

Regards pacifiques Campagne de Polynésie (1913-1915)

*Lettres inédites du cdt Destremau,
défenseur de Tahiti, à son épouse*

FRÉDÉRIC DESTREMAU

Éditeur À la frontière, 2014, 136 p., 12€

La préface nous indique d'entrée que les trente-deux lettres inédites publiées dans cet ouvrage ont été écrites par le lieutenant de vaisseau Maxime Destremau (1875-1915) et s'échelonnent sur une période dont une chronologie est proposée en fin d'ouvrage, allant du mois de novembre 1913 au mois de janvier 1915. Les lettres évoquent son voyage d'aller à Tahiti, son séjour de dix mois en Polynésie, puis son voyage de retour vers Marseille et sont adressées à son épouse restée en France.

Trois périodes rythment l'ouvrage : la *Zélée* en campagne (février – août 1914), la défense de Tahiti (août – septembre 1914), le violent conflit opposant Maxime Destremau au gouverneur William Fawtier qui aboutira à la mise aux arrêts de rigueur et au renvoi en France « à la disposition du ministre » de Maxime Destremau.

Trois personnages ont essentiellement contribué à ce drame personnel : le gouverneur William Fawtier, le contre-amiral Albert Hugué (EN 1873) et Thomas Dornier (EN 1892).

Le premier avait inspiré un certain mépris à Destremau du fait de son attitude lors des événements de septembre 1914 ; cependant Destremau écrit le 23 octobre « Je ne me chamaille plus avec le gouverneur à qui j'ai fini par faire peur ». Hélas, le « sauveur de Tahiti » avait la conviction que le gouverneur « servait les intérêts commerciaux allemands qui sont très grands dans les archipels et laissait passer de l'argent et des marchandises aux Allemands d'Amérique », et cela, il ne le supporte pas, d'où la parole malheureuse rapportée par Clément Clayssen, chef de cabinet et neveu de Fawtier : « [Destremau se dit prêt] à arrêter le gouverneur ».

Les relations initiales avaient été bonnes avec son camarade de promotion Thomas Dornier passé dans le civil et occupant les fonctions de secrétaire général de la colonie. Hélas, Dornier a fait équipe avec son gouverneur, tant lors des événements du 22 septembre 1914 que dans la proximité avec les résidents ou sympathisants allemands ; c'est lui qui se rendra spécialement à Suva pour rencontrer l'amiral commandant la Division navale d'Extrême-Orient et faire état de la « sédition organisée par le commandant de la *Zélée* soutenu par ses officiers ».

Le troisième personnage est donc le contre-amiral Hugué qui n'avait pas été tendre avec Destremau lors de son « inspection générale » et qui a prêté une oreille bien disposée aux calomnies qui lui étaient rapportées. Dès lors la catastrophe devenait inévitable pour Destremau : destitution de son commandement, mise aux arrêts de rigueur, renvoi en France à la disposition du ministre.

Les amis de Destremau n'ont rien pu faire : Monseigneur Athanase Hermel était absent au moment décisif ; Charles Marcadé (administrateur des Tuamotu) avait été éloigné dans ses îles ; Octave Morillot (EN 1896, frère aîné de Roland et retiré à Tahaa) était rejeté par le gouverneur qui ne voulait pas d'un nouvel officier de marine à Papeete ; quant à l'état-major et à l'équipage de la *Zélée* ils ne pouvaient que participer à la consternation.

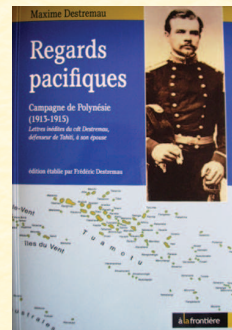
On imagine dans ces conditions l'épreuve que fut le long retour en France de Maxime Destremau du 3 décembre 1914 au 31 janvier 1915, à bord du *Montcalm* pour commencer, aux arrêts, isolé des autres officiers

de la *Zélée* ; puis seul à bord du *Kersaint de Nouméa* à Colombo, du *Nagoya* jusqu'à Port-Saïd d'où l'*Armand Béhic* le conduit à Marseille. Soixante jours, soixante nuits seul avec lui-même ; sa *Zélée*, Tahiti, sa carrière derrière ; sa famille de six enfants devant. « Mes cheveux ont beaucoup blanchi » écrit-il le 13 janvier 1915, comme on le comprend ! Il ne s'agissait là que de la marque extérieure d'un profond délabrement d'un homme scandaleusement abattu au point de mourir de chagrin et d'inquiétude un peu plus d'un mois après avoir retrouvé les siens à Toulon : le 7 mars 1915, Maxime Destremau mourait après quelques heures d'hospitalisation à Sainte-Anne.

Certes, la réhabilitation viendra, la croix de guerre lui sera décernée, la promotion d'officier dans l'ordre de la Légion d'honneur aussi, la déclaration de mort pour la France sera même faite le 11 janvier 2005.

Mort de chagrin ! Mort pour la France, mort pour son épouse, mort pour ses six enfants ; quelle tristesse !

Bernard Collin



Pilote de chasse et officier d'appontage (Marine 1937-1974) Mais où l'Empereur Napoléon 1er est-il mort véritablement ?

JOSEPH CONQ

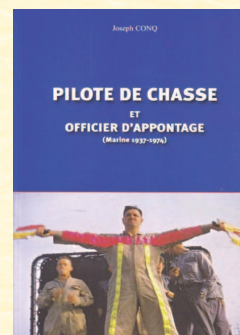
Édité par l'ARDHAN, 15 rue de Laborde, CC19,
75398 Paris Cedex

Le petit ouvrage dans lequel l'OCE (R) Joseph Conq relate les faits les plus saillants de sa longue et belle carrière est tout à fait passionnant en premier lieu pour tout membre de l'Aéronautique navale quelque peu ancien dans sa spécialité car l'auteur est une personnalité très connue dans la profession. Son recueil de souvenirs évoque des événements qui couvrent les dernières années précédant la Seconde Guerre mondiale, les débuts de celle-ci, l'invasion et l'occupation de la France dans le cadre de ses errances qui lui font connaître successivement toute l'AFN ; il devient pilote de chasse, est détaché pendant un an et demi dans l'armée de l'Air, participe au débarquement de Provence, fait ses débuts de pilote de chasse embarquée sur les porte-avions qu'il ne quittera plus (*Arromanches, La Fayette, Bois-Belleau, Clemenceau*) et participe à la campagne de Suez.

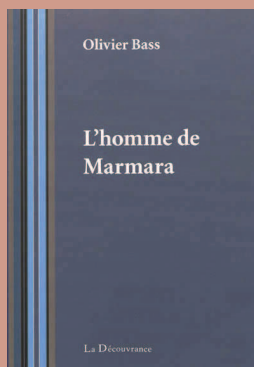
Pendant les 28 premières années de sa carrière, il pilote tout ce qui vole dans la Marine, devient moniteur puis officier d'appontage, et dans les 9 dernières, devenu officier des équipages, il commande le PC opérations de la BAN de Landivisiau puis le Centre de coordination Marine (CCMAR) de la Méditerranée.

Mais si le récit que fait Conq de ses multiples activités et des pérégrinations parfois rocambolesques qui les accompagnent est un témoignage précieux du passage à l'aviation navale moderne pour tout « spécialiste aéro », il n'en est pas moins passionnant pour un non-initié sur le plan humain, même pour un « civil » ! Le style est sobre, direct, spontané, l'exposé des situations et des décisions est dénué de forfanterie, de recherche du sensationnel, et toujours empreint d'humour. La sincérité, l'esprit de camaraderie et aussi le mélange de respect et d'affection pour ses supérieurs hiérarchiques sont évidents.

Nous avons là un cas exemplaire de réussite professionnelle dans le domaine « Marine » sur les plans militaire et humain pour un officier marinier parvenu au terme de sa longue et belle carrière au sommet de la hiérarchie de son corps, celui des Equipages de la flotte (c'est-à-dire avec cinq galons d'or dont deux d'argent !), qui a quitté la Marine avec le grade de commandeur de l'ordre national du Mérite et une lettre officielle de Remerciements du ministre.



Notes de lecture



Je suis honoré de l'avoir connu et d'avoir eu sous mes ordres son fils (voir page 132) lorsque je commandais l'Aviation de patrouille maritime (PATMAR).

Philippe Ghesquière

L'homme de Marmara

OLIVIER BASS

La Découverte, 2012, 228 p., 20€

Le personnage central de ce roman fait partie de ceux que la mer ne veut pas ensevelir : il s'évade, il saute à l'eau, il survit, il est repêché, il est sauvé. Ces différentes phases sont décrites avec beaucoup de réalisme par Olivier Bass qui utilise la période suivant le coup d'État du 27 mai 1960 en Turquie pour mettre en scène son héros géorgien.

C'est à bord d'un cargo que l'auteur nous propose de découvrir ses personnages, campés avec vérocité dans un environnement qu'il connaît bien puisqu'Olivier Bass est officier de la marine marchande (chef mécanicien) ; l'exactitude des descriptions de manœuvres, la justesse des attitudes, la précision des termes, font que, d'un point de vue maritime, ce roman sonne vrai.

D'un point de vue historique, le mouillage d'attente prescrit au cargo avant d'accoster à Istanbul permet d'évoquer l'île d'Imrali où Adnan Menderes - premier ministre de la République de Turquie - a été exécuté en 1961 ainsi que deux ministres de son cabinet, Hasan Polatkan et Fatin Rüşü Zorlu.

Quant au naufragé, ses souvenirs entremêlés au récit nous entraînent dans une autre contrée tourmentée : les confins russo-géorgiens où le mont Kazbek domine la route militaire géorgienne à travers le Grand Caucase.

C'est à Marseille que nous retrouverons la mer. Trente ans plus tard, le 15 avril 1991, le naufragé géorgien a trouvé la paix, il a fait son deuil de son enfance et de sa jeunesse ...

De 1961 à 1991, l'auteur promène son lecteur entre le rêve et la réalité, entre l'atmosphère maritime du cargo et le climat tendu qui règne alors à Istanbul. L'écriture est claire, l'intérêt soutenu : ce roman mérite sans doute les nombreux prix qui lui ont déjà été décernés.

Bernard Collin

La Marine de Vichy aux Antilles, Juin 1940-Juillet 1943

JEAN-BAPTISTE BRUNEAU

Éditeur Rivages des Xantons, 285 p., 26€

L'armistice signé en juin 1940 par le gouvernement français posait aux autorités en place dans ces départements français séparés de la métropole le problème du choix entre le ralliement au gouvernement de Vichy et la dissidence du général de Gaulle.

Nommé haut-commissaire à la déclaration de guerre par Georges Mandel, l'amiral Robert, qui penchait initialement pour la seconde solution choisit la première sous la vive pression exercée par les commandants des grands bâtiments présents, les croiseurs *Jeanne d'Arc* et *Emile Bertin* et le porte-avions *Béarn*.

C'est de son libre choix qu'il décide ensuite d'appliquer avec rigueur à ces territoires, qui posaient pourtant des problèmes spécifiques du fait de leur population autochtone la politique de la « Révolution nationale ». Il en confie l'exécution à un encadrement choisi principalement parmi les officiers de marine présents aux Antilles, mais à la différence de la « marée bleue » déclenchée en métropole dans la haute administration à l'instigation de l'amiral Darlan, les cadres choisis conservent leurs fonctions dans

les unités où ils étaient affectés. Le port de cette « double casquette » se fait, comme le montre Jean-Baptiste Bruneau, au détriment d'une fonction d'encadrement des équipages que la situation des bâtiments, sur lesquels l'éloignement familial venait aggraver l'inactivité forcée, rendait particulièrement critique.

Le débarquement allié en Afrique du Nord de novembre 1942 et la constitution d'un gouvernement français provisoire qui en résulta offrirent une issue que l'amiral Robert ne sut pas saisir au bond. Son retard à choisir provoqua un pourrissement rapide de la situation qui se manifesta par des mutineries à bord des bâtiments, des affrontements entre unités de la Marine et de l'armée de Terre. La réticence montrée par la suite par certains officiers à reprendre le combat en Afrique du Nord donna toute la mesure du délitement des esprits provoqué par ces années d'épreuve.

Il n'était pas facile de rendre compte avec rigueur et impartialité d'un épisode aussi controversé de l'histoire de notre marine, c'est pourtant ce qu'a réussi à faire Jean-Baptiste Bruneau en s'appuyant sur une documentation incontestable et la parfaite connaissance acquise au Service historique de la Marine des problèmes auxquels le corps des officiers de marine a été confronté après l'armistice.

François-Emmanuel Brézet

Pilote de Mer

PHILIPPE METZGER

Éditions Cent Mille Milliards, mai 2014, 184 p., format 130 x 200mm, 15€

Construit selon une structure classique qui respecte la règle des trois unités -un huis-clos nocturne à la passerelle d'un cargo- *Pilote de mer* nous parle des marins et des navires -et il en parle bien, avec cette précision du mot qui rend les manœuvres particulièrement vivantes et réalistes - mais surtout d'un homme qui dresse le bilan de sa vie. L'histoire d'une « catastrophe évitée de justesse », qui nous tient en haleine, sans jamais cependant nous égarer, n'est qu'un prétexte et une métaphore filée pour développer un roman psychologique et introspectif. Si les amateurs de récits maritimes apprécieront les bouffées d'air marin, les anecdotes au goût salé et l'atmosphère remarquablement rendue, il ne faut pas s'y tromper : Philippe Metzger (EN 79) pilote un texte subtil avec assurance et maîtrise, avec l'ambition de ne pas écrire qu'un « livre de genre », qui fait de *Pilote de mer* un roman original et marquant.

Benjamin Chauvet

Bras de fer à Moruroa

OUVRAGE COLLECTIF

Éditeur l'Elocoquent, 137 p., 20 €

Il s'agit, comme cela semble être devenu une tradition chez cet éditeur, d'un ouvrage collectif où se retrouvent partisans et adversaires du nucléaire autour de la narration d'une « joute chevaleresque » (*sic*) qui opposa Olivier Lajoux (OR74), alors commandant de l'avis *LV Lavallée* et Alain Conan, commandant du *Rainbow Warrior 2*, mandaté par Greenpeace pour effectuer des prélèvements dans les eaux territoriales autour de Mururoa à la fin de 1990.

Outre ces deux protagonistes, ont participé à cet ouvrage, côté « contre », Jean Rouaud, écrivain, Brice Lalonde, « côté pour » Jean Moulin (EN 64) et Hubert de Gevigney (EMF 76). Si ce livre commence mal, avec un discours de Jean Rouaud, accumulation de poncifs antinucléaires et de considérations géopolitiques dignes de l'almanach *Vermot*, la suite est meilleure et se lit facilement, mais avec un certain



agacement tant je trouve excessive la complaisance affichée à l'égard de Greenpeace.

Alain Conan, personne n'en doute, est un excellent marin et un homme aux convictions louables. Pour autant, à la place qu'il occupait dans l'organisation, il ne pouvait ignorer le passé sulfureux de son créateur et président jusqu'en 1991, David Mc Taggart, son financement qui ne l'était pas moins, et le choix très sélectif des thèmes de ses campagnes : étonnamment, à quelques actions près pour la protection des baleines, Greenpeace a toujours ignoré l'Union soviétique, comme si ce pays avait été insoupçonnable de la moindre accointance avec le nucléaire, tant civil que militaire.

Combattre les choix nucléaires faits par France est tout à fait légitime, et d'aucuns l'ont fait avec honnêteté et parfois efficacité, mais ce ne fut jamais le cas de Greenpeace. C'est d'ailleurs un des mérites de ce livre d'avoir, à plusieurs reprises, mis en évidence ses méthodes habituelles de désinformation et de mensonges.

Alain Conan en servant loyalement Greenpeace a cautionné ces actions qui ont fait le plus grand tort à la France. Considérer maintenant que « le match est terminé et qu'il est temps d'échanger les maillots », me paraît, pour le moins, un peu déplacé.

François Pézard

Viennent de paraître et feront, faute de place ici, l'objet de recensions dans le prochain numéro

La diva

OUVRAGE COLLECTIF DONT HUBERT DE GEVIGNEY

Faut-il avoir peur de 2030 ?

ALAIN OUDOT DE DAINVILLE

La longitude

PHILIPPE VASSAL

Histoire de la Marine allemande

FRANÇOIS-EMMANUEL BRÉZET
(RÉÉDITION EN LIVRE DE POCHE)

Notes de lecture



Situation en Ukraine (suite)

Trois mois ont passé depuis la parution dans le dernier numéro de la Baïlle de l'article rédigé par notre camarade Alexis Beresnikoff (EN 63) et relatif à la situation en Ukraine. Celle-ci, comme il semblait l'appeler de ses vœux avec un certain optimisme, n'a pas vraiment évolué dans le sens de l'apaisement.

Dans cet article, si son analyse des liens historiques qui unissent la Russie et l'Ukraine ne saurait être remise en cause, elle ne constitue pas pour autant une justification de la main mise russe sur la Crimée et ses tentatives pour en faire autant en Ukraine orientale. Force est de reconnaître que Vladimir Poutine a repris totalement à son compte les pratiques de l'URSS sous l'ère Brejnev, c'est-à-dire :

- Un total mépris des traités signés, notamment des accords de Minsk (18 décembre 1991) confirmés à Alma-Ata (21 décembre 1991), lesquels confirmaient les nouvelles républiques indépendantes dans les frontières héritées de l'Union soviétique,

- Une négation des évidences : « aucun soldat russe n'a jamais franchi la frontière » alors que des dizaines d'entre eux, prisonniers en Ukraine, ont témoigné devant les télévisions du monde entier,

- L'exploitation d'erreurs dramatiques - pour éviter de parler de provocations criminelles - comme celle de la destruction en vol de l'avion des Malaysian airlines, à comparer avec celle du Boeing 747 de la Korean airlines en septembre 83,

- La même terminologie héritée du régime soviétique : le gouvernement ukrainien est bien sûr qualifié de « fasciste », alors qu'il sortit récemment d'une élection jugée honnête par la communauté internationale !

- etc.

On peut effectivement comprendre une certaine rancune des dirigeants russes actuels vis-

à-vis des États-Unis et de l'OTAN, dès lors que ceux-ci, dans leur grande majorité, ont été formés à l'école communiste et qu'ils sont issus pour la plupart des « services », mais ne tombent pas dans l'angélisme en pensant qu'ils sont métamorphosés en acteurs zélés d'une transition rapide vers la démocratie.

Mais là n'est pas le problème : dans cette crise la seule véritable question qui se pose est celle du respect par la Russie des pratiques des relations entre États telles que celles-ci sont définies dans la Charte des Nations-Unies. Dans le cas de la crise ukrainienne, comme ce fut aussi le cas plus brièvement il y a quelques années avec la Géorgie, elle est loin du compte. Comparer Mayotte à la Crimée me paraît malvenu : en 1974, l'île n'a pas été « rattachée » à la France, elle a choisi lors du référendum du 22 décembre, seule, de rester française (à 65%) alors que les autres Comores votaient à 90% pour leur indépendance

Quant aux « provocations » américaines sous couvert de l'OTAN, à savoir l'installation de batteries ABM en Europe centrale, il y a quand même sûrement quelqu'un à Moscou qui a du s'apercevoir, que celles-ci étaient disposées sur des trajectoires possibles de missiles qui seraient tirés de l'Iran vers les grandes villes de la côte est des États-Unis. Fallait-il que ces derniers placent leur batterie à Hawaï ou à Diego Garcia pour éviter de froisser les susceptibilités russes ? Les Soviétiques nous avaient habitués à ce type d'argumentaires dans le débat sur les euromissiles. Poutine poursuit sur le même ton.

Il est tout à fait légitime que les Russes soient attachés à voir leur pays retrouver une place majeure dans le concert des nations, mais il y a d'autres voies pour y arriver que le retour aux mêmes pratiques que celles qui ont finalement conduit à l'effondrement de l'URSS.

François Pézard (EN 64)

Courrier des lecteurs

