

Notes de lecture



L'ambassadeur et le siège. Sarajevo 1993-1995

Henry Jacolin

Editions Fauves, 495 pages, 29 €

Henry Jacolin est INTRA. Il est linguiste et parle plusieurs langues rares, dont le serbo-croate, ainsi que son épouse. Il a été ambassadeur aux Fidji, à Chypre et en Bosnie-Herzégovine de 1993 à 1995, durant le siège de Sarajevo. Il choisit



d'y résider, avec son épouse, en plein conflit. Et c'est un véritable journal de bord qu'il nous livre aujourd'hui sur cette période particulièrement dramatique se terminant avec les accords de Dayton. Il y présente sa vision de la guerre des Balkans et son action au quotidien ainsi que celle de son épouse, dans des conditions matérielles parfois à la limite du supportable.

L'un des aspects les plus intéressants de son ouvrage est celui où il décrit les combats et ses difficultés avec les unités militaires de la FORPRONU. Parfait connaisseur de l'histoire des Balkans, il décrit avec précision l'héritage encore très présent de la seconde guerre mondiale et de ses blessures non encore cicatrisées, avec par exemple l'emploi persistant des termes d'oustachis et de tchetniks.

Ce témoignage de toute première main, à un haut niveau de responsabilité, est à lire absolument par tous ceux qui s'intéressent au devenir de cette partie de l'Europe et par tous ceux qui veulent saisir les subtilités de la politique étrangère française du moment.

■ Jean-Loup Velut



Les victimes sont nos enfants

Benoît Lugan

Editions Cent mille milliards, 2019, 120 pages, 12 €

Il n'est pas si commun aujourd'hui de raconter la guerre. On en parle, certes, mais d'une façon impersonnelle et désincarnée. Le plus souvent comme d'un sujet d'étude, autour de considérations de préférence géopolitiques et stratégiques, plus rarement tactiques. On prétend prendre de la hauteur. À l'inverse, si l'on veut en donner une réalité plus concrète on utilisera directement des images, avec tout ce que cela comporte d'immédiateté et de violence pour le spectateur pris en otage.



Benoît Lugan nous ramène aux récits sans images, aux mots justes qui nous interpellent tout en nous laissant le temps de les méditer. Nulle urgence à lire ces quelques nouvelles, ces récits ponctuels d'actions de guerre bien réelles et parfois même assez crues.

L'auteur ne survole pas l'action et ne cherche pas non plus à en tirer des leçons ; il ne se risque pas à des considérations externes. Les protagonistes sont les auteurs de leur propre texte,

avec leurs personnalités, leurs vertus et leurs défauts, leurs visions étroites du terrain, mais aussi leurs rêves.

Ce sont simplement des hommes engagés dans la guerre qui transforme, exalte et broie.

■ Emmanuel Desclèves



Les escorteurs rapides

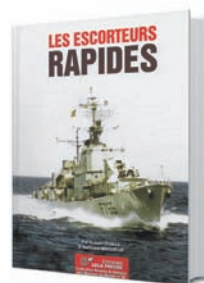
Robert Dumas & Bertrand Magueur, préface du CV

(H) Max Moulin

Collection Navires & Histoire des Marines du Monde n°30, 2018, 463 pages, 21x29,5cm, 59 €

Ce magnifique ouvrage de 464 pages au format A4, très abondamment illustré, attire immédiatement la sympathie et le lecteur n'est pas déçu au fil de sa lecture.

Le tableau dressé des 18 escorteurs rapides est à la fois complet, précis, clair et séduisant. Sans doute tous les officiers qui ont servi à bord des « rapides » se précipiteront-ils sur les pages spécifiquement consacrées à leur préféré, mais ils auront vite noté



que l'ouvrage n'est pas un simple album de campagne. Certes, la carrière de chaque bâtiment est longuement exposée au rythme de leurs commandants successifs ; chacun pourra se remémorer sa propre expérience, mais aussi raviver ses souvenirs, satisfaire sa curiosité et confirmer *in fine* que c'était bien « son rapide » le meilleur !

Au-delà de leurs activités aussi variées et importantes soient-elles, les cinq types d'escorteurs rapides sont décrits dans des rubriques judicieusement choisies : présentation du projet / caractéristiques du flotteur propulsé / dispositions propres au système de combat / performances, sans oublier les installations pour la vie à bord dont on se rend compte rétrospectivement que ce n'était pas le grand luxe, ni pour le couchage ni pour le quart : les commandants, les officiers de quart et les veilleurs se souviendront toujours que les E50 et les E52A n'avaient pas de passerelles couvertes... Le lecteur se réjouira de retrouver ou de découvrir toutes ces photos qui illustrent l'ouvrage ; une mention particulière doit être faite des silhouettes merveilleusement dessinées par Bertrand Magueur, ainsi que des plans des formes et d'échouage qui feront le bonheur des maquettistes.

Quant à nous qui avons navigué à bord des escorteurs rapides, les matelots sans spé comme les commandants, les détecteurs comme les cuisiniers, ceux de l'Atlantique comme ceux de la Méditerranée, nous ne nous laisserons pas de feuilleter à nouveau ce bel ouvrage et d'y découvrir encore des souvenirs estompés, des visages oubliés, des moments de la vie maritime intense de notre jeunesse.

Merci aux auteurs.

■ Bernard Collin

Notes de lecture

Un marin sur toutes les mers de la Révolution à Louis-Philippe, René-Constant Le Marant de Kerdaniel

Pierre-Loïc Le Marant de Kerdaniel, CV(H) Yves Boyer-Vidal

Editions SPM, 242 pages, 25 €

A l'âge de 13 ans, passer deux jours et demi, à la veille de Noël, sur la roche du Corbeau, au milieu du chenal du Toulinguet, voilà qui, en principe, n'est pas de nature à vous faire aimer la mer. Si une aventure similaire survient quatorze mois plus tard, certes dans des

eaux plus chaudes et sur une durée plus courte mais que vous persistez à vouloir naviguer, alors il doit y avoir en vous une graine de bon marin. Mousse en 1790 et vice-amiral en 1836, René-Constant Le Marant de Kerdaniel a traversé un demi-siècle d'histoire de la France et de sa marine en gardant le cap sur le succès des armes. Enfant de la noblesse morlaisienne, il traverse ces époques politiquement compliquées en s'appuyant sur des références immuables :

la compétence, le courage, la loyauté envers ses chefs. Jeune aspirant, il est sur la *Montagne*, vaisseau-amiral de Villaret-Joyeuse, aux combats de Prairial de juin 1794 puis, quatre mois plus tard, il participe à la capture de l'*Alexander* à bord de la *Fraternité*. De la Martinique à l'Île de France sur la corvette *Berceau* il conforte sa pratique du métier de la mer, avant de vivre le désastre de Trafalgar à bord du *Héros* puis deux années et demi de station contrainte à Cadix, avec l'amiral de Rosily. C'est-ce dernier qui lui confie la mission de trouver le moyen de déchiffrer une lettre de l'Empereur parvenue sans la clé de lecture. Le Marant parcourt à cheval la distance Cadix-Bayonne en sept jours et revient à Cadix, avec le bon code, par le même moyen. Retour périlleux s'il en est, à travers une Espagne devenue très hostile aux Français. Avec l'*Astrée* qu'il commande, il rejoint ensuite les Mascareignes et consolide la victoire de Grand-Port en capturant la frégate anglaise l'*Africaine*. En 1814, commandant du *Marengo*, il transporte les troupes destinées aux garnisons des Antilles que l'avènement de Louis XVIII ont fait revenir à la France. De nombreuses frictions ont lieu durant cette traversée. Elles sont probablement une des causes de la non-activité que connaît alors Le Marant jusqu'en 1815. Après plusieurs commandements et croisières aux Antilles, il s'illustre avec la *Guerrière*, lors de l'attaque de l'Île Verte, au cours de l'expédition d'Espagne de 1823. Jeune contre-amiral, il prend en 1826 le commandement de la station du Brésil et de la Mer du Sud et parvient à contenir une mutinerie des troupes mercenaires de l'empereur Dom Pedro 1^{er}. Rentrant d'Amérique du Sud il est nommé Préfet maritime à Cherbourg où il recevra le même Dom Pedro en exil et le roi Louis-Philippe avant de rejoindre l'Inspection des Équipages puis le Conseil de l'Amirauté.



Le jeune mousse qui avait frôlé la mort sur la roche du Corbeau termine sa carrière en 1845 vice-amiral, chevalier de Saint-Louis et Grand-officier de la Légion d'honneur.

Construit à partir des papiers de la famille Le Marant de Kerdaniel et des *Mémoires maritimes* de l'amiral, le livre recèle autant d'embruns, de houles et de sifflement du vent dans les vergues que d'odeurs de poudre et de boulets dévastateurs, le tout mâtiné de courage, de ténacité et de dévouement. La marine de la valeur et de l'exemple.

■ Bruno Nielly

Gervèse. Un humoriste dans la Marine

Jacques Schirmann

Naturalia publications 2018, 26 €

Les lecteurs de *la Baille*, comme tous les marins, connaissent bien les dessins humoristiques de Gervèse, réédités à plusieurs reprises sous forme de cartes postales et bandeaux par l'Association des Amis du Musée de la Marine puis par l'ADOSM et ses inoubliables *Souvenirs d'un marin de la III^e République* publiés initialement en 1944 à Buenos Aires, où le CV (R) Charles Millot alias Gervèse exerçait depuis 1930 la fonction de directeur de l'agence des Chargeurs réunis. Rapidement épuisé et longtemps introuvable, cet ouvrage a été réédité en 1979 par les Editions de la Cité à Brest, sur l'initiative de Jean Randier, historien maritime de renom et Jacques

Schirmann, capitaine au long cours et petit neveu de Gervèse.

L'œuvre et la vie de Charles Millot (EN 1897) ont fait l'objet de divers ouvrages et articles : *Gervèse et la Marine de son temps*, par Jean Randier (Editions de la Cité 1980), puis sous la plume de Jacques Schirmann *Iphigénie, journal de bord de l'aspirant Charles Millot*, (Mdv 2001) et *Gervèse, peintre et marin* Editions du Gerfaut 2006. Le lecteur découvrait dans ce dernier ouvrage tout le talent

artistique du peintre aquarelliste et portraitiste. Mais il subsistait tout une partie de



l'œuvre de Gervèse peu connue sinon oubliée, celle de sa contribution prolifique à deux grands quotidiens du Midi *le Petit marseillais* et *Var matin* ainsi qu'à de nombreuses revues humoristiques à succès du début du siècle, *la Vie Parisienne*, *le Rire*, *Le sourire*, *Fantasio*, maintenant très recherchées par les bouquinistes et des amateurs de livres anciens, mais aussi d'autres plus sérieuses comme *La jeunesse nouvelle*, *Mer et colonies* (revue de la Ligue Maritime), *L'almanach du marin breton*, ou prestigieuses telles *les Annales* et *l'Illustration*.

Principalement orientées vers la vie maritime civile ou militaire, les illustrations de Gervèse abordent parfois les scènes de vie courante et quelques activités militaires : les essais en 1911 de la tenue « Réséda », que nous qualifierions aujourd'hui de « basse visibilité » imaginée par le peintre de l'Armée Edouard Detaille sur demande du Ministre Messimy

(une tenue « bien pratique pour tirer bordée » comme le commentent deux matelots goguenards !) mais rejetée sous pression du lobby industriel des producteurs de garance, ou encore les Brutions rassemblés pour l'appel dans le parc du Prytanée. Autre intérêt de l'ouvrage il montre l'évolution du style de Gervèse dont les premiers dessins assez naïfs ont évolué avec une étonnante rapidité avec l'acquisition par l'auteur d'une maîtrise quasi parfaite de son art. Le lecteur relèvera à cet égard une certaine similitude dans l'évolution comme dans la technique avec Hergé et la Ligne claire.

Digne successeur de Paul Leonnec, Gino et Sahib, Gervèse inspirera visiblement Luc-Marie Bayle, officier de marine (EN32) et peintre de la Marine, inoubliable illustrateur de l'*Argot Baille* de R. Coindreau, et plus près de nous André Lambert (EN52) dont la production prolifique et le style didactique rappellent ceux de Marcel Jeanjean, peintre de l'Air (1893-1973), Max Moulin (EN64) qui a illustré à la demande de Jacques Schirmann quelques textes (non illustrés) inédits de Gervèse, François Cluzel (EN65) illustrateur de *Histoires de Marine* de A. du Chêne (EN65) ou encore Pierre-Antoine Rousseau (EN63), Eric Vicair (EN65) et Alain Besnault (EN66) qui ont co-illustré le *Dictionnaire de l'argot baille* de JeuMeu (*la Baille* n°337), tous bien connus des lecteurs de *la Baille*.

■ Arnauld de La Porte



Marine, guerre et cinéma

Georges Di Lallo, préface Alain Coldefy

Riveneuve Editions, 255 p., 134,00 €

Du Cuirassé *Potemkine* d'Eisenstein de 1924 au *Dunkerque* réalisé par Nolan en 2017, ce beau livre nous fait revivre l'histoire de la guerre sur mer durant près d'un siècle. La grande Histoire portée à l'écran pour soutenir l'effort de guerre de 39 à 45, appuyer une volonté politique, ou simplement témoigner d'une aventure humaine hors du commun. Au fil des pages, par année de réalisation, on retrouve l'histoire du cinéma avec ses mythiques acteurs et metteurs en scène : Douglas, Bogart, Wayne, ainsi que les Hitchcock



ou Spielberg. Près de 150 films présentés par des textes courts, abondamment illustrés.

Le choix des photos donne la part belle aux marins, aux émotions, à la dramaturgie. La sélection des images s'est portée avec talent et bonheur sur les visages - en noir et blanc pour beaucoup -. Des portraits d'hommes dans l'action, peu de femmes. En toile de fond le plus souvent le huis-clos des bâtiments de combat. La mer est présente sans être envahissante ; ce n'est pas le propos.

On retrouve les grands classiques : d'*Ouragan* sur le *Caine* à *Das Boot*, en passant par *La mer cruelle*, *La poursuite d'Octobre Rouge* ou *La bataille de Midway*. Peu de films français. Les anglo-saxons sont à l'honneur, tant reste

forte probablement dans ces pays la volonté de glorifier les combats des marines britanniques et américains. L'auteur avoue qu'il n'a pas voulu être exhaustif. Certains regretteront peut-être l'absence du *Casabianca* de Pecllet (1951) ou de certains films de Shoendoerffer, mais on retiendra d'abord le bel hommage que George Di Lallo rend ainsi aux marins.

■ Arnauld de La Porte



Dans le sillage de l'Invincible Armada

Laurent Joffrin

Editions Paulsen, 192 pages, 19,50 €

Envoyée par Philippe II pour mettre à la raison l'Angleterre protestante d'Elizabeth I, qui soutenait les « gueux » des Pays Bas révoltés contre lui, l'Armada ne fut, tant s'en faut, ni « Invincible » – terme forgé par un communicant Anglais de l'époque – ni « Bienheureuse », « Felicisima » comme préféraient l'appeler les Espagnols.

Laurent Joffrin nous raconte son calvaire, avec talent.

Le périple jusqu'aux Orcades des navires espagnols constitue la trame de ce récit. Celui que fit, dans son sillage, l'auteur sur son sloop « *Pleg Mor* », *Petite crique* en est le contrepoint. Tout ceci est fort passionnant, comme une conversation de carré entre amateurs éclairés.



Les marins espagnols furent contraints, par le vent, grand stratège de cette saga, de prendre, après quatre combats indécis en

Manche, une route de retour meurtrière qui les fit passer par le nord de l'Ecosse avant de longer les Hébrides et l'Irlande. Dépressions et tempêtes achevèrent leur dérouté, 15 000 marins et soldats ne revinrent pas de guerre et seuls 60 navires, sur les 130 qui en étaient partis, atteignirent l'Espagne.

Dans le sillage de l'Armada, malgré motorisation, GPS, VHF et météo planétaire, la navigation d'un voilier n'est toujours pas exempte d'aléas. En dépit de toutes ces aides, il vient inmanquablement un moment où il faut décider, vite... Le carnet de route l'auteur nous fait partager ses affres dans ce domaine et ses descriptions : côtes, courants, ports et autochtones, illustrent à merveille sa narration du périple de 1588. A ces chroniques, avec une hauteur de vue et un sens de la synthèse qu'appuie une culture plus qu'appréciable, l'auteur ajoute ses considérations sur l'évolution de la navigation et la manière dont le sort de la terre s'est bien souvent joué sur l'eau. Il s'en dégage, de plus, une note d'humanité bienvenue, car il n'est pas interdit de partager son goût pour le vagabondage côtier, où l'on peut faire tête sur un estaminet accueillant dont le patron vous sert une cuisine relevée, avec une bouteille de rosé qui va bien avec.

Les pauvres marins espagnols – qui n'avaient certes pas démérité – n'eurent pas cette chance.

■ Jean-Paul Billot