

# « L'Histoire, c'est de l'histoire maritime »

Entretien avec Jean-Yves DELITTE

*Auteur de bandes dessinées*

*Peintre officiel de la marine belge,*

*Membre titulaire de l'Académie des Arts & Sciences de la Mer*



**Études marines: Vous dirigez la collection «Les grandes batailles navales» chez Glénat. D'où vous est venu ce projet un peu fou de couvrir l'essentiel des différents affrontements maritimes?**

**Jean-Yves Delitte:** Pour être honnête, l'idée de la série vient de mon directeur éditorial. Passionné d'histoire, passionné par la mer, j'ai accepté de la réaliser mais à ma manière, en y ajoutant une pointe de romanesque. Mon idée c'est de bâtir, sur un terreau historique solide, un récit fondé sur des personnages imaginaires qui vont permettre aux lecteurs de mieux comprendre l'affrontement et ses enjeux. Un gabier, un mousse, un canonnier me permettent de faire découvrir un navire de l'intérieur, de commenter librement la bataille ou de disserter sur le rôle des chefs. Le cahier historique qui accompagne systématiquement chaque album permet ensuite, si on le désire, d'aller plus loin.

**Comment choisissez-vous les batailles? Vous avez toute liberté?**

Le panel est assez large: il y a plus de 600 batailles répertoriées! Il faut bien évidemment faire un choix que nous tentons de fonder sur de grandes ruptures, de grandes mutations. Les premières batailles entre cuirassés par exemple sont révolutionnaires, avec leur artillerie organisée en tourelle, tout comme, dans un autre domaine, la bataille de Gravelines (1588) qui acte la naissance de la flotte britannique, l'émergence d'une nouvelle puissance maritime et le déclin progressif, avec la défaite de l'*Invincible Armada*, de l'hégémonie espagnole. Mon souci est aussi de ne pas me limiter à l'Europe ou à l'Occident. La bataille de No Ryang (1598) par exemple, qui oppose Coréens et Chinois aux Japonais, est fondamentale dans cette partie du monde puisqu'elle conduit l'Empire du Soleil levant à renoncer, provisoirement, à ses rêves de conquête du «pays du Matin calme». De ce point de vue d'ailleurs, pouvoir recourir à des dessinateurs extérieurs est particulièrement précieux: pour cette bataille, j'ai pu m'appuyer sur un auteur coréen, Q-Ha, à qui j'ai transmis mon scénario, mon imaginaire, charge à lui de retranscrire cette atmosphère. À côté de cela, il y a bien entendu des batailles qui s'imposent: Actium, Lépante, Trafalgar, etc. Ce qui, paradoxalement, n'est pas forcément le plus simple: il s'agit de transmettre en 46 pages de textes et de dessins la vision d'une bataille sur laquelle des centaines d'ouvrages ont déjà été publiés et dont l'imaginaire est déjà bien ancré chez le lecteur.

*Jutland* de Jean-Yves Delitte. © Éditions Glénat, 2017.

**C'est la raison pour laquelle, vous avez choisi le point de vue de gabiers pour Trafalgar, afin de transmettre une vision différente ?**

Déjà, je voulais démonter certaines légendes, notamment celle des tireurs d'élites et de la mort de Nelson. Quand on s'informe un peu, que l'on découvre la manière dont le choix des tireurs s'opérait et la performance des mousquets de l'époque, on se dit que la mort de Nelson est vraiment le fruit du hasard... Et puis prendre des anonymes me permet une fois encore de donner un point de vue sur les chefs. En l'occurrence, Villeneuve était tout sauf la bonne personne et c'est d'ailleurs parce que sa destitution avait été décidée par le ministre de la Marine qu'il a pris la décision d'appareiller et de tenter de racheter son inertie par un coup d'éclat... On sait ce qu'il en est advenu. L'affaire aurait sans doute été différente avec Latouche-Tréville qui devait assurer initialement le commandement, mais venait de mourir d'une crise cardiaque.

D'une certaine manière, Trafalgar résume bien les failles de la Royale : des navires exceptionnels avec des incompetents à leur tête. Il faut tout de même bien se représenter que le vaisseau de 74 dont Jacques-Noël Sané, à la fin du XVIII<sup>e</sup>, a dressé des plans qui ont été enviés par le monde entier, a souvent connu un destin funeste au sein de la Royale ! Le désastre de la bataille des Cardinaux (1759) par exemple s'explique par l'incompétence du maréchal de Conflans, 70 ans, sans expérience maritime, mais favori de la cour. C'est aussi, plus tardivement, l'histoire de la *Méduse* (1816) : son capitaine, Chaumareys, émigré, n'avait pas navigué depuis l'Ancien Régime. En fait, le principal défaut de la flotte royale est son commandement et la prime donnée aux nobles. Bougainville n'avait pas le sang bleu et, pour cette raison, n'a jamais été gratifié d'un grade plus élevé que celui de chef d'escadre. Avec un tel fonctionnement, Nelson, fils d'un prêtre anglican, n'aurait jamais pu devenir vice-amiral...

**Concernant la Première Guerre mondiale, vous avez choisi la bataille du Jutland, vous ne vous intéressez pas au rôle du sous-marin ?**

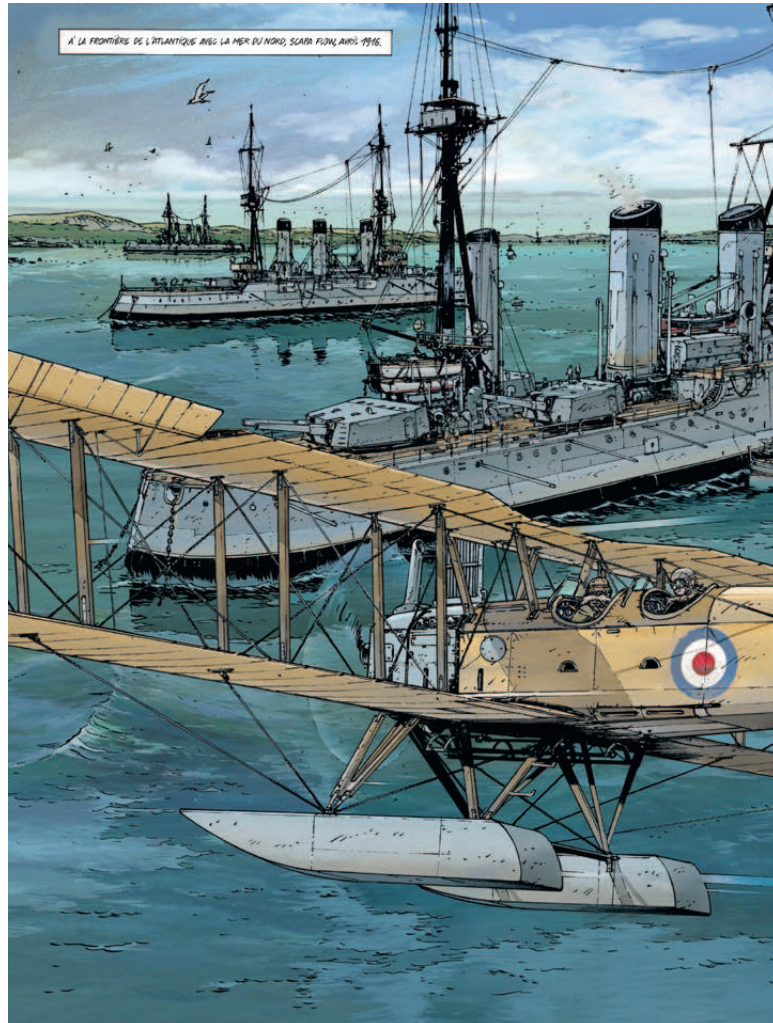
Jutland est incontournable, comme Trafalgar. Elle est présente dans les imaginaires collectifs et elle marque d'une certaine manière un tournant, puisque la flotte de haute-mer allemande ne prendra plus le large à compter de cet affrontement. Concernant la guerre sous-marine, j'avais une difficulté qui tenait à l'imagerie de l'*U-Boot* pendant ce premier conflit mondial, pas idéale pour évoquer une vraie bataille. Le sous-marin à cette époque est un peu considéré comme l'arme du

traître, celui qui n'a pas assez de courage pour affronter le feu de ses adversaires. C'est un navire lent et à l'efficacité encore toute relative. Les premiers *U-boot* embarquent moins de dix torpilles, ils ont une autonomie limitée et un armement sommaire. D'ailleurs rapidement, les sous-marins seront équipés d'une artillerie de pont afin d'augmenter leur potentiel guerrier. Néanmoins, leur rôle dans le conflit sera principalement, pour ne pas dire exclusivement, d'attaquer les routes maritimes ou d'établir des blocus au large. Finalement, quand de nouvelles générations de sous-marins apparaissent pour en faire enfin une arme redoutable, l'armistice est signée. Cela étant dit, dans la collection, je vais évoquer l'épisode de l'*U9*. C'est un sous-marin allemand des premières générations, six torpilles, une mitrailleuse sur le kiosque et une vitesse en surface inférieure à 10 nœuds ! Bref, une tortue malodorante et sous-armée. On va l'envoyer faire une mission de surveillance des côtes anglaises sans réelle conviction et il coulera trois croiseurs cuirassés anglais en une heure. L'évènement est important puisque, jusqu'alors, l'Amirauté considérait les sous-marins comme des sortes de jouets inoffensifs. En même temps, il y a pas mal de chance dans cet exploit : les équipages de ces navires étaient majoritairement constitués de réservistes, peu expérimentés, et l'arrogance de l'Amirauté, qui ne pouvait imaginer ses navires coulés par ce type d'arme, a joué un rôle non négligeable. Même après le premier tir au but, ils n'ont pas réagi : ils se sont laissés tirer comme à la parade.

**Au fond, ce qui est valorisé à travers votre collection, par-delà les batailles, c'est le rôle de la mer dans les différents conflits...**

Mais l'Histoire, c'est de l'histoire maritime ! La plupart des puissances se sont façonnées sur la puissance maritime. La France sans ses colonies, donc sa Royale, n'aurait pas été la France. Idem pour l'Espagne, le Portugal, et bien évidemment l'Angleterre. Il faudrait réécrire l'Histoire vue de la mer et l'on se rendrait compte alors du rôle essentiel qu'ont joué les océans. Prenez la guerre d'indépendance des États-Unis : sans la bataille de Chesapeake, que je conte dans un des albums de la collection, il n'est pas certain que l'issue du conflit aurait été la même. C'est parce que la Royale a dominé la *Royal Navy* que les insurgés ont pu l'emporter. Depuis que le monde est monde, la mer est décisive. Si Hannibal franchit les Alpes ce n'est pas par plaisir, c'est qu'il y est contraint : Rome est maîtresse des mers, il est donc dans l'obligation de faire ce long détour terrestre pour gagner la péninsule. Idem pour Salamine dans l'affrontement entre Perses et cités grecques, etc. La puissance maritime a été de tous temps primordiale. Un peu moins aujourd'hui car l'aviation a pris de l'importance mais avant, la maîtrise des mers permettait de tout





*Jutland* de Jean-Yves Delitte. © Éditions Glénat, 2017.

contrôler, même l'argent. Or une guerre ne peut se faire sans liquidités : s'il n'y a pas d'argent pour payer le soldat, pour remplir sa gamelle, il n'y a pas de guerre. Et par conséquent, la meilleure façon de remporter un conflit, c'est de tuer le commerce, de frapper au porte-monnaie. La guerre de Sept ans (1756-1763) a comme fond une âpre guerre sur le contrôle des routes maritimes. La fourrure, le tabac, le sucre, le coton, les épices sont tous des produits à forte plus-value qui viennent des Amériques et des Indes. Sans les richesses que ces marchandises rapportent, les États ne peuvent assurer la solde de leurs soldats. De manière cynique, si le royaume de France s'investit dans la guerre d'indépendance aux Amériques, ce n'est pas parce qu'un vent de liberté y soufflait, mais parce que tout simplement la France a saisi l'opportunité de nuire aux intérêts commerciaux anglais. Et puis, il faut tout de même réaliser que le tout premier moyen de locomotion inventé par l'Homme, avant même la roue, est le bateau. C'est lui qui va permettre de peupler, de civiliser. Aujourd'hui encore, plus de 90 % du commerce transite par les mers et les océans.

**On sent chez vous une vraie passion pour l'histoire ; la mer contemporaine ne vous attire pas particulièrement ?**

J'ai toujours adoré l'histoire, toujours. Et c'est vrai que, de ce point de vue, la mer fait rêver avec ces marins qui traversent les océans : Colomb, Bougainville, La Pérouse... L'aventure pure ! Vous verrez d'ailleurs, si vous analysez mes BD, qu'il y a toujours des petits bateaux qui apparaissent de-ci de-là, même si cela n'avait rien à voir avec l'histoire... Et quand j'ai pris le gouvernail de mes aventures, c'est le *Belem*, l'*Hermione* qui m'ont permis de m'épanouir... Mais pour en revenir à votre question, c'est vrai que la mer contemporaine ne m'attire pas. Moi, j'aime le vieux gréement, que cela craque, qu'on y sente de la vie. Aujourd'hui la marine est belle, mais elle manque de poésie. Je ne dis pas que les petits voiliers modernes ne sont pas agréables, mais il y a un côté un peu matelot artificiel, en toc... Et puis quand vous imaginez l'avenir, les navires autonomes, cela ne fait pas rêver... La part d'aventure n'existe plus là-dedans, la part de l'homme, celle de l'audace, de l'inventivité : tout cela ne m'inspire pas. Maintenant, avec les ordinateurs, un navire peut absolument tout calculer, prendre les routes les plus rapides, éviter les événements naturels et pour un marin d'occasion comme moi, c'est fabuleux, mais concernant l'inspiration, c'est assez pauvre.

**Vous naviguez, la mer fait donc partie de votre vie, de votre imaginaire depuis toujours ?**

J'ai toujours aimé la mer en effet, elle a bercé mes rêves d'enfant quand j'allais en Bretagne avec mes parents. C'était magnifique Concarneau à l'époque avec ses plages sauvages... Bon, maintenant cela a bien changé: quand j'y retourne, je m'enfuis! Enfin bref, j'adore la mer, j'y navigue à l'occasion, mais je ne suis pas téméraire: on ne sait pas lutter contre la mer et je tiens trop à la vie. Je pratique la plongée sous-marine tout de même et c'est chaque fois un émerveillement. Il faut dire qu'en Belgique vous passez vos brevets dans des carrières, dans de l'eau douce et de la vase, sans visibilité, alors bien évidemment, quand on se trouve en mer du Nord ou en Atlantique, c'est un peu la piscine pour nous! Il faut être juste, le Belge n'est pas foncièrement marin, la plupart, pour ne pas dire la majorité, est tournée vers la terre. On peut s'en excuser avec notre faible linéaire de côtes.

**Si la Belgique n'est pas tournée vers la mer, elle l'est en revanche vers la bande-dessinée; c'est cet «atavisme» qui explique que vous vous soyez dirigé vers ce métier après une carrière d'architecte-*designer* de formation ?**

C'est vrai que j'ai baigné dedans depuis tout petit. Mon père avait des bandes dessinées des années 1930 et, chez mes grands-parents, je trouvais plein de versions originales. J'ai toujours aimé dessiner et mes parents, très ouverts, m'ont laissé faire des études artistiques au terme desquelles j'ai choisi la voie d'architecte-*designer*. Mais en parallèle je dessinais et, grâce à mon père qui avait des relations dans les maisons d'édition, j'ai pu rencontrer des gens qui m'ont écouté, aiguillé, accompagné dans ma progression, et puis ensuite tout s'est enchaîné. J'ai eu beaucoup de chance d'avoir bénéficié de ce temps d'apprentissage. Aujourd'hui les pratiques ont changé: il y a une telle production que l'on demande à un jeune auteur d'arriver avec des produits quasi parfaits. Il faut essayer une dizaine de refus avant que la onzième ou douzième proposition soit la bonne. On exige énormément de choses, on fait miroiter beaucoup de choses aussi. On hésite à dire non par peur de rater la perle rare et on hésite à dire oui pour ne pas prendre de risques financiers. C'est une époque pas facile pour cette jeune génération et, d'une certaine façon, avec cette série sur les grandes batailles navales, j'essaie de tendre la main comme mes anciens l'ont fait avec moi. En confiant la réalisation d'une partie d'un album, je donne sa chance à un auteur.



**Quels sont vos projets à venir en dehors des grandes batailles navales : toujours en lien avec l'Histoire ou plus dans le registre de l'anticipation, à l'image de votre série « Les nouveaux Tsars » ?**

J'ai eu des idées de série d'anticipation, en lien avec l'écologie, mais il y a un côté rêve qui me manque et puis j'ai trop de plaisir à aller farfouiller dans l'Histoire. Quand je plonge dans les Dardanelles, dans la Première Guerre mondiale, j'adore ça ! Mon prochain projet est en lien avec une période plus ancienne puisque je vais romancer Barbe-Noire. C'est une porte ouverte à l'imaginaire fantastique : pas de photos, pas d'empreintes, une histoire transmise oralement et puis les Antilles... C'est une manière de revisiter la piraterie, la traite négrière avec l'œil de l'époque. Aujourd'hui, on considère l'esclavage avec horreur – et on a raison – mais il faut bien imaginer que pour les contemporains de cette période, l'esclave n'est ni un homme, ni un animal et que le *Code noir* de Colbert, pour l'époque encore une fois, représente une énorme avancée en attribuant des droits et des devoirs aux esclaves comme à leurs maîtres. C'était une révolution le *Code noir* ! Barbe-Noire a bien évidemment profité de la traite négrière, ce qui offre un terreau imaginaire fertile, tout comme sa mort : on la conte mais est-ce vraiment ce qui s'est passé ? N'y a-t-il pas une autre fin envisageable qui l'aurait vu vivre une autre vie ? Bref, il y a de quoi rêver !

**Et pour finir, quel serait votre rêve à vous ?**

Alors j'ai un rêve, mais un rêve impossible, celui d'embarquer dans un sous-marin, savoir ce que l'on ressent dans les grandes profondeurs. C'est un fantasme bien sûr : la Belgique n'a pas de sous-marins et en France c'est quand même un secret défense très bien tenu, un Belge ne pourra jamais poser les pieds dans un SNLE. Donc cela reste un rêve... aller dans un sous-marin.

Propos recueillis par Cyrille P. Coutansais et l'EV2 Camille Morel