

Notes de lecture



Trafalgar, 21 octobre 1805

Rémi Monaque

Passés composés, 2001, 16 €

L'amiral Rémi Monaque, historien bien connu des lecteurs de *La Baille*, (les amiraux de Napoléon) auteur d'ouvrages de référence (*L'École de guerre navale 1896-1993*, *Une histoire de la marine de guerre française*) et de biographies magistrales sur Suffren et Latouche-Tréville, le seul amiral de Napoléon capable de tenir tête à Nelson, aborde dans son dernier ouvrage la bataille de Trafalgar avec l'œil de l'historien comme du marin professionnel, en outre excellent connaisseur de la culture maritime britannique.



L'auteur dresse un tableau complet de la bataille depuis ses prémices et les espoirs mis sur Latouche-Tréville, disparu trop tôt, jusqu'à ses conséquences lointaines avec la fin de toute ambition maritime pour Napoléon et ses successeurs. Il analyse les décisions de l'Empereur, qui malgré son intérêt personnel pour la marine, ont été prises en défaut dans le

domaine naval, en raison de sa méconnaissance technique et professionnelle du sujet, expliquant ainsi son manque de confiance envers ses amiraux dont il n'était pas en mesure de comprendre le comportement d'extrême prudence car connaissant bien l'état de la marine et de ses équipages après la Révolution. Sur terre Napoléon s'est révélé le seul vrai stratège, ses maréchaux n'étant que les exécutants efficaces de sa pensée, mais aucun d'entre eux n'avait la stature d'un Jomini. Il en a été de même pour ses amiraux ; en effet si l'Empereur pouvait juger de la pertinence et de l'efficacité de l'action de ses maréchaux sur le terrain, car lui-même praticien de l'art de la guerre sur terre, il n'en était pas de même pour la guerre sur mer dont la science de la manœuvre et les contraintes technico opérationnelles lui échappaient totalement. Seul Latouche-Tréville, qui avait toute sa confiance, aurait pu être en mesure de proposer et mettre en œuvre une stratégie maritime cohérente avec les moyens disponibles et la stratégie géopolitique de l'Empereur. Faute de ce conseiller trop tôt disparu, l'Empereur n'a pas été en mesure de fixer des objectifs stratégiques clairs et réalisables à ses amiraux et par ses ordres intempestifs ne leur a pas laissé l'initiative de conduite des opérations de théâtre pourtant de leurs compétences.

Outre le déroulement de la bataille elle-même, l'auteur analyse avec acuité la psychologie et la personnalité des différents acteurs français, espagnols et anglais le niveau de formation, de motivation et d'entraînement

des équipages ainsi que les caractéristiques techniques des moyens mis en œuvre des deux cotés. L'auteur rend par ailleurs justice au courage et à la vaillance des équipages français dans une bataille mal engagée.

En achevant la lecture de cette étude, le lecteur ne peut s'empêcher d'établir des rapprochements analogiques avec les défaites de 1870, 1940 et de 1954 (Dien Bien Phu), voire avec la difficulté de gestion de crises récentes. L'analyse de Rémi Monaque pointe un certain nombre de failles et dysfonctionnements « quasi systémiques » récurrents de la société française : centralisme bureaucratique excessif et mal ciblé, incapacité à fixer des objectifs stratégiques clairs sur le long terme, absence de délégation de bon niveau par méconnaissance et manque de confiance dans les opérateurs de terrain, manque de proactivité et d'adaptabilité à une situation rapidement évolutive par excès de rationalisme, travers intellectuel « quasi idéologique » de déni de la réalité de terrain lorsque celle-ci n'est plus maîtrisée, incapacité de « décider dans l'incertitude » (selon l'expression du général Vincent Desportes) et donc de prendre des risques par rigidité dogmatique ou viscosité intellectuelle, individualisme et rivalités personnelles à l'opposé de la culture maritime britannique d'intelligence collective d'état-major solidaire, identifiée par l'auteur sous le terme « *band of brothers* ». Au delà de l'analyse historique, l'ouvrage de Rémi Monaque interroge indirectement sur les notions de complexité systémique et de résilience organisationnelle aux crises « hors cadre » identifiées par Edgar Morin, Xavier Guilhaou ou Gilles Teneau, plus que jamais d'actualité.

■ Max Moulin



Premières plongées Vingt milles nautiques sous la mer

François Guichard (EN 89)

Éditions Vérone, 2021, 26 €

François Guichard, dans un récit passionnant, nous entraîne au milieu du XIX^e siècle dans le sillage de trois hommes, marins et ingénieurs qui ont eu cette folle idée de faire naviguer un engin sous l'eau ! Et l'histoire du Plongeur, qui vit le jour entre Océan Atlantique et Charente à Rochefort, est à la fois une aventure technique, dans laquelle les sous-marinières reconnaîtront les ancêtres des barres de plongée, des caisses d'assiette et même du massif, un chemin politique, car il fallait, tout comme aujourd'hui, convaincre, une tranche d'histoire car



au même moment se joue la guerre de sécession qui verra la première tentative d'utilisation d'un sous-mersible comme arme de guerre, une peinture fidèle enfin de Rochefort, dans laquelle s'unissent ou se séparent des hommes et des femmes, celles-ci n'étant pas les dernières à s'intéresser à la technique.

François Guichard, ancien commandant de sous-marins, toujours en activité mais surtout amoureux de Rochefort, n'a pas lésiné sur les recherches historiographiques qui font de ces pages un ouvrage particulièrement riche nous entraînant dans les affres de la création et les charmes fort bien décrits de la vie en province.

Alors, bien sûr, *Le Plongeur* n'a pas eu l'avenir que ses trois créateurs attendaient de ce bateau bizarre. Mais ce premier sous-mersible annonçait déjà l'épopée sous-marine française et la place de choix qui revient à notre pays dans cette activité qui est l'une des plus complexes au monde. « *Les grands esprits font les choses avec passion et amour* ». C'est dire si ces *Vingt milles nautiques sous la mer* ne sont pas réservés aux seuls sous-marinières !

■ François Dupont

Quarts de nuit - Récits
Collectif de marins

Editions Balland, 2021, 18 €

Après *Hasards de mer*, les officiers du grand large sont de retour avec *Quarts de nuit* ou plutôt nous emmènent à nouveau au grand large. Le lecteur se trouve ainsi transporté tantôt en mer de Chine, à proximité d'un cyclone qu'il s'agit de contourner, tantôt au large de Brest où la lutte anti sous-marine est primordiale ou encore au large du Vietnam pour une mission délicate de sauvetage de réfugiés fuyant le régime communiste. Le récit poignant, réalisé à la fois vu de la jonque vietnamienne et vu du bâtiment de guerre français, vous tient en haleine.

Le lecteur est frappé par la variété des récits qui traduit le spectre très large des activités de la Marine : du déroulement du cours nageurs de combat aux missions dans le Pacifique en passant par la vie à bord d'un sous-marin diesel où la toilette journalière est nommée avec humour « toilette de chat »....Variété

certaines mais un trait commun ressort de ces textes très vivants : l'esprit d'équipage et le rôle unique du commandant vers qui on se tourne dans l'imprévu ou la difficulté.

Bien plus qu'un recueil de souvenirs, *Quarts de nuit* fait vivre au lecteur le quotidien du marin embarqué et le rôle du commandant qui doit savoir décider dans l'incertitude. Merci au collectif des marins, à l'origine de cet ouvrage, de nous faire ainsi respirer l'air du grand large !

■ Bertrand Dumoulin



Le Romancier de la mer, Romans et souvenirs

Joseph Conrad

Présenté par Dominique Le Brun

Les Presses de la Cité, 2021, 28 €

Destin original que celui de Joseph Conrad : enfant polonais inscrit maritime à Marseille à 17 ans, puis officier de marine marchande anglais et enfin écrivain qui choisit la langue anglaise parce qu'elle lui semble plus adaptée pour décrire la vie maritime de son époque.

Dominique Le Brun a choisi de présenter des textes traduits par Georges-Jean Aubry, ami de Conrad. L'ouvrage rassemble *Jeunesse* (1902), *Le Miroir de la mer* (1906), *Le « Nègre » du Narcisse* (1897), *Lord Jim* (1900), *Le Frère-de-la Côte* (1923) dernier roman de Conrad.

De tous les écrivains de la mer, Joseph Conrad est l'un de ceux qui ont restitué avec le plus de réalisme la vie à bord des navires marchands au long cours, aux temps héroïques où les grands voiliers rivalisaient encore avec les premiers navires à vapeur. Souvent autobiographiques, les nouvelles, romans et autres récits de Conrad respirent à pleins poumons l'air salin sous toutes ses formes, passant des réalités les plus prosaïques aux rêves les plus poétiques. La langue est riche et déliée, comme les rouleaux des vagues qui viennent sans cesse battre et rebattre le rivage tout en se déplaçant insensiblement.

Les amoureux des beaux récits maritimes ne seront pas déçus. Mis en scène avec tout l'art d'un grand écrivain, le souffle de l'aventure et le charme des mystères cachés de l'exotisme garantissent au lecteur de passer de bien agréables moments, en sortant de son quotidien pour rejoindre Conrad quelque part sur les mers lointaines. Bien présenté et mis en valeur par Dominique Le Brun, cet ouvrage de référence mérite une place de choix dans une bibliothèque.

■ Emmanuel Desclèves



Les insignes métalliques de l'Aéronautique navale (1917-2021)

Henri Marty

Impression à la demande, Hachette 2021, 358 p., 38 €

Les éditions de l'ARDHAN viennent de publier leur 47^e livre, rédigé par Henri Marty sur les insignes métalliques de l'Aéronautique navale de sa création à nos jours. Qu'il s'agisse d'insignes de spécialité du personnel d'hier ou d'aujourd'hui, marins volants ou non-volants de l'Aéro, qu'il s'agisse des représentations en broches des insignes des formations, bases et porte-aéronefs, organismes de l'environnement opérationnel et logistique, tous les insignes sont représentés avec les variations graphiques subies au

fil des ans. Il est passionnant de découvrir que ces insignes ont parfois été dessinés par un artiste de l'unité, par des inconnus voire par des peintres officiels de la Marine. Si les motifs trouvent leur inspiration dans les thèmes maritimes (requin, morse, pieuvre, frégate) d'autres ont parfois une origine géographique (les bases le plus souvent) ou reprennent le nom ou une caractéristique spécifique de l'avion équipant la formation (Croix du Sud, panthère, sauterelle, ...).

Mais l'intérêt de ce livre ne s'arrête pas là. La présentation de chacun des insignes est l'occasion de décrire la vie de l'unité qu'il représente. Le livre contient une mine de renseignements sur les lieux les hommes et les matériels de l'aéronautique navale, formation par formation, en parcourant tous les lieux de stationnement. Le livre est abondamment illustré par la collection photographique exceptionnelle de l'ARDHAN. Un livre à lire, à relire et à offrir.

■ Jean-Marc Brûlez



L'Hélicoptère WG 13 Lynx dans l'aéronautique navale

Eric Escoubet

Impression à la demande, Hachette 2021, 64 p., 10 €

Mentionnons au passage que l'ARDHAN met aussi à la disposition de ses lecteurs la nouvelle série de ses cahiers (depuis le numéro 36). Ces cahiers, précédemment distribués aux seuls membres et dorénavant disponibles pour tous, toujours aussi bien illustrés et documentés, traitent de sujet qui ne justifient pas du format d'un livre.

Le dernier titre paru, le numéro 40, rédigé par Éric Escoubet, évoque l'histoire de l'hélicoptère WG 13 Lynx dans l'Aéronautique navale de 1978 à 2020. Des premiers prototypes aux derniers appareils terminant leur carrière dans les musées, nombreuses sont les anecdotes qui font largement place aux pilotes et équipages.

Livres et cahiers de l'ARDHAN sont accessibles via le site internet aeronavale.org.

■ Jean-Marc Brûlez



La Bataille de Dunkerque

Dominique Lormier

Taillandier, TEXTO, Edition Poche 2021, 8,50 €

« La résistance héroïque de l'armée française a sauvé l'armée britannique, permettant à l'Angleterre de poursuivre la guerre. » Winston Churchill

Mai 1940. Les alliés sont pris en étau au nord de la ligne Boulogne-Sedan et contraints de se replier vers Dunkerque où 400 000 soldats s'entassent dans une sorte de nasse mal défendue, dans l'espoir de s'échapper par la mer. Convaincu que la bataille continentale est perdue et de crainte de voir la totalité de son armée professionnelle prise au piège, le gouvernement britannique ordonne en urgence l'opération Dynamo.

Le rembarquement des troupes débute le 26 mai, dans le port comme sur les plages, sur une multitude de navires et embarcations de toutes sortes, qui traverseront tant bien que mal la Manche avec beaucoup de pertes. Du 26 mai au 4 juin, 350 000 combattants alliés sont ainsi évacués sous le feu ennemi. Pour les Anglais, c'est un succès incroyable et inespéré ; côté allemand, une occasion manquée de mettre à genoux la Grande-Bretagne dès 1940.

L'auteur s'appuie sur un solide fonds d'archives et de témoignages pour rédiger un texte précis, bien présenté, agréable à lire. Il met en évidence

la réalité historique de cette « guerre éclair » du 10 mai au 25 juin 1940, qui

fut extrêmement dure et meurtrière pour tous les partis en présence. Les pertes militaires allemandes et françaises attestent de l'âpreté des combats : 342 000 soldats français tués, disparus et blessés, contre 212 000 soldats allemands.

Si on y ajoute 50 300 soldats britanniques, belges et hollandais, ainsi que 6 200 Italiens, cela porte le total général à 610 500 soldats tués, disparus ou blessés en

seulement quarante-cinq jours de combat. Cette première phase de la guerre en 1940 a été en réalité beaucoup plus meurtrière que la bataille de Normandie de 1944.

Du 10 au 23 mai 1940, l'armée française met hors de combat la moitié des chars allemands, ce qui contraint Hitler à ne pas engager massivement ses panzerdivisionen contre Dunkerque, d'autant que la poche de résistance acharnée de Lille occupe également une partie significative de ses forces.

La défense terrestre de la poche de Dunkerque est assurée par 30 000 soldats français et 2 à 6 000 soldats de l'empire britannique. Pendant une dizaine de jours, ces modestes forces parviennent au prix de lourdes pertes à contenir les attaques de 160 000 soldats allemands appuyés par une centaine de chars et près d'un millier d'avions. La marine française fournit également 300 des quelques 850 navires employés pour l'opération et embarque plus de 100 000 des 350 000 évacués.

En couvrant le rembarquement de l'armée britannique à Dunkerque et en causant des pertes très significatives à l'armée allemande, l'armée française a joué un rôle déterminant dans la sauvegarde de la Grande-Bretagne en 1940.

■ Emmanuel Desclèves

