

**Les femmes de la Royal Navy
Leur combat pour la liberté 1917-1945**

Geneviève Moulard

Les éditions de l'officine, 2021, 20 €

« Pas une femme en mer, libérer un homme pour le combat » : Voilà la belle devise des femmes de la Royal Navy, connues sous l'acronyme WRENS, dont Geneviève Moulard nous fait découvrir la vocation. Dans cet ouvrage, elle revient sur le rôle particulier de ces femmes au cours des deux guerres mondiales. L'ouvrage souligne ainsi la valeur du service féminin britannique en rappelant l'engagement de leur jeunesse, l'attachement à leur pays et aux valeurs de courage et d'héroïsme inspirées par l'histoire d'une nation avant tout maritime.



D'une plume alerte et engagée, Geneviève Moulard nous renvoie à un monde que nous avons peut-être imaginé, mais finalement vécu par un nombre de plus en plus rare de nos concitoyens : c'est un témoignage réel et fidèle pour les plus jeunes, car l'auteur place un évènement sur chaque visage et un personnage dans chaque histoire. C'est enfin une belle émotion de se souvenir du dévouement des jeunes

femmes du *Women Royal Naval Service*, dans les ports, sur les navires, derrière les récepteurs radio ou les machines à décoder.

Au-delà des nombreuses histoires individuelles, c'est un livre engagé sur la place des femmes dans la défense que nous propose Geneviève Moulard. C'est aussi un hommage aux 300 femmes qui ont péri et donné leur vie pour la victoire contre la barbarie. Elles ont suivi Churchill dans un esprit d'équipage, préfigurant ainsi l'intégration actuelle et complète dans la Royal Navy.

L'ouvrage est préfacé par S.A.R. la princesse Anne, commandant des femmes de la Royal Navy.

Information : contact@semoffice.com

■ Luc Jouvence

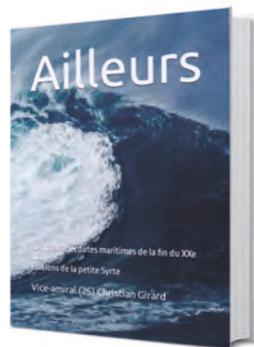
Ailleurs

Récits et anecdotes maritimes de la fin du XX^e siècle, Christian Girard EN 69

Editions de la petite Syrte, 2022, 150 p., 16,90 €

Les nostalgiques de leur passage dans la marine retrouveront dans ce livre de l'amiral Christian Girard, la houle régulière qui transforme, d'affectation en affectation, le midship maladroît en officier d'expérience. Les amoureux des campagnes traverseront le Pacifique, l'océan Indien, la Méditerranée, la Manche et l'Atlantique. L'éventail des bateaux y est large ; de l'escorteur côtier, à bord duquel le chemin de la cuisine au carré passait souvent par la

machine, à la frégate antiaérienne dotée des derniers systèmes d'armes et de calcul, chacun croisera, au fil des pages, « son bâtiment » ou son frère, pourvu qu'il ait servi dans ces trois dernières décennies du XX^e siècle.



Mais ces récits vivants d'aventure, d'opérations et de mer, portent un message : la responsabilité ne se limite pas au pouvoir, elle englobe aussi les risques et les conséquences de ce pouvoir. Au fil du récit, sont relevés plusieurs types de refus ou, au moins, de contournement de la responsabilité, qui, selon la situation, peuvent devenir très vite alarmants.

Comme une sorte de conclusion commune à plusieurs chapitres, l'auteur livre, en fin d'ouvrage, une réflexion générale dans laquelle pointe, entre autres, le regret de voir l'Ecole du matériel l'emporter toujours sur celle de l'Histoire dans le renouvellement de la marine. Les finances sont-elles décidément le bâillon des opérations ?

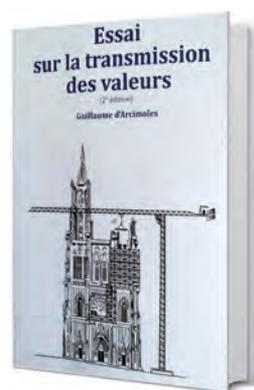
■ Bruno Nielly

Essai sur la transmission des valeurs

Guillaume d'Arcimoles

Embarcadère Editions, 2022, 170 p., 16,50 €

Dans cet ouvrage, Guillaume d'Arcimoles commence par décrire le monde actuel en soulignant son caractère souvent superficiel et, surtout, l'absence de vision du bien commun. L'homme y évolue, comme le hamster dans sa cage, accélérant dans sa roue, mais ne faisant qu'accompagner le mouvement sans avancer vers un but. Diktat du quotidien, perte de toute référence morale, prédominance du « moi », exacerbation du ressenti, voilà les maux principaux dont souffre notre société. Face à cela, cet



ancien officier, commando Marine, nous invite à ne pas nous résigner en transmettant aux jeunes générations un héritage de valeurs, nourri par une culture qui s'est forgée au cours des siècles. Transmettre, tel est le message de cet essai car nous avons des valeurs à transmettre pour permettre aux jeunes de se construire en nourrissant ce qui fait l'essence même de leur être, à savoir leur corps, leur esprit et leur âme. C'est sur ces valeurs, que pourront se forger les caractères et s'aiguiser les vertus de courage et de discernement. Et l'auteur de rappeler l'importance de la culture qui construit cette faculté

de discernement pour être en mesure de répondre aux questions « qu'est-ce qui est vrai ? qu'est-ce qui est important ? ».

Sans concession pour notre monde « aseptisé », il lance un appel à transmettre des valeurs fortes en s'appuyant sur cinq piliers : « la crédibilité par l'exemple, l'autorité bienveillante, l'épanouissement de la confiance par la confiance, réalisme et exigence, le sens et le goût de la vérité. » Et l'auteur, en bon nageur de combat qu'il a été, n'hésite pas à dire que cela nécessite « d'apprendre à nager à contre-courant » mais, sans aucun doute, ceux qui y parviendront en sortiront grandis. Et de citer, pour conclure, le philosophe Gustave Thibon « Être dans le vent, c'est une ambition de feuille morte. Partir au large, une ambition d'homme vivant. »

■ *Bertrand Dumoulin*

Les marins français 1789-1830

VAE Eric Scherer

Bernard Giovanangeli éditeur, Musée national de la Marine, 2021, 256 p., 42 €

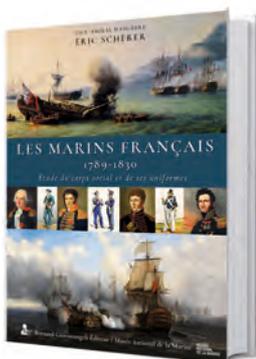
Notre camarade Eric Scherer conduit de nombreuses recherches sur l'histoire de la marine et plus particulièrement en matière d'uniformologie. Il avait publié dans ce domaine deux ouvrages faisant référence : *Les uniformes des officiers de la marine, 1830-1940* paru en 2011 puis *Equipages et fonctionnaires de la marine, Corps et uniformes, 1830-1940* en 2017.

Il nous propose dans le présent ouvrage couvrant la période de 1789 à 1830, non seulement une description détaillée des uniformes mais aussi une véritable étude sociologique et historique voire ethnologique du corps social de la marine : officiers, équipages et corps administratifs et techniques assimilés, pendant la période

troublée de la Révolution allant de la fin de la Monarchie jusqu'à la Restauration.

Comment les marins se sont adaptés à la mode du moment, à la société et à l'évolution rapide et mouvementée du pouvoir politique, qui n'a pas toujours su prendre en compte en temps utile la complexité de la science de la navigation et de la guerre sur mer, qui exigent connaissances techniques approfondies et pratique qui

ne s'improvisent pas, même avec le plus grand courage, comme le découvriront à leurs dépens les dirigeants révolutionnaires puis Napoléon. Ce dernier conscient, en tant qu'artilleur, de l'importance de la technique dans l'art de la guerre tentera de reconstituer rationnellement, en les militarisant, les corps de métiers nécessaires à la marine qui avaient été désorganisés par la Révolution. L'émigration massive



des officiers de marine sous la pression d'une Terreur idéologique aveugle a entraîné le déclin de la puissance maritime française qui avait atteint son apogée à la veille de la Révolution et ne sera jamais pleinement restaurée malgré les efforts de l'Empereur.

■ *Max Moulin*

Ces guerres qui nous attendent 2030 - 2060

Red Team

Equateurs, 2022, 222 p., 18 €

Extrait « grand public » des travaux de l'équipe constituée par le ministère des Armées avec le soutien de l'Université Paris Sciences et Lettres, pour imaginer les conflits de demain, cet ouvrage captive et fait frémir. Les dessinateurs et auteurs de romans noirs et de science-fiction, mandatés en toute liberté d'imagination

pour décrire les guerres de demain ne sont pas restés cantonnés dans le « militairement correct ».

La conjonction des possibles comme l'implantation généralisée de puces identitaires et du moins probable comme l'émergence de nations fluides, regroupant les « sans-puces » et les réfugiés climatiques, crée un monde effrayant dans lequel la diplomatie a quasiment disparu et le numérique a pris le pas sur la philosophie et la réflexion. Les nouveaux pirates, rassemblés sous la dénomination de P-Nation appliquent une stratégie de « trou d'épingle »

pour affaiblir les puissances et obtenir leurs rançons : corruption, infiltration, désinformation, déception... Pour se défendre et se protéger, les nations inventent l'hyper forteresse, dernier avatar du bouclier-épée, où l'intelligence artificielle a définitivement remplacé le cerveau humain.

La lecture de cet ouvrage demande un certain degré de concentration mais elle se fait d'une traite.

■ *Bruno Nielly*



Les bateaux armés de la Loire au cours de la guerre de Vendée

Alain Gaillard

Editions la Chouette de Vendée, 2021, 241 p., 22 €

Il y avait eu, en 1971 et 1972, une série d'articles parus dans la Revue du Bas-Poitou sur la participation de la Marine nationale aux guerres de Vendée, série qui s'interrompait à 1795 du fait de la fin de la revue. Le sujet avait été élargi par Loïc du Rostu en 1987 dans son histoire extérieure et maritime des guerres de Vendée. Mais jamais, semble-t-il, un auteur ne s'était intéressé au contrôle de la Loire à cette époque troublée de l'histoire de France.

Cette lacune est désormais comblée avec une étude du Dr. Gaillard sur « Les bateaux armés de la Loire au cours de la guerre de Vendée ». Car en 1793, la situation du port de Nantes est très mauvaise. La révolte de Saint-Domingue en 1791 a porté un premier coup au commerce, suivie de la déclaration de guerre à l'Angleterre et aux Provinces Unies le 1^{er} février 1793 qui condamne les vaisseaux à rester à quai. La course ne sera autorisée que jusqu'en juin à cause de la difficulté à recruter des équipages pour la marine de la République. Dès l'insurrection vendéenne, Nantes se trouve isolée par des campagnes hostiles. Il lui faut donc impérativement maintenir la liaison avec l'amont, jusqu'à Angers, et empêcher les communications entre les révoltés des rives nord et sud. L'ennemi

poursuit, bien entendu, des buts rigoureusement

contraires. La municipalité nantaise commence par réquisitionner

des bateaux immobilisés pour des missions ponctuelles, puis c'est un

réseau complet de stations qui se met en place sous le contrôle

du ministre de la marine. Les Républicains qui disposent des

moyens, bateaux disponibles, chantiers, fonderie de canons

d'Indret, atteindront leurs buts de

guerre qui ne compteront pas peu dans la victoire finale. L'écrasement de l'armée

et de la foule vendéennes à Savenay en octobre 1793 n'aurait pas eu lieu si les Vendéens avaient été en

mesure de traverser l'estuaire. Deux ans plus tard, les bateaux armés de la Loire serviront aussi à reprendre

des contacts avec les Royalistes quand la Convention cherchera un apaisement. Et en 1796, après la mort de

Charette et de Stofflet, on ne maintiendra plus que deux bateaux en service sur la Loire.

■ Antoine Chataignon



Dumont d'Urville, L'homme et la mer

Edward Duyker

CTHS 2021, 600 p., 32 €

Edward Duyker est un historien australien auteur de plusieurs biographies d'explorateurs européens. Cet ouvrage passionnant de 600 pages est la traduction de *Dumont d'Urville. Explorer and Polymath* (New Zealand, 2014). Il est cependant regrettable que cette adaptation française ne soit pas à la hauteur du texte original ; la relecture par un marin aurait sans doute permis d'éviter des erreurs de compréhension.

Ce grand marin des années 1820-1840 figure naturellement dans le panthéon des explorateurs savants qui viendront en quelque sorte parachever l'immense épopée européenne des Grandes découvertes, débutée à la

Renaissance et poursuivie pendant le siècle des Lumières avec Cook, Bougainville ou Lapérouse.

Au fil des ans, cependant, les buts poursuivis par ces grands voyages évoluent. Si les richesses locales sont toujours recherchées (métaux, épices), elles ne suffisent plus à justifier de telles expéditions. Des buts politiques

(colonies de peuplement ou de déportation, points

d'appui stratégiques) et des finalités scienti-

fiques (nouvelles espèces, géophysique,

etc.) sont mis en avant à l'époque de

Dumont d'Urville.

Très solidement étayé par de nombreuses références d'archives en

partie inexploitées, l'ouvrage d'Edward Duyker nous fait ainsi

découvrir un Dumont d'Urville polyvalent, sorte d'esprit universel

qui dispense ses réflexions et son immense culture dans tous les

domaines, parfois bien éloignés de la

mer. Infatigable marcheur, il parcourt par tous

les temps des milliers de kilomètres lors de ses escales, couchant dehors et se contentant de quelques heures

de repos. Il « botanise » avec bonheur, laissant souvent le soin des sciences hydrographiques et astronomiques

à d'autres officiers. Mais sa véritable originalité est de s'intéresser en priorité

aux populations rencontrées : le remarquable marin naturaliste se révèle plus encore comme observateur de

l'Autre, c'est-à-dire de celui qui n'est pas européen, avec une ouverture d'esprit peu commune à cette époque.

Nous lui devons de nombreuses descriptions des us et coutumes indigènes, ainsi que plusieurs vocabulaires/

dictionnaires. Dumont d'Urville maîtrisait un nombre impressionnant de langues, dont le chinois, le sanscrit

et plusieurs langues austronésiennes. Trois campagnes de circumnavigation, dont deux comme

commandant, illustrent l'essentiel de sa carrière, commencée sous d'heureux auspices avec la fameuse Vénus

de Milo et terminée par la découverte du continent antarctique. Dumont d'Urville est un homme de son

temps, un libéral attaché aux valeurs de la République, n'hésitant pas à s'engager. De caractère plutôt austère,

parfois vaniteux à l'excès, il sait manœuvrer habilement pour faire valoir ses mérites dans les milieux intellectuels

et politiques. Des circonstances malheureuses ponctuent une vie de famille en pointillés, malgré son attachement

à sa femme Adèle et son seul fils survivant Jules promu à un brillant avenir.

Tous trois trouveront la mort dans un terrible accident ferroviaire, le dimanche 8 mai 1842.

Le contre-amiral Jules Dumont d'Urville laissera un immense héritage intellectuel.

■ Emmanuel Desclèves

