

Pierre Loti raconte la Marine

1. Julien Viaud, un vrai marin.

À travers ses multiples écrits, Pierre Loti livre un témoignage de première main sur la marine de son temps et plus particulièrement sur la vie des équipages. Et ses observations sont d'autant plus justes qu'il a été longtemps officier subalterne, en contact direct avec les matelots et officiers marins. Elles se retrouvent dans sa correspondance, dans ses articles pour les journaux, dans des préfaces, des allocutions, et bien entendu ses romans. Car si les intrigues des romans sont pour une large part le produit de son imagination, le contexte est extrait d'expériences vécues. Mais bien mieux qu'un ouvrage synthétique qui tend à systématiser et simplifier, les notations de Pierre Loti, personnelles et subjectives, nous rendent compte de l'évolution de la vie des marins au cours du XIXe siècle en même temps que de l'extrême diversité des personnalités qui composaient les équipages. L'écrivain Pierre Loti a fait l'objet de très nombreux ouvrages, thèses et mémoires. Je n'entends pas rivaliser avec ces éminents spécialistes, mais je vous propose de relire Pierre Loti avec le regard du marin.

Loti se montre d'une grande discrétion sur les relations qu'il a pu avoir avec ses matelots, mais cette discrétion s'est retrouvée contre-productive, en excitant la verve de ses détracteurs, ou même simplement des humoristes. Cependant, la nature de ces rapports n'a guère d'importance sur la pertinence de ses observations sur le métier. Et ce qu'il nous dit du marin est d'autant plus intéressant que son temps de service actif (1867-1903) couvre la période pendant laquelle la Marine connaît une lente mais très profonde mutation. En un demi-siècle, on passera de l'ancienne marine à voile à la propulsion mixte, puis à la propulsion exclusivement à vapeur, des coques en bois aux coques en fer puis en acier, des canons disposés en bordées aux canons en tourelles, avec autant de bouleversements dans le recrutement et la formation du personnel.

Dans la marine de guerre, le passage de la voile à la vapeur a pris une trentaine d'années. Mais ce n'était pas sans raison. Très longtemps, les navires ont conservé des voiles, et n'ont utilisé la machine à vapeur qu'à titre de moteur auxiliaire. Le rendement médiocre des machines à vapeur conférait à tous ces navires militaires une autonomie limitée, avec des difficultés d'approvisionnement en charbon dans certains ports. A cela s'ajoutait la quasi-impossibilité de procéder avec le charbon à des ravitaillements à la mer, alors que ce mode de ravitaillement est devenu non pas facile, parce que la manœuvre reste délicate, mais courant, depuis la généralisation des combustibles liquides. Les navires sur lesquels Loti a embarqué étaient presque tous des navires mixtes (propulsion à voiles et à vapeur). Dans ses souvenirs, Claude Farrère (promotion 1894) évoque dans ses souvenirs la croisière d'application qu'il avait effectuée en 1897, à bord de l'*Iphigénie*. Claude Farrère qualifie l'*Iphigénie* de vieille frégate, ce qui est un peu abusif puisque le bateau a été mis en service en 1883, et la décrit comme une frégate mixte, un quart vapeur, trois quarts voile. Il précise bien que *l'on n'usait de la vapeur que pour franchir le Pot au Noir ou les grands calmes tropicaux*. Cette frégate, l'*Iphigénie*, avait été lancée en 1883. Dans la marine de commerce, la voile a perduré bien plus longtemps encore, puisque les grands voiliers en acier ont assuré jusqu'à la fin des années 30, une bonne part des transports de matière première comme le charbon, les engrais, le pétrole.

Dans la salle des machines, sur les bâtiments de guerre, la machine à vapeur à double puis triple expansion, est remplacée par la turbine dès les premières années du XXe siècle. Les canons en bordée sont disposés en réduit central, puis en tourelles, avec des calibres qui vont jusqu'à 340 mm à la fin du XIXe siècle, pour percer des blindages de plus en plus résistants ?. Les torpilles font leur apparition, d'abord à air comprimé, puis électriques. Toutes ces innovations techniques ont une incidence sur le personnel : les équipages, autrefois composés majoritairement de gabiers et de manoeuvriers, voient arriver toujours plus nombreux, les chauffeurs, les mécaniciens, les électriciens et

bientôt les radiotélégraphistes. Et l'origine des marins se diversifie. Dans l'ancienne marine, l'essentiel des effectifs provenait de l'inscription maritime, marins de commerce et surtout marins-pêcheurs. Embarqués à 11 ou 12 ans à la pêche, leur instruction était le plus souvent très sommaire. Ceux qui s'engageaient à la fin de leur service pouvaient accéder à la maîtrise. Un petit nombre, issus de l'École des mousses, bénéficiaient d'une instruction générale plus complète. Avec la mécanisation, il fallut recruter des mécaniciens, des ajusteurs, des soudeurs, puis des électriciens, des radio-électriciens, issus de l'industrie, qui l'on fait suivre une formation « marine » dans des écoles spécialisées. Ces nouveaux marins, qui sont des engagés et non plus des inscrits maritimes, viennent plus souvent des grands centres industriels que du littoral. Certains d'entre eux rejoignent la Marine dans le but d'intégrer par la suite l'école des officiers mécaniciens. Et Pierre Loti n'oublie pas d'en rendre compte, tout en regrettant le temps où les gabiers étaient les rois des matelots.

La Marine s'est toujours montrée bonne fille avec Pierre Loti, faisant preuve d'indulgence lorsqu'il prenait quelques libertés avec le règlement, ou lui accordant libéralement des congés, au point qu'on l'a parfois traité de marin d'opérette. Or tel n'est pas le cas : lorsqu'il est mis à la retraite, le 14 janvier 1910, Julien Viaud totalise 42 années de services effectifs dont 19 ans, 11 mois et 8 jours de service à la mer. Ce sont sans doute ses fantaisies qui ont conduit ses contemporains à ne pas considérer son état de marin avec sérieux. On voit ainsi Liane de Pougy dans son roman à clé *Les sensations de Mlle de la Bringue* (1904), mentionner Pierre Loti sous le nom de Pierre de Loto, ancien officier de l'arrière-train... En réalité, l'écrivain orientaliste, le personnage extravagant, acrobate de cirque à ses heures, a aussi été un officier dont la carrière militaire, sans être brillante, fut tout à fait honorable. Formé à la dure sur le Borda, Julien Viaud fait la manoeuvre et monte dans la mâture comme les gabiers. Car l'École navale de 1867 dispense encore un enseignement « à l'ancienne ». Les plus puissants vaisseaux sont les « trois ponts », et cela ne fait guère plus de dix ans que l'on utilise l'obus, le projectile creux à charge explosive, en lieu et place du boulet de canon. Quant à la machine à vapeur, elle est présente, mais son rôle dans la propulsion est secondaire.

À Brest, en 1867, la Marine dispose de 3 navires-école : le Borda de l'École navale, le Bretagne des novices, et l'Inflexible de l'école des mousses. La vie des apprentis-marins est austère. On lit dans *Un jeune homme pauvre, fragments de journaux intimes* :

Dans le cloître flottant où nos jeunesses venaient d'être soudainement enfermées, la vie était rude et austère. Par plusieurs côtés, elle rappelait celle des matelots que l'on avait voulu copier là pour nous; comme eux, nous vivions beaucoup dans le vent, dans les embruns, dans la mouillure qui laissait aux lèvres un goût de sel; comme eux, nous montions sur les vergues pour serrer les voiles où nos mains se déchiraient; nous manœuvrions les canons à la manière d'autrefois, avec les palans en cordes goudronnées de la vieille marine, et, par tous les temps, dans des canots, le plus souvent tourmentés par les rafales d'Ouest, nous circulions en zigzags sur la rade immense.

Et un peu plus loin : *Nous avons de dix-sept à dix-huit ans, nous tous qui venions de commencer là, avec l'automne, une vie presque monacale.*

Et c'est bien une formation digne du siècle précédent qu'évoque Pierre Loti dans *Prime Jeunesse* :

C'étaient encore un peu des vaisseaux d'autrefois, du temps héroïque de la marine à voiles; de très majestueux vaisseaux, qui avaient gardé leurs mâtures; ils étaient peints de larges bandes alternées, noires et blanches, pour délimiter nettement leurs trois ponts superposés, et combien peu ils ressemblaient à ces affreuses machines d'un gris vaseux, noyées, sournaises, infernales, que sont nos cuirassés actuels! Ces mâtures surtout les différenciaient; ils élevaient,

dans le ciel nostalgique de la tranquille soirée, ces échafaudages de mâts et de vergues qui sont presque abolis en nos temps de ferrailles tristes, mais qui constituaient cependant pour les jeunes hommes de si incomparables écoles d'agilité, de santé et de force !

Julien Viaud aura obtenu quelques commandements, mais des commandements sans grand éclat, il faut bien le reconnaître. Il sort de l'École aspirant de 2^e classe le 1^{er} août 1869. Aspirant de 1^{ère} classe un an plus tard, il est promu enseigne de vaisseau en 1873. Il connaît ensuite un avancement plus lent. Nommé lieutenant de vaisseau le 24 février 1881, il passe 17 ans à ce grade d'officier subalterne. C'est après sa mise à la retraite d'office le 15 avril 1898, suivie d'une réintégration le 31 mars 1899 qu'il est enfin promu capitaine de frégate (car à cette époque, le grade de capitaine de corvette a disparu). En 1891, alors qu'il a reçu la légion d'honneur et a été élu à l'Académie française, il est encore lieutenant de vaisseau, tandis que beaucoup de ses camarades de promotion sont passés officiers supérieurs. Il pouvait sembler étrange que les Immortels aient admis dans leurs rangs un simple lieutenant de vaisseau. C'était une anomalie qu'il fallait corriger, mais Pierre Loti dut attendre 8 ans !

De nombreux témoignages nous montrent que Julien Viaud était apprécié de ses subordonnés, mais aussi de ses supérieurs : pour la campagne de Chine, l'Amiral Courbet en avait fait son aide de camp. Mais il ne se vit jamais confier un commandement important. Et peut-être ses extravagances en sont-elles responsables : l'appréciation écrite du Préfet maritime, datée du 31 mai 1890, ne fait pas allusion à sa valeur professionnelle mais se résume à cette seule observation : "*Il se farde d'une manière ridicule, je ne le proposerai jamais pour un commandement*"¹. On conçoit en effet qu'une tenue quelque peu ambiguë rende plus difficile l'exercice de fonctions d'autorité. À la fin de sa carrière, il va commander le Vautour, un contre-torpilleur de 2400 tonnes. Ce serait un commandement important si le Vautour n'était pas stationnaire à Constantinople. Le Vautour est là pour marquer la présence française, mais n'a pas de fonction militaire, plutôt un rôle de représentation, et c'est là qu'il aura sous ses ordres un jeune enseigne qui comme lui deviendra un écrivain célèbre sous le nom de Claude Farrère.

Antérieurement au Vautour, Julien Viaud avait commandé le Javelot une canonnière ancrée sous le pont d'Hendaye, sur la Bidassoa, dont on dit qu'elle était censée surveiller la frontière avec l'Espagne, mais qui en réalité était un bureau flottant d'où s'organisait la surveillance des pêches. Deux ans auparavant, il s'était retrouvé pour 11 mois commandant de l'Écureuil commandement entrecoupé du 19 mars au 19 mai 1889 par un voyage au Maroc Mars-avril : mission au Maroc pour accompagner Jules Patrenôtre le nouveau ministre de France à Tanger. Stationné sur la Charente à Rochefort, l'Écureuil était un petit aviso à roues (est-ce à ses roues qu'il devait son nom?) mis en service en juillet 1881. L'Écureuil fera toute sa carrière à Rochefort mis à part une courte période (1884/1885) à Brest, et sera désarmé le 3 mai 1898. Avec 46 mètres de long, 7,40 de maître bau et 1,30 m de tirant d'eau. C'est donc une bien modeste unité, qui jauge 320 tonnes. Son équipage est fort de 37 hommes, et 2 canons constituent la totalité de l'armement. Est-il véritablement sérieux lorsqu'il écrit à Juliette Adam² : *Je commande un groupe de bateaux et suis tenu à l'attache, très occupé de choses maritimes ?* Car en réalité le lieutenant de vaisseau Viaud, qui exerce son office sur l'Écureuil, est le gardien de bateaux en réserve à Rochefort. Son titre exact est : Adjudant-Major du port de Rochefort. Mais si l'on se moque parfois de ces commandements de petits navires qui auront fort peu navigué, Julien Viaud aura tout de même passé presque la moitié de sa longue carrière à la mer.

Sportif, habitué dans sa jeunesse à monter dans les vergues avec les gabiers, Julien Viaud sait naviguer et peut assurer le quart à la passerelle comme tout officier de marine. Mais il

¹Le maquillage de Pierre Loti / Jeanne Elise Morain. - Revue Pierre Loti, 1980, janvier, n°1 (p. 43-44)

²Lettres à Mme Adam, p. 107

reste un littéraire, et ne montre pas un intérêt particulier pour les sciences et la technique. Car Julien n'était pas trop porté sur les sciences. Il avait été admis à Navale dans un rang honorable (40^e sur 80) mais avait eu quelques difficultés à s'y maintenir. Dans une lettre à sa sœur datée du 23 août 1869, Julien fait part de la crainte qu'il a eue d'être exclu du Borda pour résultats insuffisants à un examen, en maths et en physique. Fort heureusement pour lui, ses bons résultats en anglais et ses talents de dessinateur avaient réussi à compenser sa faiblesse dans les disciplines scientifiques.

On nous avait envoyés en liberté de manœuvre, ce matin, en laissant à bord, sous prétexte de punitions, ceux d'entre nous qui allaient être chassés, et c'est à terre seulement qu'un officier nous a fait connaître le nom de ces huit malheureux.

Contrairement à toute attente, Julien n'en fait pas partie et s'en explique.

Imagine-toi que, quand je t'écrivais après mon examen de physique que je me croyais sauvé, j'étais bien loin de l'être. Le commandant me croyait toujours perdu ; l'amiral avait dit que je le serais sûrement, et tout le monde à bord était si bien persuadé que j'allais l'être qu'on avait pour moi de ces petits égards qu'on a pour les honnêtes gens qui vont mourir. C'est mercredi que le Conseil s'est réuni ; il paraît que j'ai été l'objet d'une longue discussion et je ne sais pas qui a su si bien prendre ma défense et ma cause en main³.

On ne saura jamais qui a pris la défense de Julien, mais il est à peu près certain que ce sont surtout ses talents de dessinateur et son anglais qui l'ont sauvé. Son talent de dessinateur était d'autant plus appréciable qu'en 1869, les possibilités de la photographie sont encore limitées, et le dessin est encore le moyen privilégié de documenter certaines missions. On verra à travers ses multiples observations, qu'il s'intéresse à tous les marins, des matelots de manœuvre aux mécaniciens. En revanche, sa curiosité envers le progrès technique et les machines est assez limitée, c'est l'aspect physique du métier de marin qui le fascine.

³Lettres citées dans le compte rendu paru dans Les Annales de juillet 1932 de la *Correspondance inédite de Pierre Loti 1865-1904*, éditée par Nadine Davignau. - Calman-Levy, 1929.