

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 marinières. Elles se retrouvent dans sa correspondance, dans les articles qu'il écrivait pour les journaux, dans ses préfaces, ses allocutions publiques, et bien entendu dans ses romans. Car si les intrigues des romans sont pour une large part le produit de son imagination, le contexte est tiré 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 XIX^e 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, de la poudre noire à la poudre sans fumée, 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. À 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*¹,

1 Claude Farrère. *Souvenirs*. Arthème Fayard, 1953.

Claude Farrère (promotion 1894 de l'École navale) évoque 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 excessif puisque le bateau a été mis à l'eau en 1881, mais en même temps judicieux dans la mesure où dès sa mise en chantier, l'*Iphigénie* était déjà dépassée. Il la décrit comme une frégate mixte, un quart vapeur, trois quarts voile et précise bien que « l'on n'usait de la vapeur que pour franchir le Pot au Noir ou les grands calmes tropicaux ». Il faut attendre les dernières années du siècle pour que le tout-vapeur se généralise, et que les grands mats disparaissent. Dans la marine de commerce, la voile perdure bien plus longtemps encore, puisque les grands voiliers en acier assurent jusqu'à la fin des années 30, une bonne part des transports de matière première comme le charbon, les engrais, le pétrole. Pour toutes les marchandises non-périssables, la voile conserve un net avantage économique.



Avec ses trois mats et ses canons en bordée, l'*Iphigénie* a l'allure d'un navire du début du XIX^e siècle. Seule la grande cheminée trahit une concession à la modernité.

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 XX^e 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 XIX^e siècle, pour percer des blindages de plus en plus résistants, tandis que la poudre sans fumée remplace la poudre noire. 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 manœuvriers, 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 en quelques années, accéder à la maîtrise. Ceux qui étaient issus de l'École des mousses, bénéficiaient d'une instruction générale plus complète, puisque l'enseignement scolaire y était poursuivi en même temps que l'instruction maritime. Avec la mécanisation, il fallut recruter des mécaniciens, des ajusteurs, des soudeurs, puis des électriciens, des radio-électriciens, issus de l'industrie, à 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 est capable de faire la manœuvre et de monter dans la mâture comme les gabiers. Car l'École navale de 1867 dispense encore un enseignement « à l'ancienne », sans doute en décalage avec la réalité.

En 1867, 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 et ceux qui définissent la formation à l'École navale ne semblent pas conscients de l'importance de l'évolution technique. Dans la préface qu'il rédige aux *Poésies d'un marin*², du vice-amiral Eugène de Jonquières, Loti évoque cette formation déjà anachronique :

En ce temps là, sur un grand vaisseau dont la poupe s'ornait de statues d'autrefois, on nous enseignait une marine à voiles, qui nous semble presque d'hier, mais qui, hélas, pour les nouveaux officiers de nos jours représente déjà une chose du vieux temps.

2 Eugène de Jonquières. *Poésies d'un marin*. Calman-Lévy, 1911.

On notera au passage, son obsession du matelot grand enfant : « nos matelots dont elle [la mer] anoblit l'âme enfantine », et il poursuit, confondant de mauvaise foi :

ce qu'il y avait de plus notoire, c'était ma nullité en littérature et chacun savait que si je « piquais » des notes honorables dans cette branche, c'est qu'un de nos camarades, aujourd'hui amiral, avait la bonté de me faire mes dissertations.

À Brest, en 1867, la marine dispose de 3 navires-école : le *Borda* de l'École navale, la *Bretagne* des novices, et l'*Inflexible* de l'école des mousles. 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 avions de dix-sept à dix-huit ans, nous tous qui venions de commencer là, avec l'automne, une vie presque monacale ».

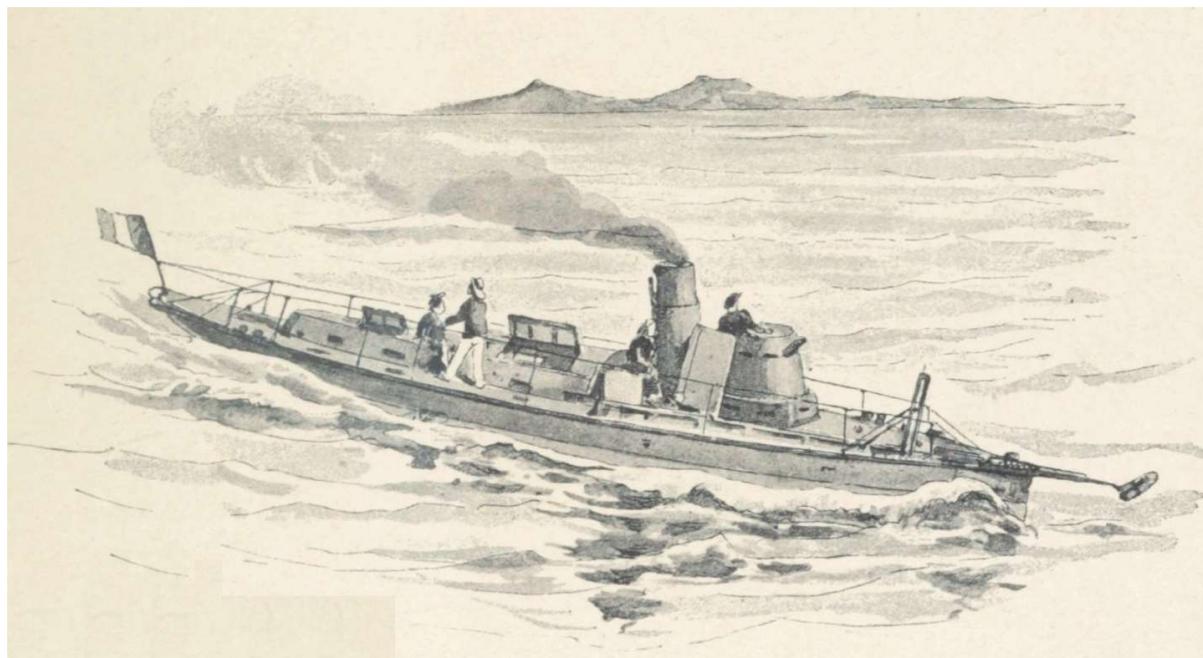
Et c'est bien une formation digne du siècle précédent qu'évoque Pierre Loti dans *Prime Jeunesse* :

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, sournoises, 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 !³

Ce regret de l'ancienne marine sera repris dans la *Préface à un livre qui ne fut jamais publié*, rééditée dans le recueil *Le château de la Belle-au-Bois-Dormant*, pu-

3 Pierre Loti, *Prime jeunesse*. Calman-Levy, 1913, chap LI, p. 233.

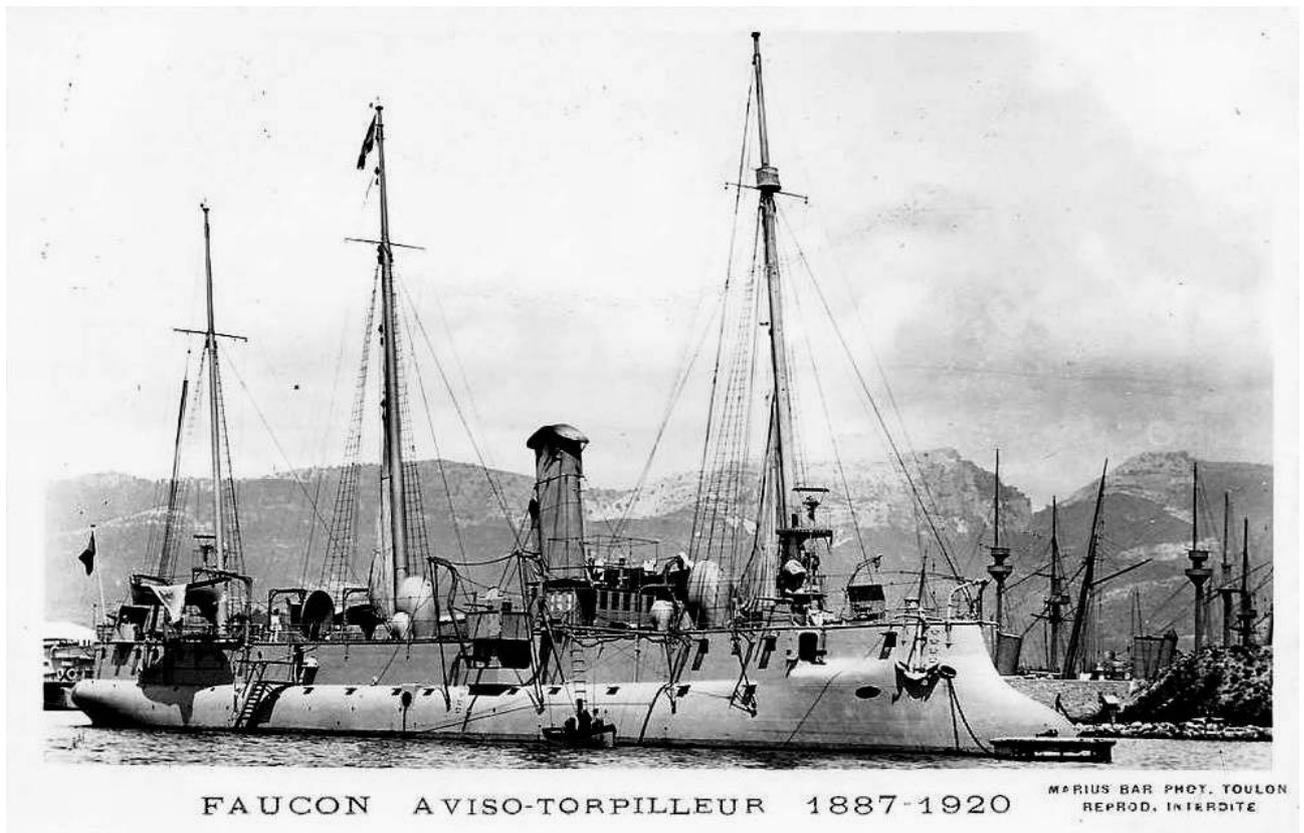
blié en 1910. Loti s'adresse à son ami et camarade de promotion Joseph Bernard, qu'il rejoignit en effet à Dakar en 1873-74, et retrouva à l'école d'escrime et de gymnastique de Joinville au cours de l'année 1875. La carrière de Bernard fut très courte puisqu'il quitta la marine juste après son séjour à Joinville pour reprendre la raffinerie de sucre de son père. Dans cette préface, Loti exprime sa nostalgie de la marine à voile, dont il a connu « quelques dernières frégates vierges d'escarbilles et de fumée de houille », et reprend sa critique des bateaux gris de son temps, dans les mêmes termes que dans *Prime jeunesse*. Sa désapprobation porte sur l'esthétique de ces bateaux sans grâce mais aussi sur la guerre dépourvue de panache pour laquelle ils ont été conçus : « ces machines pour tueries électriques qui cheminent, sournoises et à demi-noyées, en soufflant d'infectes nuages noirs ». Pour qui ne connaît pas la marine de guerre de cette époque, cette phrase peut sembler mystérieuse. Elle ne l'est pas, car Loti désigne très clairement les petits torpilleurs très bas sur l'eau à demi-noyés, et difficilement détectables surtout lorsqu'ils opèrent de nuit (qui avancent sournoisement), et qui peuvent couler un bâtiment avec une torpille portée sur une hampe, qui explose lorsqu'un contact électrique a rencontré l'obstacle, c'est à dire la cible (tueurs électriques). On songe immédiatement aux torpilleurs 45 et 46 qui accompagnaient l'escadre de l'amiral Courbet en Chine, et ont coulé deux navires à la bataille de Fou-Tchéou.



Torpilleur à torpille portée : illustration de M. Brossard de Corbigny, in : *L'escadre de l'Amiral Courbet*, de Maurice Loir, Berger Levrault 1894, p.245.

Pierre Loti ne cessera de regretter le temps jadis, où la guerre se voulait glorieuse, sans pour autant nier l'efficacité des techniques modernes, ni même critiquer des

théories contestables comme celles de la « Jeune École⁴ ». Mais curieusement, cet homme qui par ailleurs fait preuve de tant de compassion envers les êtres, en oublie les conditions de vie déplorables des matelots au temps de la marine à voile : les maladies qui se propageaient par manque d'hygiène, les accidents survenus en service avec des blessures qui s'infectaient, la nourriture avariée, car la conservation par le froid était inconnue, les soins médicaux qui se résumaient, notamment au combat, par des amputations sans anesthésie. On notera au passage que les médecins de marine ont été des pionniers dans le recours à l'anesthésie. C'est en 1850 que le chirurgien de marine Auguste Reynaud met au point son cornet à chloroforme et en 1856 que le cornet devient un équipement obligatoire sur tous les bâtiments de l'État.



Le Faucon, un bâtiment de la même classe que le Vautour, que commanda Pierre Loti. Les voiles n'ont pas totalement disparu : on remarque des voiles triangulaires affalées.

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 réintégra-

4 Doctrine très en vogue à la fin du XIX^e siècle, élaborée par l'amiral Aube, qui préconise la multiplication de petits bâtiments rapides et offensifs, les torpilleurs, et prévoit la fin du cuirassé. L'expérience en démontrera les faiblesses.

tion 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 ! En contrepartie, Pierre Loti a été et restera sans doute très longtemps, le seul académicien capable d'effectuer un saut périlleux arrière.

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 Pottier 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*"⁵. 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 tonneaux. 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 (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 Adam⁶ : « 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

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

6 Lettres de Pierre Loti à Mme Juliette Adam, 1880-1922, Plon, 1924, p. 107.

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 reste un littéraire, un artiste, 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 main⁷.

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. En revanche, sa curiosité envers le progrès technique est les machines est assez limitée, c'est l'aspect physique du métier de marin qui le fascine.

⁷ Lettres 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.

2. Qui sont les marins ?

Il serait très réducteur de ne considérer que la « trilogie » maritime de Pierre Loti, *Mon Frère Yves*, *Pêcheur d'Islande* et *Matelot*, car Loti parle des marins dans presque tous ses textes. Il nous donne des indications précieuses sur l'origine sociale des marins, qui parfois, remettent en cause des idées reçues. À quelques exceptions près (les officiers mécaniciens et un très petit nombre d'officiers sortis du rang) les officiers sont tous issus de l'École navale. Et dans les fragments de son journal intime édités par son fils Samuel en 1923⁸, Pierre Loti nous rappelle que les élèves de l'École viennent d'horizons très différents, loin du corps monolithique que l'on imagine,

Très dissemblables de goûts, d'éducation et de rêves, nous nous étions, dès les premiers jours, très instinctivement, triés par petits groupes qui demeurèrent à peu près indissolubles jusqu'à la fin de nos deux années d'épreuves.

L'examen de la promotion 1867, celle de Julien Viaud, vient le confirmer. On y trouve beaucoup d'enfants de la noblesse, en particulier de la noblesse bretonne, avec un père le plus souvent officier de Marine, mais aussi des jeunes gens dont la famille n'a aucun lien avec la marine : des fils d'industriels ou de gros commerçants, comme Joseph Bernard, issu d'une famille de raffineurs de sucre de Lille ou Henri Danel, fils d'un tonnelier et marchand de vin de Béthune. On trouve aussi des fils de médecins comme Gustave Boireaux ou Achille Carpentier. Le père de Jean Gaschar est notaire. Une exception, Pierre Lecuve : son père est instituteur (et l'on sait ce que gagnaient les instituteurs à cette époque), l'un de ses frères, maire d'une petite commune (Brouvelieures, dans les Vosges), est employé de chemin de fer. Pierre Lecuve, qui va faire une belle carrière et parvenir au grade de contre-amiral, est un des rares élèves issus d'un milieu modeste. Nous en avons aussi dont les pères sont déclarés « sans profession » ou « propriétaires » sur les actes de naissance de leurs enfants. Ce sont ce que l'on appelle alors des rentiers, qui parfois disposent d'une fortune considérable.

Loti se considère né dans une famille de marins. Il est vrai que son frère Gustave était chirurgien de marine, et son arrière grand-oncle du côté maternel, Pierre Renaudin était également chirurgien de marine, mais dans la marine britannique, car étant protestant, l'école de Rochefort lui était interdite. On connaît l'anecdote célèbre du dîner chez Daudet, rapportée par Edmond de Goncourt :

Et comme Daudet lui demande, s'il est d'une famille de marins, il répond le plus simplement du monde, de sa petite voix douce : « Oui, j'ai eu un oncle, mangé sur le radeau de la Méduse .

8 Pierre Loti . Un jeune officier pauvre : fragments de journal intime rassemblés par son fils, Gustave Viaud. Calmann-Lévy, 1923.

Il y a là un peu d'affabulation car Jean Louis Adolphe Viaud, le mousse de la Méduse, avait survécu au naufrage, il n'était pas sur le radeau, n'avait pas été mangé, mais était décédé des fièvres, peu après, à l'hôpital de Dakar. Quant à Théodore Viaud, le père de Julien, secrétaire en chef à la mairie de Rochefort, il était le fils d'une repasseuse et d'un sergent-major d'artillerie de marine. La famille avait joui d'une petite aisance, car au traitement du père s'ajoutait quelques revenus du bien de famille que Madame possédait à Oléron. Mais bientôt les Viaud devaient connaître la gêne : à la ville de Rochefort, des titres avait disparu. Reconnu innocent, mais coupable de négligence, Théodore Viaud, responsable des comptes sur ses propres deniers en tant que receveur, dut rembourser une somme équivalent à cinq fois son traitement annuel. À son décès, en 1870, la famille se trouve avec fort peu de ressources, et c'est Julien qui, avec sa maigre solde, doit contribuer à son entretien. Avant que la littérature ne lui apporte la fortune, Julien Viaud est un jeune officier pauvre, situation peu enviable car l'officier est censé maintenir un certain train de vie. Sans fortune personnelle ou mariage avec une demoiselle bien dotée, point de salut !

Il existe aussi parmi les officiers, des personnages atypiques . Toujours dans *Un jeune officier pauvre*, dans une page datée du 28 octobre 1873 (à bord du Pétrel à Dakar) , Loti évoque un dîner de jeunes officiers, chez le sous-lieutenant aux tirailleurs, en compagnie de deux lieutenants d'infanterie de marine. Le sous-lieutenant aux tirailleurs est un jeune prince ruiné à la Cour d'Autriche. Quand aux lieutenants d'infanterie de marine, l'un est un garçon pauvre, ancien matelot, officier à trente deux ans à force d'énergie, l'autre « un gomeux parisien ». Loti témoigne dans cet exemple de la possibilité qui peut être offerte à simple matelot de passer dans le corps des officiers, à une époque où l'institution militaire ne propose aucune formation, mais il s'agit de l'infanterie de marine, un corps certes embarqué, mais qui relève de l'armée de terre, et non du « grand corps », celui des officiers de marine. Pour ce qui est des officiers mariniens, ses observations fournissent des informations précieuses. Dans plusieurs lettres à Juliette Adam, il lui demande d'intervenir en faveur de ses amis, Seul l'avis favorable de la hiérarchie peut faire obtenir les promotions. Il n'existe aucun examen professionnel, aucun cursus qui puisse valider la compétence et inscrire les candidats sur des listes d'aptitude. Avec les lettres à Juliette Adam, nous ne sommes pas dans le domaine de la fiction, mais dans la réalité. On voit que les promotions sont lentes, et qu'il n'existe pas de recrutement direct dans la maistrance. Précisons toutefois que Pierre Loti n'évoque pas la situation des personnels de la machine, pour la simple raison qu'il les connaît mal, alors qu'il a partagé dans sa jeunesse, la vie des gabiers et des personnels de manœuvre. Loti rappelle que le passage au grade de second maître, puis de premier maître, apporte une relative aisance financière, en particulier si l'intéressé fait des campagnes. Le corps des officiers mariniens n'offre pas d'autres

débouchés. Le grade de maître principal sera créé le 16 juin 1917 et celui de major en 1972. Et si tantôt Loti plonge ses requêtes dans un lyrisme mal contrôlé, il revient aussi dans la réalité par des notations objectives .

Yves (Pierre Le Cor) est nommé quartier -maître de 2e classe à l'âge de 24 ans, et trois ans plus tard, quartier-maître de 1ere classe. Loti rapporte dans une note datée du 21 juin 1878 (*Un jeune officier pauvre*) que son frère Yves vient d'obtenir, largement grâce à son intervention au conseil d'avancement, sa nomination à la première classe de son grade. Il lui aura donc fallu 11 ans pour parvenir au grade de QM de 1ère classe. Et Loti insiste sur la valeur des grades dans la marine : « ces pauvres galons de laine qui dans l'armée arrivent si vite au premier venu, dans la marine, représentent des années de misère » (Mon frère Yves, chapitre III). Quoiqu'il en soit, Yves ne sera nommé second maître qu'en 1883, à 32 ans et 16 ans de service. Sa promotion au grade de premier maître intervient à la fin de l'année 1887, à l'âge de 36 ans. Dans la nouvelle *Un vieux*, parue dans le recueil *Propos d'exil*, le vieux marin porte encore le col bleu lorsqu'il se marie, à l'âge de 31 ans. L'officier Julien Viaud remue ciel et terre pour faire obtenir des promotions à ses amis et protégés, et lorsque ses efforts n'aboutissent pas, il fait intervenir Juliette Adam, qui a ses entrées au Ministère. Il est bien conscient de la modestie de la solde d'un matelot et même d'un quartier-maître. L'accès au grade de second maître constitue pour eux, plus qu'une satisfaction d'amour-propre, une amélioration sensible des conditions de vie de leur famille. C'est en substance ce qu'écrit Loti dans sa demande d'intervention en faveur de Pierre Le Cor (Lettre à Juliette Adam, avril 1880) :

Il est père de famille et soutien d'une vieille mère. Je rêve de lui faire obtenir un avancement qui lui rende la vie moins dure ; le grade de second maître, sergent de la marine, humble grade auquel il a de bons droits pour parvenir ».

Ainsi, Pierre Loti défend les intérêts de ses subordonnés à la manière d'un délégué syndical. C'est que ce conservateur, ce réactionnaire diront certains, a aussi la fibre sociale

Pierre Loti nous présente une vision idéalisée du matelot. Se jugeant lui-même trop petit (il mesure 1m63), il cherche à se grandir en portant des chaussures à talons. Mais s'il est vrai qu'il est un peu moins grand que ses camarades d'école, il apparaît petit aussi en raison de sa minceur, et sans doute de sa voix fluette. En réalité, sa taille est exactement la taille médiane des conscrits des années 1858-1867 dans le Finistère et les Côtes-du-nord, d'après les relevés de Bertillon⁹. On le constate sur les photographies où il figure au milieu de ses matelots. Par compensation peut-être, il va faire de son héros Yann (Pêcheur d'Islande) un

9 Jacques Bertillon. La taille de l'homme en France, Journal de la société statistique de Paris, tome 326, 1886, p. 115-126.

véritable géant, et il va choisir pour amis des hommes d'une taille très supérieure à la moyenne.

Guillaume Floury, de Ploubazlanec, qui sert de modèle au grand Yann, avait-il une stature exceptionnelle ? Nous n'en avons pas la preuve, mais il semblerait, d'après le portrait qu'en avait dessiné Pierre Loti, qui esquisse les épaules, que sa carrure ait été effectivement peu commune.



Loti et « son frère Yves » en 1885

Pierre le Cor, qui sert de modèle à Yves Carmadec, mesure 1m80, une taille que n'atteint pas un conscrit sur 100 dans sa génération en Bretagne (on trouve des hommes plus grands dans l'est et le nord de la France). De la même façon, sur les photographies, Léon Thémèze (le Jean Berny de Matelot) est un gaillard auprès de qui Julien Viaud disparaît. Cette question de taille est sans doute le seul point sur lequel Loti est un observateur sélectif. Les marins qu'il décrit ou qu'il dessine ont des physiques atypiques. Que ses matelots soient athlétiques, c'est évident, comment pourraient-ils ne pas l'être, avec l'exercice physique qui leur est imposé ? Mais à quelques exceptions près, ce ne sont pas des géants.

Il lui arrive fréquemment d'évoquer les braves enfants de la côte, courageux, naïfs et naturellement bons. Et l'on retrouve là sa marotte de l'âme simple, d'autant plus pure qu'elle n'a été corrompue par aucune tentative d'instruction, qui fait songer aux lubies que développera cinquante ans plus tard le regrettable Abel Bonnard. Il convient toutefois de préciser que Loti, s'il cultive le mythe du petit peuple au cœur pur, lui reconnaît le droit d'accéder librement à toutes les œuvres de l'esprit. On le voit ouvrir sa bibliothèque personnelle à son « frère Yves », attitude fondamentalement différente de celle de l'auteur de *L'éloge de l'ignorance*.

L'innocence des « braves enfants de la côte » fait partie des idées reçues, largement répandues aussi bien dans le commun que chez des esprits éclairés. Flaubert lui-même, rapporte dans une lettre à Louise Collet, du 21 août 1853, un conversation qu'il a eue avec le Maire de Tourville :

Un brave homme d'ici, qui a été maire pendant 40 ans, me disait que dans cet espace de temps, il n'avait vu que 2 ou trois condamnations pour vol sur la population qui est de plus de trois mille habitants. Cela me semble lumineux. Les matelots sont-ils d'une autre pâte que les ouvriers, quelle est la raison de tout cela ? Je crois qu'il faut l'attribuer au Contact du Grand. Un homme qui a toujours sous les yeux autant d'étendue que l'œil humain en peut parcourir doit retirer de cette fréquentation une sérénité dédaigneuse.

Le doute s'installe lorsqu'on lit les faits divers d'autrefois, comme le récit de ce crime horrible commis par un jeune mousse de la Bretagne, Julien Jacob, qui, après avoir frappé de vingt coups de couteau à la tête son camarade de beuverie, le décapite, puis saisissant ses sabots dans ses mains, frappe la tête du malheureux jusqu'à ce que les sabots soient réduits en miettes. Jacob, dit le journal *Le Finistère* d'avril 1908, « avait la réputation d'être cruel et méchant : il battait sa mère ».

Dans le *Roman d'un Spahi* (chapitre V) Loti évoque la simplicité des matelots et des soldats du rang, qui ont conservé des capacités que la population urbaine a perdues :

La rêverie est inconnue à la populace abêtie et gangrenée des grandes villes. Mais, parmi les hommes élevés aux champs, parmi les marins, parmi les fils de pêcheurs qui ont grandi dans la barque paternelle au milieu des dangers de la mer, on rencontre des hommes qui rêvent, vrais poètes muets qui peuvent tout comprendre. Seulement, ils ne savent pas donner de formes à leurs impressions et sont incapables de les transcrire.

Pierre Loti projette ses propres fantasmes, mais par ailleurs analyse la population des marins avec une grande pertinence. Il est vrai qu'à son époque, les matelots sont pour beaucoup issus de l'inscription maritime. Ce sont pour la plupart des enfants de la côte, qui ont pris la mer comme mousses dès l'âge de 12 ans. Leur instruction est très sommaire, se limitant parfois à quelques leçons de catéchisme, mais lorsqu'ils entrent au service de l'État, ce sont des professionnels de la mer avec déjà une solide expérience du métier. Ce sont de remarquables gabiers ou matelots de manœuvre. Ils sont nombreux, et nécessaires sur des navires qui comptent encore beaucoup plus sur la voile que sur la force de leur machines. Sylvestre, dans *Pêcheur d'Islande*, est le type même de l'inscrit maritime. Il sait lire et écrire, mais rien de plus :

Sa boîte de matelot était le coffret de bois blanc, acheté à Paimpol, pour mettre ses choses précieuses ; on y trouvait les lettres de la grand'mère Yvonne, celles d'Yann et de Gaud, un cahier où il avait copié des chansons de bord, et un livre de Confucius en chinois, pris au hasard d'un pillage, sur lequel, au revers blanc des feuillets, il avait inscrit le journal naïf de sa campagne.

Et comme l'instruction n'a pas corrompu ses instincts, il se révèle un guerrier à l'Antique. En Chine, incorporé dans le corps de débarquement, Sylvestre est pris par « l'ivresse de se battre, cette ivresse non raisonnée qui vient du sang vigoureux, celle qui donne aux simples le courage superbe, celle qui faisait les héros antiques ». Mais Loti précise avec honnêteté que le petit détachement dont il fait partie doit avant tout sa supériorité au fusil à répétition, le Kropatscheck, fusil Marine modèle 1878, la première arme automatique en service dans une armée régulière. Il mentionne aussi la pratique du pillage, qui ne semble pas troubler ces âmes simples, ni du reste leur hiérarchie, y compris l'enseigne Julien Viaud, dès lors que le pillage s'exerce au détriment des Chinois. On suppose qu'il aurait été beaucoup plus sévère s'il avait été question de piller des Turcs !

Jean Berny, le héros de *Matelot*, n'est pas de la même origine que Sylvestre. C'est un jeune homme d'une famille bourgeoise qui a connu des revers de fortune (comme la famille Viaud), mais qui, insouciant et quelque peu paresseux, rate l'admission à Navale alors qu'il avait réussi l'écrit. Berny est un matelot qui a suivi un cursus secondaire complet, à une époque où le niveau était certainement bien plus élevé qu'aujourd'hui. Ses lectures sont un peu surprenantes pour un jeune marin : Villiers de l'Isle Adam, *Salamambo*, *La Tentation de St Antoine* de Flaubert. Il fréquente aussi des « déclassés » comme lui. Pierre Loti souligne la présence, dans les équipages de jeunes issus d'horizons divers, qui se sont engagés pour des raisons très variées, et pas toujours les bonnes. Certains espèrent, comme Jean Berny, profiter de cette pause dans la marine, pour reprendre des études.

Il amenait chez lui quelques amis à col bleu – non pas bien entendu de ces braves enfants de la côte dont il faisait sa compagnie, mais des fils de famille égarés dans la Flotte qui, par exception comme lui, étaient des déclassés, honnêtes et gentils matelots (*Matelot*, chapitre 28).

Et Berny a un préféré se faire un ami d'un nommé Morel, fils de pasteur, un garçon frêle et timide, attiré là par des voyages rêvés et par la mer inconnue.

On a dit, et on a écrit que l'ami de Pierre Loti, Léo Thémèze, avait servi de modèle pour le personnage de Jean Berny. Pierre Loti a connu Léo Thémèze alors qu'il était quartier-maître, âgé de 23 ans. Léo Thémèze était fils d'un forgeron de Cannes, et avait sans doute fait quelques études, puisque le Lieutenant de vaisseau Viaud l'encourage à suivre les cours de l'école d'hydrographie. Mais tandis que Jean Berny échoue à Navale et abandonne tout espoir de promotion, le jeune Thémèze est reçu à l'examen de capitaine au long cours, à l'âge de 26 ans. Et ce brevet sanctionne de très solides connaissances. Nous en voulons pour preuve l'appréciation d'Edward Blackmoore, membre de la Shipmasters's Society of London, qui, dans son petit livre *The British Mercantile Marine (1897)* déplore le niveau théorique généralement

faible des officiers de la marine marchande britannique, et ne tarit pas d'éloges pour la France, dont les officiers et capitaines de la marine marchande, formés par les écoles d'hydrographie ont à son avis un niveau de connaissances équivalent à celui des officiers de la marine de guerre. Les lettres de Léo Thémèze que l'on a conservées sont celles d'un homme instruit, et son écriture témoigne d'une maturité graphique qui n'est pas celle d'un primaire.

Pierre Le Cor (mon frère Yves), passé par l'École des mousses, y a suivi des cours d'enseignement général en plus de la formation professionnelle. Il écrit sans difficulté et lit un peu tout ce qui peut lui passer entre les mains. Il lit et relit le *Marquis de Villemer*, de George Sand. Malheureusement, la violence qu'il a en lui s'exprime lorsqu'il a bu, et contrairement aux véritables alcooliques, il supporte mal l'alcool. Loti rappellera à plusieurs reprises dans ses livres, que les matelots mènent en mer une vie quasi-monacale, parlant même de couvent flottant. Il est vrai qu'ils connaissent de très longues périodes d'abstinence, l'alcoolisme chronique ne pouvant se développer que chez ceux qui ont la possibilité de boire à bord, notamment les officiers marins comme les trois maîtres de la *Médée*. Loti aura certainement pu constater de la même façon l'alcoolisme de certains officiers, mais toujours prudent, se gardera bien de l'évoquer.

Formé à la vieille école, Pierre Loti cultive la nostalgie de l'ancienne marine, et connaît mal les nouveaux marins, ceux de la machine, qui, à mesure que l'on s'avance vers la fin du siècle, sont de plus en plus nombreux. Il reconnaît la pénibilité de leurs tâches, et les décrit ainsi dans le chapitre XXII de *La troisième jeunesse de Madame Prune* :

les pauvres garçons pâlis comme des mineurs qui habitent et travaillent au-dessous de l'eau, entre des rouages de fer, au milieu des entrailles cachées du navire, dans l'obscurité et dans l'odeur des huiles .

Il salue leur abnégation et leur courage, notamment dans le discours qu'il prononcera en 1916 à la Comédie française, mais évoque aussi, dans cette même allocution

chez les moins équilibrés, un peu de fléchissement moral peut-être, dû à des idées nouvelles, généreuses sans doute, mais qui peuvent devenir néfastes quand on les assimile trop vite et sans mesure

Ces marins ne sont pas des inscrits maritimes, mais des engagés. Possédant déjà un métier, mécanicien, soudeur, électricien, ajusteur, tourneur, ils reçoivent un complément de formation à l'école des mécaniciens de la Marine. Issus du monde ouvrier, ils n'ont pas trop l'esprit de discipline, et leur tenue laisse parfois à désirer .

Il faut dire que leur travail est particulièrement salissant, et ce n'est pas pour rien qu'on les surnomme « les bouchons gras ». Maurice Loir, dans son gros ouvrage, *La marine française*, publié en 1893, regrette leur attitude peu militaire et déplore qu'ils appellent le maître mécanicien « patron », comme s'ils étaient à l'usine. (cette appellation familière sera par la suite étendue aux maîtres et premiers maîtres de toutes spécialités). Ils sont naturellement plus perméables à ce que Loti appelle « les idées nouvelles », qui lui semblent un danger pour la marine. Loti dit à Yann Nibor dans la préface qu'il rédige pour *Chansons et récits de mer* que son recueil constitue « une sorte de monument en granit primitif, élevé par vous à cette race enfantine et sublime des gens de mer, qui s'en va hélas ! qui dégénère aujourd'hui, sous tant de mauvais souffles niveleurs ». On aura deviné qu'il désigne le syndicalisme, et en politique, le socialisme. La guerre cependant, fait ressurgir le patriotisme de ...

ceux mêmes des nouvelles couches, qui étaient déjà un peu gangrenées - rien qu'à la surface bien entendu - par les sales sornettes antimilitaristes, et qui soudain s'étaient repris et ennoblis au son du canon allemand : (chapitre VII de la *Hyène enragée*).

C'est la même réflexion qu'il va reprendre dans *Prime Jeunesse*, regrettant que les officiers marinières ne sont plus ceux de sa jeunesse, même si la situation n'est pas totalement désespérée.

...cette classe de durs serviteurs de la Flotte, qui depuis ce temps-là, c'est gâtée hélas ! comme toutes choses, au souffle du modernisme, mais qui de nos jours pourtant, se compose encore en majeure partie d'hommes merveilleux pour leur dévouement, leur endurance, leur loyauté leur courage et leur cœur¹⁰

Pierre Loti a bien compris que le progrès technique entraînait des changements importants dans la composition des équipages, qui ne seraient plus issus uniquement du milieu de la pêche, mais aussi de la classe ouvrière et plus particulièrement de cette classe ouvrière supérieure que constituent les ouvriers qualifiés et qu'il s'en suivrait des évolutions structurelles et une modification des rapports entre les hommes. Mais contrairement à ses craintes, ces évolutions n'ont pas fait sombrer la marine, et l'élévation du niveau d'instruction des recrues n'a pas été un danger, mais une nécessité absolue.

10. *Prime Jeunesse*, op. cit., p. 229.

3 . Les risques du métier

Pierre Loti évoque les risques du métier de marin, non pas ceux qui sont liés à la guerre, mais ceux que l'on appelle les risques opérationnels, relatifs à la mise en œuvre d'un navire.

Comme nous l'avons vu précédemment, dans la marine de guerre, les navires à vapeur ont longtemps conservé des voiles. Il faut attendre la fin des années 1880 pour que l'on ne construise plus de navires à propulsion mixte. Des conversions vers le tout-vapeur interviendront jusqu'à la fin du siècle. Ainsi, cuirassé Redoutable, sur lequel Loti a été affecté à la fin de sa carrière doit attendre la refonte de 1892-93 pour perdre ses 2000 m² de voile et recevoir que deux mâts « militaires ».

Comme la manœuvre des voiles est une des tâches les plus importantes jusqu'à la fin des années 1880, les gabiers sont des membres essentiels de l'équipage. Malheureusement, les accidents sont nombreux . On n'utilise pas de harnais de sécurité, les lignes de vie sont absentes. Il arrive que des gabiers tombent de la mâture, pour des raisons diverses. Parfois, les marche-pieds lâchent. Ces cordages qui courent sous les vergues et sur lesquels les gabiers reposent leurs pieds, sont en matière naturelle (chanvre, lin), sensible à l'humidité. Ils pourrissent, en dépit d'un goudronnage régulier, et s'ils ne sont pas fréquemment remplacés, ils cèdent sous le poids des hommes. Le sort des gabiers qui chutent est scellé. Soit ils tombent sur le pont, et s'ils ne sont pas tués sur le coup, ils sont dans un état tel qu'ils ne survivent pas plus de quelques heures . Soit ils tombent à l'eau, et la chance de les récupérer est infime.

Dans *Mon frère Yves* [chap 27, mai 1877] . Loti décrit un accident survenu dans la tempête

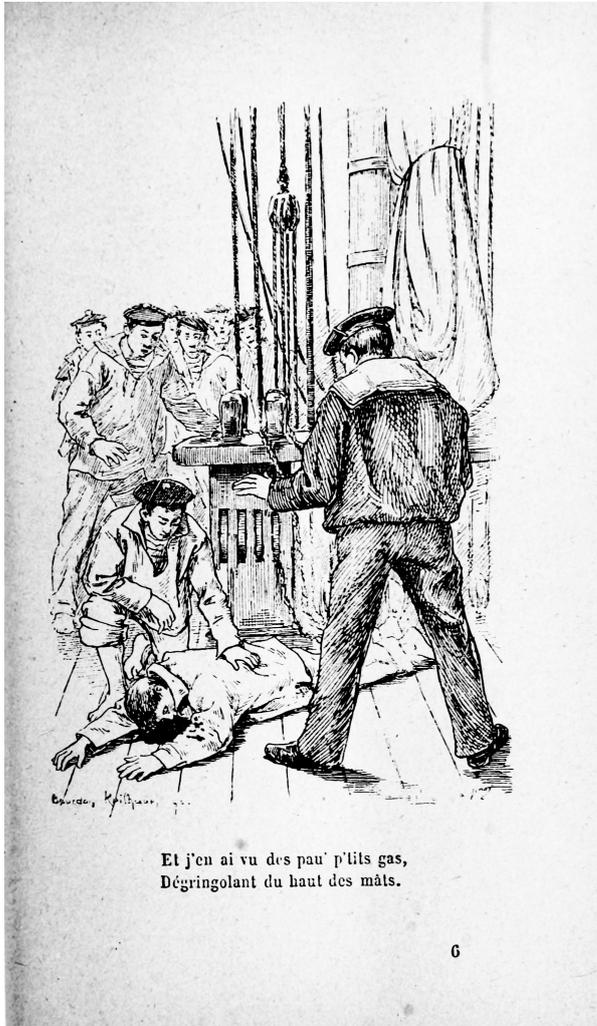
Et tout à coup, dans une plus grande secousse, la silhouette de cette grappe se rompit brusquement, changea de forme ; deux corps s'en détachèrent et tombèrent dans les volutes mugissantes de la mer tandis qu'un autre s'aplatit sur le pont, sans un cri, comme serait tombé un homme déjà mort.

- Encore le marchepied cassé, dit le maître de quart, en frappant du pied avec rage. Du filin pourri qu'ils nous ont donné dans ce sale port de Brest

Et Loti nous renseigne sur le sort des malheureux . « Ceux qui étaient tombés à la mer on jeta bien des bouées pour eux, mais à quoi bon ? »

Celui qui s'était écrasé sur le pont, on l'avait transporté à l'infirmerie : « Mais il mourut là assez vite, entre les mains d'infirmiers stupides de peur, qui voulaient le faire manger ». Loti nous rappelle que les infirmiers sont dévoués, pleins de bonne

volonté, mais limités dans leurs connaissances médicales. Aujourd'hui, après avoir suivi une formation militaire, les candidats préparent en 3 ans le diplôme d'infirmier d'État, comme le personnel de santé civil, et peuvent ensuite se former dans des spécialités : anesthésie-réanimation, infirmier hyperbariste par exemple. Au milieu de sa carrière, Pierre Loti voit se créer la spécialité d'infirmier (1883). Une formation, de courte durée (6 mois) sanctionnée par un brevet, n'est instaurée qu'en 1888¹¹.



Mon Frère Yves est une œuvre autobiographique, dans laquelle entre une large part de fiction. Mais les accidents décrits sont manifestement tirés de faits réels, dont Loti a été le témoin. Ainsi, il évoque la chute mortelle d'un matelot lors d'un déjeuner chez Goncourt, qui note dans son journal¹² :

Dimanche 10 février. — L'auteur du chef d'œuvre intitulé : LE MARIAGE DE LOTI, M. Viaud, en pékin, est un petit monsieur, fluet, maigriot, aux yeux profonds, au nez sensuel, à la voix ayant le mourant d'une voix de malade.

Taciturne, comme un homme horriblement timide, il faut lui arracher les paroles. Un moment, il indique, en quelques mots, comme la chose la plus ordinaire, la tombée à la mer d'un matelot par un gros temps, et l'absolution, donnée du haut du pont, par l'aumônier, à ce malheureux abandonné sur sa bouée...

Ill. parue dans *Nos matelots*, Yann Nibor, 1895 : J'en ai vu des pau' p'tits gas dégringolant du haut des mats

Si Pierre Loti, lors du déjeuner chez Goncourt, indique comme la chose la plus ordinaire la tombée à la mer d'un matelot, ce peut être intentionnellement, pour cultiver son personnage, mais ce peut être aussi parce qu'il s'agit d'une chose sinon ordinaire, du moins courante dans la marine à cette époque. L'histoire du gabier qui s'écrase sur le pont se retrouve fréquemment dans la littérature. Ainsi, dans le recueil *Chansons et récits de mer* de Yann Nibor (1890), le récit *l'Ouragan*. Après sa

11 L. Landru, *L'infirmier de la marine*. Cols bleus, 6 oct. 1984, n°1819, p. 8-15.

12 Journal de Goncourt, 10 fev 1884, p.293)

chute, le matelot se retrouve à l'infirmerie du navire, et demande sa boîte de matelot. Il embrasse la photo de sa petite fiancée avant de mourir.

Très curieusement, c'est une histoire assez comparable que l'on retrouve publiée par le *Petit Marseillais illustré* du 3 janvier 1891. Deux gabiers tombent à la mer, mais le troisième, qui s'est écrasé sur le point, est conduit à l'infirmerie. Et comme dans le récit de Yann Nibor il demande sa boîte, pour embrasser la photo de sa bien-aimée. Ce récit, qui est plutôt bien écrit, n'est pas signé. Il paraît quelques mois après les *Chansons et récits de mer*.

Parfois, ce n'est ni la tempête ni une défaillance matérielle qui provoque la chute mortelle. Ainsi, cet accident survenu à Toulon, et rapporté par le *Radical Algérien* du 4 décembre 1896. (Le *Sfax* est un croiseur à vapeur et à voiles, qui porte sur ses 3 mâts, 2000 m² de toile) .

Le matelot gabier Marie Prives avait été envoyé dans la hune du mât de misaine du croiseur Sfax pour amarrer les cartahus, destinés à faire sécher le linge de l'équipage lorsqu'à la suite d'un faux mouvement, le malheureux tomba de la mâture sur le gaillard d'avant.

Dans sa chute, il se fit des contusions sur diverses parties du corps et se fractura la base du crâne. Le blessé, relevé aussitôt, a été transporté à l'infirmerie du bord, mais tous les soins prodigués sont demeurés inutiles et le malheureux expirait peu de temps après.

Il y aurait eu moyen de tendre des lignes pour faire sécher le linge sans avoir à se livrer à de dangereuses acrobaties, mais ainsi le voulait la tradition.

Pierre Loti a le grand mérite de faire connaître au public ces accidents, si communs dans la marine de cette époque, mais si rarement relevés par la presse. Il rappelle aussi cette vérité peu connue : dans la marine militaire, la transition vers la vapeur a été très progressive, la voile a été largement utilisée jusqu'à la fin du XIX^e siècle, et les gabiers sont restés longtemps les éléments les plus importants des équipages. Il n'en oublie pas pour autant les dangers auxquels sont soumis mécaniciens et chauffeurs, car les accidents ne sont pas rares à la machine : explosion d'une chaudière ou plus simplement fuite de vapeur.

Il est une question d'importance capitale que Pierre Loti n'aborde pas, la transition vers la chauffe au mazout, et l'allègement sensible des contraintes pour les équipages. Tandis que l'État major est pleinement convaincu des avantages de la chauffe au mazout, on craint la dépendance de l'étranger et les difficultés d'approvisionnement, de sorte que la marine n'entreprend, à l'exception des sous-marins, qu'une lente conversion à partir des années 1910, au moment même où Loti prend sa re-

traite¹³. Dans toute sa période d'activité, il ne connaîtra que la chauffe au charbon, avec toutes ses contraintes, sa pénibilité, et son insalubrité pour les équipages.



Chaufferie d'un cuirassé (1914)

leur sol est ferme, et jamais secoué de ces grands soubresauts qui vous jettent sur les brasiers ; et puis ils ont la terre en dessous, au lieu des engloutissants gouffres obscurs ; enfin et surtout, quand par hasard viennent à fuser ces vapeurs brûlantes qui donnent l'affreuse mort, ils peuvent presque toujours s'évader vers le dehors où l'on respire.

Tandis que nos matelots !...

Il faut aussi mentionner le danger d'explosion des torpilles et autres munitions dans les soutes, mais Pierre Loti ne l'évoque pas. Et comme les sous-marins n'apparaissent que dans les premières années du XX^e siècle, alors qu'il a pris sa retraite de la Marine, il n'y fait pas allusion. En revanche, il mentionne les risques incontestables de la navigation par gros temps.

Déjà dans sa lettre à Rarahu, résumée par Plumkett, Loti évoque sa « traversée de 6 mois sur le *Rendeeer* ; la tempête du Cap Horn qui avait mis son navire en danger et lui avait enlevé beaucoup de ses caisses remplies de souvenirs d'Océanie ». (Le

Il prononce à la Comédie française, en 1916, les mots suivants :

Plus tard encore à peine quelques années plus tard, tant notre marine avait rapidement évolué ce ne fut plus en l'air, au milieu du désarroi des hautes voilures, que se jouèrent les parties suprêmes, mais en bas, devant les énormes feux des machines, dans l'enfer des «chambres de chauffe». Et rien que ce mot de «chambre de chauffe» en dit très long, car on le croirait emprunté à la langue des tortionnaires...

On me répondra que les ouvriers de nos grandes usines sont soumis à des épreuves pareilles.

Oh ! non, combien leur cas diffère de celui de nos matelots ! Eux, les ouvriers, pour accomplir leur dur labeur, ils sont dans quelque chose qui au moins ne remue pas ;

13 Voir Thomas Vaisset. Du charbon au mazout, la révolution de la chauffe dans la Marine nationale (1895-1935) In Alain Bertrand. Le pétrole et la guerre, P. Lang, 2012, p.71-89.

Mariage de Loti, 4^e partie, chapitre IV) . Il ne s'agit pas d'une traversée simplement difficile, mais d'une tempête au cours de laquelle le navire aurait pu sombrer. Loti disait que le livre n'était qu'une fiction, et que seuls les détails étaient véridiques. La traversée difficile ferait donc partie de ces détails, authentiques : en octobre 1871, Loti se trouve au Cap Horn à bord du *Vaudreuil*.

Loti raconte la *Médée* prise dans la tempête au chapitre 27 de *Mon frère Yves* cette tempête au cours de laquelle trois gabiers firent une chute mortelle, mais en aucun moment le naufrage n'est envisagé. En revanche, la situation qu'il décrit dans la *Troisième jeunesse de Madame Prune* est bien plus inquiétante. Loti, capitaine de vaisseau, est affecté sur le *Redoutable*. Il est l'aide de camp de l'Amiral Pottier. La scène se passe en hiver, entre 1900 et 1902, dans la mer du Japon. Le *Redoutable*, cuirassé de 9000 tonnes, est le premier navire militaire construit en acier, et non plus en fer.

Et on est là, au milieu, ballotté dans la cohue de ces masses affreusement mouvantes et engloutissantes, rejeté de l'une à l'autre avec une violence à tout briser ; on est là, au milieu, sans recours possible, livré à tout, de minute en minute plongeant dans des gouffres, plus obscurs que la nuit, qui sont en mouvement eux aussi comme les montagnes, qui sont en fuite affolée, et qui chaque fois menacent de se refermer sur vous.

On s'est aventuré là dedans, quelques centaines d'hommes ensemble, sur une machine de fer, un cuirassé monstre, qui paraissait si énorme et si fort que, par temps plus calme, on y avait presque l'illusion de la stabilité ; on s'y était même installé en confiance, avec des chambres, des salons, des meubles, oubliant que tout cela ne reposerait jamais que sur du fuyant et du perfide, prêt à vous happer et à vous engloutir... Mais, cette nuit, comme on éprouve bien l'instinctive inquiétude et le vertige d'être dans une maison qui ne tient pas, qui n'a pas de base... Rien nulle part, aux immenses entours, rien de sûr, rien de ferme où se réfugier ni se raccrocher ; tout est sans consistance, traître et mouvant... Et en dessous, oh ! en dessous, vous guettent les abîmes sans fond, où l'on se sent déjà plonger à moitié entre chaque crête de lame, et où la grande plongée définitive serait si effroyablement facile et rapide !... »

Il peut sembler étonnant qu'un officier âgé de 50 ans, avec quelques années de navigation derrière lui, soit aussi impressionné par une tempête. Mais nous sommes en hiver, dans la mer du Japon, connue pour ses redoutables tempêtes, au point qu'on l'a surnommée La mer du diable. « On s'est aventuré là dedans », nous dit Pierre Loti. On comprend que le *Redoutable* n'a pas reçu de bulletin météo avant de prendre la mer. Y a-t-il seulement une station météo pour les navires français de la mer du Japon ? La météorologie est une science encore jeune et faute de moyens de transmission, ses avis ne peuvent parvenir aux bâtiments en mers lointaines. En cas d'avarie ou de détresse, le bateau serait complètement isolé, incapable de faire appel aux secours et de communiquer sa position, car la TSF n'est pas encore installée à bord. Elle n'apparaîtra qu'à la veille de la Première guerre mondiale. Avec cela,

l'imprécision relative de la navigation, une cartographie qui dans certaines zones peut être ancienne ou approximative, et tous les risques de collision multipliés lorsque la visibilité est précaire.

Si la description de Loti est incontestablement littéraire, elle nous rappelle en même temps que les conditions de la navigation en ce tout début du XX^e siècle étaient fort différentes de ce que nous connaissons aujourd'hui, et les navires de la Royale étaient sans doute aussi vulnérables que les autres. On garde en mémoire le naufrage de la *Sémillante* engloutie dans la nuit du 15 au 16 février 1855 avec son équipage et les militaires qu'elle transportait pour aller renforcer les troupes françaises en Crimée, soit au total 773 hommes. Et Loti, qui déclarait ne jamais rien lire, mais avouait avoir un peu lu Alphonse Daudet par obligation (lorsque l'on est reçu chez un écrivain, il est bon d'avoir lu quelques bribes de son œuvre) avait peut-être lu *l'Agonie de la Sémillante*, parue dans les *Lettres de mon moulin* (1869). Le naufrage de la *Sémillante* est la catastrophe maritime la plus meurtrière du XIX^e siècle et vraisemblablement la plus importante survenue à un navire de l'État, en dehors de faits de guerre. Plus présent encore dans les esprits au début du XX^e siècle, la disparition le 4 juin 1885, de l'avisos *Le Renard*, pris dans un typhon au large d'Aden avec 130 personnes à bord.

De tous les dangers qui menacent le marin, les maladies tropicales ne sont pas les moindres, en ces temps où la marine participe largement à l'expansion coloniale, et, pour l'Extrême orient, en est le fer de lance. Le choléra fait des ravages, et personne n'y échappe, pas plus l'amiral Courbet que le simple matelot. En l'absence d'antibiotiques, la médecine est impuissante devant ces maladies, presque toujours mortelles.

4. Le quotidien du marin

Bien qu'étant largement autobiographique, l'œuvre de Pierre Loti reste une œuvre de fiction, où l'essentiel est le produit de l'imagination tandis que le détail est authentique. Et c'est à travers ces détails que Pierre Loti nous décrit la vie quotidienne des marins, tel que l'a connue l'officier Julien Viaud, loin des textes romantiques qui glorifient les gens de mer en ignorant tout de la réalité du métier. C'est bien ce qu'il annonce dans la dédicace à Alphonse Daudet qu'il rédige en guise de préface à *Mon frère Yves* : « C'est vous qui m'avez donnée l'idée d'écrire une vie de matelot et d'y mettre la grande monotonie de la mer ».

Mon frère Yves rapporte une vie de matelot, mais presque tous les textes de Pierre Loti évoquent, à des degrés variés, le quotidien du marin et c'est pourquoi nous ne devons pas nous limiter à sa trilogie maritime, *Mon frère Yves*, *Matelot* et *Pêcheurs d'Islande*.

La vie du matelot est austère. S'il est vrai qu'il se défoule à terre, se livrant parfois (et même assez souvent) à quelques excès, son quotidien est monotone, fait de travaux toujours pénibles, souvent dangereux. Loti évoque la vie ascétique du large, « la séquestration sur le couvent flottant ». Dès son entrée à l'École navale, il parle de cloître, de vie monacale (*Un jeune officier pauvre, fragments de journal intime*). À cette époque, les navires restent longtemps en mer : les campagnes sont très longues, surtout lorsqu'elles ont lieu en Orient et l'on met plusieurs semaines avant de parvenir à destination. Ils sont lents, d'autant que, pour ménager le charbon, on a le plus souvent possible recours à la voile. Le ravitaillement à la mer, que l'on connaîtra plus tard avec les carburants liquides, est impossible à mettre en œuvre avec le charbon. Il faut donc faire des escales techniques, qui ne servent qu'à s'approvisionner et l'équipage n'est pas autorisé à descendre. Les relèves d'équipages sont inconnues. Dans *La Troisième jeunesse de Madame Prune*, Loti rappelle le triste sort des matelots du *Redoutable* :

Aujourd'hui, découragement sans bornes en présence d'un contre-ordre qui maintient le navire et son équipage une troisième année dans les mers de Chine. Mes plus proches camarades et moi nous rentrerons quand même au printemps prochain par quelque paquebot avec notre pauvre amiral dont nous composons la suite ; mais nos pauvres matelots resteront à bord, exilés pour une année de plus y compris le mélancolique fiancé, avec sa petite caisse de présents et sa pièce de soie blanche pour la robe de mariée.

Lorsqu'exceptionnellement un membre d'équipage doit être rapatrié pour raisons sanitaires, il emprunte un transport, navire plutôt lent qui met plusieurs semaines pour regagner la France. Sur le chemin du retour, il est évident que les malades et grands blessés risquent fort de mourir en route : c'est le cas de Sylvestre gra-

vement blessé au combat dans *Pêcheurs d'Islande*, et qui meurt à bord du navire hôpital qui le ramène en France. C'est aussi le sort de Jean Berny, le personnage principal de *Matelot*, qui lui, a contracté une maladie tropicale. Et le médecin est impuissant devant un mal que l'on ne sait pas soigner, mais dont on connaît le déroulement : « il ne s'en ira qu'aux premiers froids » . Et ces maladies affectent les marins de tous grades, du matelot à l'amiral. Lorsque le Redoutable arrive en Mer jaune le 24 septembre 1900, après 45 jours de voyage, Loti note que le cuirassé « est de ces navires si précipitamment partis, le seul qui en chemin dans les parages étouffants de la Mer rouge, n'ait eut ni morts ni maladies graves » (*Les Derniers jours de Pékin*). Les marins meurent plus souvent de maladies qu'au combat, et il évoque longuement, dans *Propos d'Exil*, la mort de l'amiral Courbet, atteint par le choléra. Il y est d'autant plus sensible que le souvenir de son frère Gustave Viaud, chirurgien de marine, ne l'a jamais quitté. Mort sur le paquebot qui le ramenait en France, Gustave Viaud avait été victime de « l'anémie tropicale » selon les termes de Loti. En cette fin du XIX^e siècle, la marine est l'instrument majeur de l'expansion coloniale française. Et lorsque Loti condamne cette expansion, ce n'est pas tant pour des raisons politiques ou idéologiques que parce que ces aventures lointaines entraînent la perte, souvent du fait de maladies tropicales, de beaucoup de jeunes marins. Ainsi, il écrit dans une lettre à Juliette Adam, en date du 23 octobre 1884 :

Ce pauvre gouvernement que nous avons entasse les inepties et les sottises. J'ai beau me dire que vous l'aimez, je ne peux m'empêcher de l'avoir en mépris et en haine cette république fille d'épicerie qui envoie mourir au loin les plus braves et les meilleurs de la nation et qui au dedans, fait la guerre à tout ce qui nous restait de choses saintes et religieuses – que le sang de nos matelots retombe sur nos gouvernements misérables.

En mer, aucune distraction à bord, sauf celles que l'équipage peut inventer. Radio, télévision, vidéos sont bien évidemment inconnus. En mer, et les jours de mer sont longs, il n'existe aucun moyen de communiquer avec l'extérieur. Le courrier, disponible à l'escale, parvient par voie maritime. C'est dire qu'il est vieux de quelques semaines lorsque le destinataire en prend connaissance. Reste la lecture. Pierre Loti fait allusion à la bibliothèque du bord, cette bibliothèque composée d'ouvrages d'accès facile, puisqu'il écrit « quand les autres allaient à la bibliothèque du bord chercher ouvrage à leur portée, il arrivait bien à Jean {Jean Berny} de lire aussi des livres qu'un officier lui prêtait ».

Le logement à bord est spartiate. Si l'on excepte le commandant et peut-être quelques officiers supérieurs, les officiers sont logés dans des chambres individuelles très petites et rarement confortables, mais qu'ils peuvent décorer à leur guise, et Loti ne s'en prive pas ! La chambre du jeune enseigne Plumkett, décrite dans *Azyadé*, pourrait être celle de Julien Viaud :

J'habitais tout au fond du Prince of Wales un réduit blindé confinant avec la soute aux poudres . J'avais meublé d'une manière originale ce caveau, où ne pénétrait pas la lumière du soleil : sur les murailles de fer, une épaisse soie rouge à fleurs bizarres, des faïences, des vieilleries redorées, des armes, brillant sur ce fond sombre .

Quant aux matelots, ils dorment dans l'entrepont. Ils ne bénéficient pas à proprement parler d'un logement, on se contente de tendre le soir des hamacs, Voici ce que Loti nous en dit dans *Mon frère Yves* :

Au plafond très bas étaient pendus d'interminables rangées de poches en toile, gonflées toutes par un contenu lourd, ayant l'air de ces nids que les araignées accrochent aux murailles – des poches grises renfermant chacune un être humain, des hamacs de matelots .

Loti évoque dans la *Troisième jeunesse de Madame Prune*, l'été qu'il va falloir passer au Japon, « parqués là dans une caisse en fer où l'on ne respire que par des trous, ne sortir de l'étouffante demeure que pour peiner, au milieu des lames, sous un ciel accablant » . C'est qu'en effet, les navires en fer sont étouffants l'été, glacés l'hiver, et peut-être à certains égards plus inconfortables que les navires en bois.



La propulsion mixte, que connaît Loti pendant presque toute sa carrière, exige un personnel extrêmement nombreux. Aux exigences de la voile s'ajoutent celle de la machine qui, avec la chauffe au charbon, demande des effectifs importants. Et, à l'exception de quelques treuils à vapeur, les mécanismes d'assistance sont inconnus, et presque toutes les opérations se font à la force des bras. En conséquence de quoi les navires sont surpeuplés , avec les conséquences que l'on imagine sur le confort, mais aussi une pratique dont on parle peu et que Pierre Loti est un des rares auteurs à rapporter : nombreux, et ne restant jamais très longtemps sur le même bâtiment, les matelots sont désignés par des numéros, car il est impossible pour les maîtres et officiers de connaître par leur nom 5 ou 600 marins.

La chauffe (Nos Matelots, Yann Nibor)

On lit, dans *Matelot*, chapitre 22 « quelques centaines d'hommes que le hasard a rassemblés, dont les noms sont tout à coup devenus des numéros », et un peu plus loin : « Dans le repos du soir, un tel qui était par exemple 348, bras de misaine bâbord, redevient le Pierre ou le Jean-Marie de ses premières années ». Quant à Yves Kermadec (*Mon Frère Yves*), il porte le numéro 218.

L'alimentation des équipages, en mer, aura longtemps été une difficulté majeure et elle l'est encore pendant les années de service de Julien Viaud. La marine ne connaît pas la conservation par le froid. En fait de légumes on a surtout recours aux légumes secs, très majoritairement aux haricots. Les conserves de légumes verts semblent réservés aux malades. La viande peut être salée, et séchée. Ce peut être aussi de la viande en conserve. On embarque aussi des animaux vivants, que l'on installe dans une étable à l'avant du navire. Mais si les porcs supportent assez bien la mer, et dans une moindre mesure les moutons, les bovins dépérissent. Il ne faut pas trop tarder pour les tuer dit le *Traité d'hygiène navale*. Mais il n'y a guère que Pierre Loti qui se soit penché sur les conditions d'hébergement des animaux,

Deux pauvres bœufs étiolés, amaigris, pitoyables, la peau déjà usée sur les saillies des os par les frottements du roulis. Depuis bien des jours ils naviguaient ainsi misérablement, tournant le dos à leur pâturage de là-bas où personne ne les ramènerait plus jamais, attachés court, par les cornes, à côté l'un de l'autre et baissant la tête avec résignation chaque fois qu'une lame venait inonder leur corps d'une nouvelle douche si froide ; l'œil morne, ils rumaient ensemble un mauvais foin mouillé de sel, bêtes condamnées, rayées par avance sans rémission du nombre des bêtes vivantes, mais devant encore souffrir longuement avant d'être tuées ; souffrir du froid, des secousses, de la mouillure, de l'engourdissement, de la peur... »

Il décrit plus loin la scène pénible de l'abattage. C'est l'objet de *Viande de Boucherie*, paru dans *Le livre de la pitié et de la mort*, où il exprime sa compassion pour les animaux, et tous les êtres vivants.

On voit aussi figurer dans les repas les sardines à l'huile, mais pas de morue. Sans doute n'a-t-on pas suffisamment d'eau douce à bord des bateaux pour la dessaler correctement ? Mais si l'on en croit Loti, les gabiers savent compléter l'ordinaire de façon surprenante. Dans *Mon Frère Yves*, Loti nous dit que les gabiers tuent et suspendent aux vergues des oiseaux de mer pour les manger.

C'était le garde-manger des gabiers, ces haubans de misaine. À côté des damiers et des pétrels, on y voyait même des rats quelquefois, déshabillés aussi de leur peau et pendus par la queue .

Il existe des rituels comme le lavage quotidien du pont, qui n'est sans doute pas d'une absolue nécessité, mais qui structure vraisemblablement la vie de reclus des marins, dont tous les jours se ressemblent. On procède au lavage tous les matins, quel que soit le temps (ou presque) : dans *Mon frère Yves*, les matelots s'apprêtent à laver un jour de tempête : il faut l'ordre du commandant pour les en dissuader. Et pourtant, le lavage du pont est pénible par temps froid, car l'usage veut que les matelots soient pieds nus. Les vêtements sont inadaptés. On ne dispose pas à l'époque des tissus synthétiques légers et protecteurs que l'on connaît aujourd'hui. Le marin est mal protégé de l'humidité, et en hiver, mal protégé du froid. Pierre Loti décrit des hommes « grelottant de froid dans leurs chemises mouillées ».

Il nous montre une marine certes en mutation, mais qui offre aux matelots un quotidien qui ressemble encore trop à celui que l'on connaissait sous l'ancienne marine, avec ses risques, sa pénibilité, son inconfort. Mais à la pénibilité et aux dangers de la propulsion à voile s'ajoutent ceux qui sont propres à la propulsion à vapeur et à la construction en métal, avec en particulier les risques liés à la rupture de canalisations, lorsque « viennent à fuser ces vapeurs brûlantes qui donnent l'affreuse mort », qu'il évoque dans son *Discours à la Comédie française*, déjà cité.

5. L' alcool

L'alcoolisme est présent au XIX^e siècle chez beaucoup de romanciers, et encore plus chez les naturalistes. Il y a Zola, avec son *Assommoir* qui a fait tant parler, mais bien d'autres, moins célèbres. L'alcoolisme gangrène le monde ouvrier, mais aussi d'autres milieux : les paysans, les gens du monde, les militaires, et bien entendu les marins. La littérature de la fin du siècle nous conduit de l'alcoolisme charmant de *Minnie Brandon* de Léon Hennique à celui des paysans normands de Maupassant ou pire encore, à l'ivrognerie sordide du marin pêcheur qui commet un crime d'une rare sauvagerie (*L'Ivrogne*, paru dans *Le Gaulois* du 20 avril 1884).

Loti évoque à son tour les ravages de l'alcool, tout particulièrement dans *Mon frère Yves*. Et les premières pages du roman dressent un portrait accablant du retour des navires. On voit que l'ivrognerie atteint les femmes tout autant que les hommes. Cependant, jamais Loti ne tombe dans la caricature du marin breton alcoolique. Il rend même justice à la Bretagne et à ses enfants, où, contrairement à une idée répandue, on boit beaucoup moins que dans d'autres régions françaises, du moins au XIX^e siècle. La dégénérescence physique dont il craint qu'elle n'atteigne les marins, il l'attribue « à ce fléau si avilissant de l'alcoolisme qui nous est arrivé du Nord brumeux, et qui a déjà trop touché nos côtes bretonnes ».

L'observation de Pierre Loti est assez juste : pendant longtemps, le paysan breton ne boit que ce qu'il produit, à savoir majoritairement du cidre. Des travaux récents ont démontré, à partir de données provenant de l'administration fiscale, que l'usage des alcools forts n'apparaît en Bretagne qu'à partir des années 1850, et que la cause première en est l'industrialisation de la production, avec une baisse relative du prix de l'alcool, tandis que le vin ne cesse d'augmenter. On apprend avec étonnement, qu'en 1900 la consommation d'alcool en Bretagne est sensiblement inférieure à la moyenne française, et que des quatre départements bretons, c'est le Finistère qui est le plus sobre, avec 9,9 l d'alcool pur par habitant, contre 18,6 au niveau national. L'ivresse est souvent passagère chez le paysan, à l'image de celle du marin d'État. Bruyante, cause de désordres divers, elle n'entraîne pas pour autant l'addiction.

C'est à la grande pêche que l'on trouve les véritables alcooliques, initiés à l'eau de vie dès leurs premiers embarquements comme mousses, entre douze et quatorze ans. Les conditions de travail étaient si dures que la consommation d'eau-de-vie, fournie en abondance par l'armateur, le plus souvent un épouvantable tord-boyaux, était presque obligatoire. Il fallait, disaient les vieux Terre-neuvas, boire assez pour ne plus sentir la douleur, tout en restant capable d'accomplir sa tâche. L'eau-de-vie faisait partie de l'apprentissage du métier. En réalité, le boujaron remplace une nourriture insuffisante et mal équilibrée, et rend tolérable une hygiène inexistante et

l'absence de soins médicaux, tout cela au bénéfice des armateurs. Tout a été dit et écrit sur les méfaits de l'alcool en Islande et sur les bancs de Terre-Neuve. Lorsqu'ils arrivent au service, en tant qu'inscrits maritimes, les jeunes pêcheurs sont déjà des alcooliques chroniques. Pour quelques-uns, le temps passé sous l'uniforme sera une période de sevrage salutaire.

Pierre Loti a glorifié les inscrits maritimes, « ceux qui sont dès l'enfance, petits mousses dans nos barques de pêche jusqu'à l'heure où le recrutement maritime nous les amène sur nos navires de guerre. » Ce sont de bons marins, incontestablement, qui à vingt ans ont déjà 7 ou huit ans de navigation derrière eux, mais ce sont aussi des garçons dont les leçons de catéchisme ont constitué l'essentiel de l'instruction. Les matelots avec qui Loti se lie d'amitié et qui servent de modèle pour les personnages de ses romans, sont plutôt des engagés volontaires plus instruits ou d'un esprit plus curieux que les inscrits maritimes. Ceux qui sont passés par l'École des mousses y ont suivi un enseignement général en parallèle de l'enseignement professionnel. Ils ont échappé à l'alcoolisation précoce qui affectait le milieu de la pêche. Loti fait preuve de sollicitude envers les pêcheurs, on le voit recueillir des fonds pour les veuves et les orphelins de la *Petite-Jeanne* de Paimpol, qui a sombré en Islande. Dans l'appel qu'il lance dans le Figaro en mai 1887, il évoque les « frères de ceux que j'ai appelés Yann et Sylvestre ». Mais appréhende-t-il la réalité de la pêche ? Alors qu'il documente avec exactitude le quotidien des marins de l'État, Pierre Loti semble omettre le contexte sociale de la pêche en Islande. Certes, sa description des techniques de pêche, des conditions de navigation, du quotidien même du pêcheur est exacte, mais nous sommes un peu dans la Bretagne rêvée que lui reprochait Maupassant. Il note bien dans son roman la légère ivresse des marins au pardon des Islandais à Paimpol, il nous montre, le dimanche soir, les paysans qui boivent au cabaret, mais se sont surtout « les vieux qui se contentent avec de l'eau de vie ». À bord de leur goélette, les pêcheurs « avaient bu dans leurs écuelles du vin et du cidre » nous dit-il. Mais ce n'est ni le vin ni le cidre qui étaient au cœur du problème. C'était la mauvaise eau-de-vie fournie abondamment par les armateurs, tandis que l'alimentation demeurait carencée. Tous les témoignages, tous les documents concordent, et les rapports de la Marine nationale le confirment : la ration quotidienne à la grande pêche était de 25 cl d'eau de vie bon marché, avec distribution fréquente de rations supplémentaires, sans parler de ceux qui échangeaient, avec les mousses par exemple, leur ration de vin contre une ration d'eau-de-vie. En pratique, à la grande pêche, la consommation moyenne pouvait atteindre et même dépasser un demi-litre par personne. Loti fait l'impasse sur cette réalité, et n'évoque pas la violence quotidienne, les conditions de travail effrayantes, l'absence de mesures de sécurité, toutes choses qu'il ne pouvait ignorer s'il conversait avec des pêcheurs, et qui étaient pour une large part, la conséquence des rapports socio-économiques de l'époque avec une réglementation inexistante.

À titre personnel, l'officier Julien Viaud ne se sent pas concerné par l'alcoolisme. Il écrit à Plumkett, dans *Fleurs d'ennui* : « Vous savez bien que je suis aux trois quarts musulman et que je n'ai gris qu'une fois dans ma vie : c'était à New York un soir où j'avais été convié au banquet d'une société de tempérance. Les policemen m'avaient rapporté à mon bord ». Comme on peut le constater, il ne perd pas l'occasion d'ironiser sur l'hypocrisie du puritanisme américain. En revanche, il ne se montre pas très loquace sur le cannabis et l'opium, largement consommé par les Européens en Orient, par les artistes et les intellectuels, et Loti est tout cela à la fois. Pierre Loti rappelle que l'équipage mène à bord une vie d'une grande austérité, et la quasi-abstinence est la règle. Il utilise à plusieurs reprises des expressions telles que couvent ou cloître flottant. Les matelots que décrit Loti ne boivent que lorsqu'ils ont l'autorisation de sortir à terre. Malheureusement, ils ne savent pas se contenir, et beaucoup, comme Yves, ne supportent pas l'alcool – précisément parce qu'ils n'en ont pas l'habitude. Yves n'est pas intoxiqué, et n'est pas en état de manque lorsqu'il reste plusieurs mois sans boire – contrairement à son père, véritable alcoolique. Il convient cependant de préciser que l'abstinence, comme on l'entend à cette époque, consiste à s'abstenir de boire de l'eau-de-vie, du rhum ou autres alcools forts. Le vin est considéré comme un aliment. Mais les quartiers-mâtres et matelots n'en abusent pas, ils n'ont droit qu'à un demi-litre par jour, d'un vin qui, de médiocre au départ, devient de plus en plus mauvais au fil des jours : en effet, la Marine n'exige pas plus de 10° de ses fournisseurs, et ce faible degré alcoolique ne contribue pas à une bonne conservation d'un vin stocké en vrac.

Loti ne dissimule pas les débordements auxquels peuvent se livrer les matelots en escale, et reconnaît y avoir lui-même pris part. Ces excès, il les pousse à leur paroxysme dans un conte jubilatoire, *Les trois dames de la Kasbah*. Une histoire de beuverie énorme, qui ne se termine bien que pour les trois chiens et le petit chat, juste retour des choses, car l'homme n'est pas toujours tendre avec ces pauvres bêtes. L'alcool, qui désinhibe les matelots bretons, ne leur fait pas perdre toute notion de bienséance. L'ivresse excite même leur compassion envers les animaux, et ne fait pas d'eux des mécréants (s'ils ne vont pas avec la fille de la Kasbah, c'est parce qu'elle leur rappelle la Vierge qui orne une église de leur enfance). Les trois marins basques (et pourtant, Loti aimait les Basques, il l'a prouvé!) auront moins de scrupules mais la punition divine sera terrible. Ils auront contracté dans l'aventure une maladie vénérienne, et « dans des familles de pêcheurs qui avaient été jusque-là saines et vigoureuses, ils apportèrent cette contagion arabe ; leur premiers né, à chacun d'eux, vint au monde avec des plaies qui étaient honteuses à voir. »

Même lorsqu'il boit, le marin n'a rien à voir avec ces soldats de l'armée décrits sans complaisance par Lucien Descaves dans *Sous offs*. Loti n'a pas de mépris pour les soldats, dont il comprend la misère morale dans le *Roman d'un spahi*, mais il préfère ses matelots. Selon lui le moindre grade dans la marine, est la marque d'une

compétence reconnue et d'une longue expérience, tandis que « ces pauvres galons de laine, dans l'armée, arrivent vite au premier venu » .

Curieusement, Loti ne fait aucune allusion à l'alcool dans *Matelots*. Il nous montre dans *Mon frère Yves* quelques officiers marinières qui sont de véritables alcooliques, et soulève là un problème qu'il ne faut pas nier. Ayant accès aux boissons de leur choix dans leur carré, les gradés peuvent boire régulièrement. En général, ils ne sont jamais ivres, mais certains absorbent régulièrement des quantités d'alcool excessives, et deviennent dépendants. L'habitude qui se transmet, la monotonie de la vie à bord, peut-être l'absence de perspectives, les conduisent à boire : « les anciens, qui passaient devant, le goudron, le vent, le hâle, l'eau-de-vie, leur avaient composé des minois de singe ». C'est ainsi que l'on s'imagine les trois maîtres de la *Médée*, qui poursuivent le frère Yves de leur vindicte. Cependant, ils sont minoritaires, et d'autant plus que la répartition du personnel entre les différentes catégories est très différente de celle que l'on observe aujourd'hui. On notera que Loti n'évoque jamais le cas des officiers, sans doute par prudence vis à vis de sa hiérarchie parce qu'il n'est jamais bon de critiquer le « grand corps ». On peut raisonnablement supposer qu'il y avait quelques alcooliques dépendants parmi les officiers de marine, mais dans l'ensemble la marine de guerre était sobre. En proie à des démons intérieurs, d'une violence qui se libère sous l'effet de l'alcool, s'imaginant victime de son hérédité, et connaissant pour finir la rédemption à travers l'amour de sa femme et de son enfant, Yves est un personnage romanesque, dont Pierre Loti n'a jamais voulu faire l'archétype du marin. Une fois de plus chez Loti, si les détails sont exacts, l'essentiel est œuvre d'imagination. Du reste, Pierre Le Cor, qui a servi de modèle pour *Mon frère Yves*, en voudra durablement à Loti de l'avoir dépeint comme un ivrogne.

6. La solde

Seul un marin pouvait aborder avec crédibilité la rémunération des équipages, et cette question sans être centrale dans l'oeuvre de Pierre Loti, n'est pas anecdotique.

On connaît les difficultés financières qu'a connues la famille Viaud, et Julien a bien été un jeune officier pauvre. À cette époque, les soldes des officiers de marine sont assez modestes. Elles le sont toujours, le service de l'État n'ayant jamais permis de faire fortune. Mais au temps de Pierre Loti, on attendait des officiers, qu'il s'agisse de l'armée ou de la marine, qu'ils assurent un certain train de vie, et tiennent leur rang dans la société. Il fallait donc qu'ils aient d'autres sources de revenus. Beaucoup étaient issus de familles fortunées. D'autres accédaient à l'aisance financière à travers de beaux mariages. La vie sociale de ceux qui n'avaient rien de tout cela était difficile, et c'était bien le cas de Julien Viaud, qui s'est trouvé d'emblée sensibilisé à la question des rémunérations. Fort heureusement, l'écrivain à succès Pierre Loti allait rapidement renflouer les finances de l'officier Julien Viaud.

Les efforts qu'il déploie pour faire obtenir de l'avancement à ses amis matelots et officiers marinières ne visent pas seulement à faire reconnaître les mérites des intéressés, mais aussi et surtout à améliorer leur situation matérielle, car il est parfaitement au courant de leurs difficultés quotidiennes. Loti ne s'est jamais beaucoup impliqué dans la vie politique. Il est foncièrement conservateur, se méfie de ce qu'il appelle « idées nouvelles », autrement dit des idées « de gauche », et n'est pas exempt de préjugés envers les ouvriers. Cependant, il est sensible à la condition des seuls travailleurs qu'il connaît hormis les domestiques, les marins.

Loti n'abordera jamais la rémunération des personnels chauffeurs, mécaniciens, électriciens. Il est bien conscient de la pénibilité de leurs conditions de travail mais semble n'avoir qu'une connaissance superficielle de leurs carrières, des compétences requises, et de leur rémunération. Formé à l'ancienne, il se sent proche des gabiers, manoeuvriers et canonnières, mais ne descend pas souvent à la machine. De la même façon, dans « Pêcheurs d'Islande » il nous montre un marin pêcheur héros de la mer, en ignorant (ou en occultant) les conditions économiques de l'exercice de son métier. Dans *Mon frère Yves*, il fait allusion à la vie aventureuse, mais aussi aux gains importants, des pêcheurs de baleine. Yves a un frère, Gildas, qui est parti pêcher la baleine en Amérique, et accumule de gros gains : revenu au bout de sept ans de sa première campagne, il peut acheter une maison à sa mère et faire des dons importants à chacune de ses soeurs. Mais il ne nous dit pas pourquoi la pêche, en Bretagne, est si chichement rétribuée.

Pierre Loti est comme on peut s'en douter, beaucoup mieux documenté sur les ressources des marins de l'État. Il montre comment le marin, dont la solde est bien modeste, économise ses deniers et ménage ses effets personnels. Ses personnages principaux, Yves Caradec (Mon frère Yves), Jean Berny (Matelot) et Jean Kervala (Un vieux) sont largement inspirés par des matelots qu'il a connus au cours de sa carrière, et les détails qu'il fournit sont particulièrement précis et exacts.

Il nous dit que lorsque Jean Berny rengage pour 5 ans, il est quartier maître. Il s'est porté volontaire pour une campagne, et compte faire des économies, puisque les occasions de dépenser seront peu nombreuses. Mais le sort en décide autrement, il doit passer l'hiver à Brest avec sa mère, et Loti note : *un peu plus d'aisance leur était venue, sa solde de quartier maître aidant.*

Les années passées sous le pompon sont des années d'insouciance mais aussi des années difficiles pour ceux qui envisagent de fonder une famille. Et l'on constate que Loti donne à ses lecteurs des détails précis. Lorsqu'il se marie, Jean Kervala est encore matelot à trente et un ans. C'est grâce à ses économies de campagne qu'il peut s'installer avec sa femme dans un petit logement. Mais il doit repartir pour trois ans « errer dans le Pacifique sur la *Pomone* ». À son retour, sa femme est partie « vivre à la ville avec un vieux riche et porte des robes à falbalas ». On comprend que la modestie de sa solde de matelot est sinon la cause première, du moins l'une des raisons de son infortune. C'est aussi en partie pour une question d'argent que les parents de la petite Madeleine font répondre à Jean Berny que sa demande en mariage est refusée. Elle n'était pas d'une condition à être donnée à un simple quartier maître et devait épouser un maître-commis de la flotte.

À ses débuts, Yves ne gagne que 15 francs par mois. Il est quartier-maître lorsqu'il se marie, et toujours quartier-maître lorsqu'il achète un terrain et décide de faire construire une petite maison (l'aide de la famille y est pour beaucoup). Il a trente ans, gagne 69 Francs par mois, et paie son terrain 1490 francs, *hors les honoraires du notaire*. Le devis pour la construction de la maison, se monte à 2950 Francs. Sa nomination, grâce à l'intervention de « Monsieur Pierre », au grade de second-maître, sera pour sa famille un réel soulagement. Car la carrière d'officier marinier, sans être très rémunératrice, permet de faire vivre modestement une famille. Loti nous dit à propos de la fin de carrière de Jean Kervala : « on l'avait nommé premier maître un grade honorable et assez bien rétribué, le plus élevé que les matelots puissent atteindre ».

Jean Kervala, abandonné par sa femme alors qu'il n'était que matelot, progresse dans sa carrière, et peut vivre très simplement, mais décemment de sa pension de Premier maître : « Il avait bien de quoi vivre avec sa pension, sa croix, son argent placé ». Car les marins de l'État sont les premiers à bénéficier d'une

pension de retraite. L'ancêtre de tous les régimes de retraite français est sans doute la Caisse des Invalides de la Marine Royale . Le ministre des Finances de Louis XIV, Colbert, créé une pension de retraite pour les marins dès 1673. Il fallut attendre 1831 pour que les militaires des autres armes bénéficient d'une pension et 1853 pour que la mesure soit étendue aux employés civils de l'État (on ne parlait pas encore de fonctionnaires).

Les marins bretons des *Trois dames de la Kasbah* dépensent en une journée leur solde de 6 mois, mais il s'agit d'un conte, et qui plus est d'un conte oriental, genre littéraire à la mode où l'on se soucie pas de vraisemblance. S'il lui arrive de se lâcher de temps à autre, le marin est généralement économe. Loti nous montre même Barrada, le débrouillard, qui fait commerce de tout, pour se constituer un pécule afin d'épouser une petite Espagnole modiste à Bordeaux. Moyennant finance, il donne des leçons de boxe, de savate, de chant, de danse, lutte pour de l'argent chez des saltimbanques, et « fait même commerce de sa beauté à l'occasion ».

Les chiffres que donne Pierre Loti dans ses romans sont rigoureusement exacts. On en trouve confirmation dans l'ouvrage *La Marine française* de Maurice Loir, publié en 1893. Les montants que donne Maurice Loir valent pour toute la période d'active de Pierre Loti, puisque les prix sont d'une grande stabilité en cette époque du Franc-or. Rappelons qu'à cette époque, un employé de ministère assurant des fonctions d'exécution (un expéditionnaire par exemple) gagne 1500 F par an au début de carrière, atteignant 2000 avec l'ancienneté . C'est ce que gagne Maupassant lorsqu'il entre au Ministère de la marine. Le traitement annuel d'un sous-chef de bureau est au minimum de 4000 F – c'est ce que nous apprend Charavax, dans *Messieurs-les-ronds-de-cuir*. Et on peut le croire, car Courteline a lui-même été expéditionnaire (on dirait aujourd'hui adjoint administratif) à la Direction générale des cultes, de 1880 à 1894. Maurice Loir nous apprend qu'un capitaine de vaisseau gagne 9800 F par an, un capitaine de frégate 8033 F un Lieutenant de vaisseau 4168 F (le grade de capitaine de corvette n'existe pas). L'enseigne gagne 3031 F, l'aspirant de 1ere classe 1818 F, de 2° classe 985 F. La retraite d'un capitaine de vaisseau va de 4500 à 6000 F.

La rémunération des matelots et quartier-maîtres et de la maistrance est donnée par jour. La solde d'un matelot va de 0,80 à 1,20 F /jour, soit 432 F / an. Le quartier-maître gagne 1,60 F/jour en deuxième classe et 1,70F en première classe. Ces chiffres sont cohérents avec ceux que donne Pierre Loti dans ses romans, mais sans doute y-a-t-il quelques indemnités ou primes qui ne sont pas comptabilisées par Maurice Loir. Un second maître de deuxième classe gagne 2,60 F par jour, un second maître de première classe 2,90 F. Un premier maître gagne 3,60 F ou 3,90 F selon qu'il est en première ou en seconde classe. La solde d'un premier maître de

première classe, qui est le grade le plus élevé que puisse atteindre un matelot (bien que certains, mais c'est exceptionnel, puissent devenir officiers) est théoriquement de 1404 F par an, vraisemblablement un peu plus.

Les mécaniciens bénéficient de soldes nettement plus importantes, justifiées par la pénibilité, mais aussi par la technicité : il faut retenir des personnels qui pourraient partir vers l'industrie.

Un PM2 gagne 7,95 F par jour, un PM1 8,70 F . Le SM2 gagne 7,75 F, le SM1 5,75 F. Les QM gagnent respectivement 3,20 F (1ere classe) et 2,90 F (2^e classe). Le matelot gagne entre 1,75 et 1,95 F. Cependant, ces chiffres ne valent qu'en mer. À terre, la solde est réduite car il n'y a ni chauffe ni conduite de machine. La solde d'un PM1 mécanicien en mer atteint 3162 F/an.

On constate qu'il existe dans les années 1880, entre les traitements des employés de ministère , rédacteurs, sous-chefs et chefs de bureau et les soldes des officier, un rapport assez comparable à celui que l'on peut constater aujourd'hui. En revanche, la situation de l'équipage et de la maistrance est nettement plus défavorable, sauf dans la filière machine. Ce que Maurice Loir ne dit pas, c'est que les campagnes donnent lieu à des suppléments de solde, des majorations auxquelles Pierre Loti semble faire allusion. Les économies de campagne de Jean Kervalla correspondent-elles à de l'argent économisé en campagne parce que les occasions de dépenser sont rares ? On pense plutôt qu'il s'agit de majorations, d'autant plus justifiées que les campagnes sont très longues.

Dans *Mon frère Yves*, Loti évoque la retraite à laquelle tous les matelots pensent dès leur jeunesse, une retraite qui peut être prise à la quarantaine. Cette retraite, qui permet de vivre humblement mais décentement, reste très modeste pour le personnel non-officier. Ainsi, Madeleine, la petite fiancée de Jean Berny, lui annonce-t-elle que les revenus de sa famille ont sensiblement diminué depuis que son père, premier maître, a pris sa retraite, et qu'en conséquence, elle doit travailler comme ouvrière. Sans faire un exposé didactique, Pierre Loti dresse un tableau assez exact de la rémunération du personnel de la marine dans le dernier quart du XIX^e siècle. On constate qu'il est encore très mal payé. L'amélioration des soldes de l'équipage et de la maistrance qui concerne le personnel technique et ouvrier, n'a pas encore eu d'incidence sur le personnel « pont ».

7. La discipline

Au temps de la marine en bois, la discipline était particulièrement stricte. Les punitions corporelles étaient habituelles, et certaines pouvaient s'assimiler à de véritables tortures, allant parfois jusqu'à provoquer le décès. Dans la marine française, ces châtiments excessivement cruels sont progressivement allégés. Ils sont déjà dans les faits abolis lorsque la IIe République les interdit en 1848. Certains officiers réclameront leur rétablissement lors de l'avènement du Second Empire, mais ne seront pas suivis. Le Code de justice militaire qui paraît en 1857, ne prévoit plus aucune punition corporelle. Elles vont perdurer quelques années dans la marine américaine, et subsisteront du moins en théorie jusqu'au milieu du XX^e siècle dans la Royal Navy. Cependant, les formes les plus brutales (comme le fouet dit « chat à neuf queues »), seront suspendues par les Childers Reforms de 1881.

Dans l'armée française, les châtiments corporels seront maintenus longtemps et tout à fait illégalement dans les bagnes militaires et les unités disciplinaires, mais la marine aura à cet égard été exemplaire. En 1867, date à laquelle Pierre Loti est reçu à Navale, il n'en est plus question ni dans les textes, ni dans la pratique. Il faut admettre que les gradés peuvent encore distribuer quelques coups de garcette, mais ces punitions ne sont en aucun cas comparables avec les supplices infligés au XVIII^e siècle.

La discipline, telle que la décrit Pierre Loti dans ses différents écrits, n'est pas inhumaine. Elle peut sembler rigoureuse, mais le contexte de l'époque est différent de ce que nous connaissons de nos jours. Si le respect de la hiérarchie ne souffre pas le moindre manquement, et si l'on attend du subordonné une soumission déferente, ce n'est pas au XIX^e siècle le propre de la marine. On exige un respect sans faille de l'autorité dans toute la société : à l'école, au bureau, à l'usine, dans l'administration. S'ajoute à bord d'un navire, l'observation de règles et de consignes nécessaires à la sécurité de tous, mais cette exigence n'exclut pas la bienveillance.

Pierre Loti nous montre les manquements à la discipline dont se rend coupable « son frère Yves ». Il s'agit essentiellement de désordres liés à l'alcool, presque toujours à terre et non à bord : bagarres, violences diverses, dégradations de biens, altercations avec les gendarmes etc... À chaque fois, Yves est puni : il est habituellement mis « aux fers » c'est à dire incarcéré dans un local froid et inconfortable, généralement à fond de cale, le pied relié par une chaîne à une barre métallique.

Ainsi après une nuit de beuverie et de folie, récupéré ivre mort par ses camarades, Yves est remonté à bord (Mon frère Yves, chap. VI). Il se réveille le lendemain soir :

son pied gauche qui lui fit tout à coup grand mal était pris dans une chose rigide contre laquelle on sentait bien qu'il n'y avait pas de lutte possible. Ah oui, il reconnaissait cette sensation, il comprenait maintenant : les fers.

La punition est sévère, mais elle est brève, d'autant que l'on ne souhaite pas se priver longtemps des services d'un bon marin, comme c'est le cas d'Yves. Tant que l'homme se montre prêt à reprendre son poste et à renoncer à tout comportement violent, il n'y a pas lieu de le maintenir en réclusion, tout particulièrement lorsque le navire doit prendre la mer.



Aux fers, Maurice Loir, *La marine française*, p .573

On voit aussi Loti en une autre occasion, décider arbitrairement de la mise aux fers de son ami pour le protéger de lui-même et lui éviter de se rendre à coup sûr coupable de graves infractions. Et lorsque l'ami Yves commet une lourde faute (une tentative de désertion), c'est le lieutenant de vaisseau Julien Viaud qui réussit à plaider sa cause et à atténuer la sanction, Dégradé, sa solde réduite à celle d'un matelot, le garçon se voit restituer assez rapidement sa solde et ses galons de quartier-maître.

La discipline est-elle difficile à supporter? L'autorité des gradés est indiscutable, et le règlement ne peut jamais être remis en question, mais sans doute est-ce aussi la rançon du surpeuplement des navires : dans les *Derniers jours de Pékin*, Loti précise qu'il y a 700 marins à bord du Redoutable qui le conduit en Chine¹⁴. La mise en œuvre d'un bâtiment exige un personnel extrêmement nombreux et l'on imagine qu'un ordre rigoureux est nécessaire.

Une anecdote, rapportée par Loti dans *Un jeune officier pauvre*, témoigne de l'autorité dont jouit l'officier, fut-il un simple aspirant. Un jeune phoque accompagne le bateau, au grand plaisir des matelots qui se réjouissent de ses jeux. C'est alors qu'un coup de feu éclate. Un aspirant vient de tuer sans raison le petit phoque. L'ensemble de l'équipage est scandalisé mais personne n'ose élever la voix,

14 L'équipage d'une frégate multi-missions contemporaine, de dimensions supérieures au Redoutable (largeur identique, mais 142 m de long contre 100 m) n'est que de 120 personnes.

tant est grand le prestige du midship, futur membre du Grand corps. Seul, Loti, parce qu'il est midship lui-même, peut dire sa façon de penser à son égal.

Il y eut dans l'équipage un murmure de colère, vite étouffé, car l'heureux chasseur, qui venait d'abattre une si belle pièce, était un aspirant. Moi, voulant éviter le scandale, j'attendis d'être seul avec mon camarade pour lui dire ce que je pensais de lui, et nous eûmes alors une explication qui fut bien près de se terminer par des coups de poing. (À bord du Vaudreuil, Cap Horn 1871, Un jeune officier pauvre).

En même temps, on voit que les gabiers qui passent le plus clair de leur temps dans la mâture, et qui peuvent même y dormir, y jouissent d'une certaine liberté, d'autant que rares sont les représentants de la hiérarchie qui seraient prêts à aller les rejoindre. La pénibilité du métier peut aussi être un objet de fierté, et Loti nous montre que certaines traditions, qui ne sont pas toujours justifiées, comme le lavage quotidien du pont, pieds nus quelle que soit la température, sont non seulement acceptées, mais revendiquées par les matelots.

Laver le pont quand les lames déferlent dessus, cela semblerait une opération très insensée à des gens de terre. Nous, nous ne trouvons pas cela trop extraordinaire ; cela se fait tous les matins, ce lavage, toujours et quand même ; c'est une des règles primordiales de la vie maritime (Mon frère Yves, chap.XXIX)

On se demande alors la raison pour laquelle certains marins étaient tentés par la désertion. Dans sa nouvelle, *Un Vieux*, Loti évoque le cas du jeune matelot qui part pour une campagne de 3 ans, après avoir séduit la fille « du vieux ». Cette dernière est enceinte, mais le matelot l'ignore. On pourrait supposer qu'à son retour, apprenant la nouvelle, il propose le mariage, offrant à la jeune fille une situation matérielle très modeste (car il est passé quartier maître), mais un état honorable, qui pourrait s'améliorer avec le temps. Malheureusement, il déserte alors qu'il est en escale.

Le thème de la désertion revient à plusieurs reprises. Le « matelot » Jean Berny, est tenté un moment par l'idée de rester au Canada, où il a rencontré Marie, une jeune Québécoise, prête à l'épouser, avec l'approbation de sa famille. Loti a-t-il lui-même été tenté de désertir ? Il en prête l'envie au narrateur de Azyadé.

Goulven, le frère d'Yves, a déserté pour aller pêcher la baleine en Amérique. Si le travail est rémunérateur, la vie est très dure et les campagnes sont excessivement longues. Et pourtant, Goulven a une femme et deux enfants en Californie, mais il s'est condamné à ne plus jamais revenir en France. Le personnage du déserteur, devenu marin à la grande pêche se retrouve dans celui de Willsdorff, le *Crabe-tambour*, proscrit (mais pour d'autres raisons), capitaine d'un chalutier qui pêche

à Terre-neuve. Et le Crabe-tambour est un amoureux des chats, comme Pierre Loti... Sans doute pas une coïncidence : Pierre Schoendorfer a réalisé en 1958 et 1959 deux adaptations assez libres de *Ramuncho* et de *Pêcheurs d'Islande*.

Yves lui-même est prêt de céder à la tentation de suivre les traces de son frère alors qu'il est déjà marié et père de famille. C'est son ami Loti qui lui sauve la mise. On notera qu'il bénéficie, largement grâce à l'intervention de Loti, d'une grande indulgence, car seule une absence non justifiée a été retenue, alors que la tentative de désertion était patente .

Quant à Pierre Loti lui-même, il semble que l'autorité ait fermé les yeux sur les libertés qu'il a pu prendre avec le règlement, y compris dans ses tenues. Alors même qu'il n'est encore qu'un jeune lieutenant de vaisseau, et que l'Académie française ne l'a pas auréolé de son prestige, il publie dans le Figaro une série d'articles sur la prise de Hûé en 1883 qui apparaissent critiques de l'intervention française ou du moins de son mode opératoire. On peut considérer qu'il rompt – que ce soit pour le bon motif n'est pas la question – avec le devoir de réserve auquel tout officier est tenu . S'il doit subir des remontrances, il n'en est pas pour autant sanctionné. On lui aurait demandé de soumettre par la suite ses écrits à l'autorité militaire avant de les envoyer à un journal, mais nous n'en avons pas la preuve. Il était admis que des officiers de marine profitent de leur situation pour être correspondants des journaux à l'étranger (c'était, on s'en doute, un moyen d'arrondir leur solde).

Ses fantaisies ne sont pas réprochées par la hiérarchie : on songe par exemple au baptême du chat sur le *Vautour*, stationnaire à Constantinople, parodie qui avait défrayé la chronique en France, les uns l'accusant de gaspiller l'argent du contribuable, les autres de tourner en dérision un sacrement de l'Église. Un obscur plumitif, Félix La Boissière, fit paraître en 1905, dans un recueil intitulé *Ballades toutes nues*, une *Ballade pour abominer quelques femmes de lettres*, qui brocarde Pierre Loti :

Loti, fané, tel un vieux godiveau,
Le rouge à la joue, en habit vert d'herbe
Baptise et bénit un chat, c'est nouveau.

Le baptême du chat est rapporté avec bienveillance par Claude Farrère, alors jeune enseigne à bord du *Vautour*, dans *le Gaulois* du 16 juin 1923. Il faut préciser que cette « cérémonie » avait été organisée dans le cadre d'une matinée enfantine. Pour divertir ses invités, Loti, excellent pianiste, avait même fait venir à bord du *Vautour* un piano à queue, pas un piano de concert de 3 m de long, mais un piano à queue tout de même. qui n'avait certainement pas été facile à monter de par ses dimensions et de par son poids : un piano à queue standard dépasse 400 Kg, un piano de concert est encore plus lourd.

On peut ajouter qu'à plusieurs reprises, Loti fait allusion dans ses romans, au pillage auquel se livrent les marins en Orient, pillage qui lui semble naturel, qui n'est pas sanctionné, et qui vraisemblablement, ne fait pas scandale en France. Ce n'est pas que l'autorité ferme les yeux, elle ne juge pas utile de réprimer ou de contenir ces comportements, qui apparaissent naturels et inévitables dans une armée en campagne – dès lors qu'il s'agit de territoires extra-européens. Car le pillage auquel se sont livrés les Prussiens en France en 1870 est sévèrement condamné par la plupart de ceux qui ont écrit sur la guerre (une majorité des amis de Loti, ceux des soirées de Médan par exemple).

La discipline évoquée par Loti consiste en un ensemble de règles auxquelles il faut s'habituer, mais qui ne sont pas insupportable . C'est en fait contre la routine que se rebellent ses personnages, qui restent des personnages de fiction même si ce sont de véritables marins qui ont servi de modèle. Ces esprits rebelles, épris d'absolu comme Yves et ses frères, ou ces rêveurs déçus comme Jean Berny, refusent le carcan du quotidien, la monotonie de la vie de marin. Ce sont eux qui sont tentés par la désertion. Et l'on voit aussi que le service long dans la marine permet au matelot qui accepte les contraintes du métier et la lenteur de l'avancement, d'accéder au grade de Premier maître, une position honorable et à peu près correctement rémunérée. Les campagnes permettent de faire quelques économies, et surtout, le marin a droit à une pension de retraite modeste mais décente, alors que tant de travailleurs finissent leurs jours dans la misère.

Pierre Loti ne s'est pas exprimé sur les mutineries de 1919, et nous pouvons le regretter. Sans doute eût-il fustigé l'insubordination, l'esprit de révolte, et dénoncé les sympathies communistes qui animaient une partie des mutins, car il était partisan de l'ordre et fondamentalement conservateur. Mais peut-être aurait-il aussi compris ces marins mal équipés, mal nourris, qui souhaitaient être renvoyés dans leurs foyers comme les autres combattants, et qui surtout ne se sentaient pas impliqués dans ces opérations hasardeuses lancées contre la Révolution bolchevique, alors que la France sortait exsangue, épuisée par quatre années de guerre.

8. Les marins et le mariage

Autant les œuvres d'imagination de Pierre Loti sont éloignées de l'école naturaliste, autant le contexte dans lequel il les situe est décrit avec un réalisme que ne renieraient pas les disciples de Zola. Son évocation du mariage et de la famille chez les marins démontre la pertinence de son analyse des questions sociales.

Dans sa vie personnelle, Pierre Loti, c'est bien connu, est sorti des conventions. Rien ne prédisposait le jeune Julien Viaud, élevé dans une famille protestante aux mœurs austères, à s'affranchir ainsi des règles. Pierre Loti avait une réputation sans doute justifiée de bisexuel, et ne faisait rien pour détromper le public, affichant sans doute par provocation, des tenues excessivement ajustées, se maquillant (il se faisait les yeux et mettait du rose à joues), portant des chaussures à talons pour compenser sa taille exigüe, et ne perdant jamais une occasion d'exhiber son corps. Tout ceci est attesté par de nombreux témoins, parmi lesquels des personnes dignes de foi comme Henry Bordeaux. Quant à la nature de ses rapports avec son frère Yves (Pierre Le Cor), Loti n'en dit rien de précis. De la même façon, il est difficile de se prononcer sur son amitié avec Leo Thémèze, jeune quartier-maître devenu capitaine au long cours, et qui l'accompagne dans son voyage au Moyen Orient.

Ces amitiés que ses contemporains ont jugé ambiguës, ne l'ont pas empêché de fonder une famille. Il se marie officiellement en 1886 avec Blanche Franc de Ferrière, une jeune fille protestante qui a le mérite d'être noble, menue, discrète, cultivée et d'avoir du bien. Elle lui donnera un fils, Samuel. Mais il ne s'en tiendra pas là. Tombé amoureux du pays basque et de ses habitants, il souhaite avoir des enfants qui auraient du sang basque. C'est pourquoi il recrute en 1895 une jeune fille basque, Crucita Gainza, dont il aura trois fils, et qu'il installe près de sa résidence familiale à Rochefort au 31 de la rue Pasteur. Ainsi, ses fils basques pourront venir jouer avec son fils légitime. En 1886, au moment de l'épouser, Blanche connaissait-elle la personnalité et la vie de Pierre Loti? « - Sans doute beaucoup moins bien que nous ! » répond Louis Eckert, un de ses descendants, lors d'une conférence donnée en 2011 à l'ARAH [Association de recherches archéologiques et historiques de Lamonzie-Saint-Martin, en Dordogne] .

Le mode de vie assez particulier de Pierre Loti ne semble pas avoir fait scandale, ni dans la Marine, ni à l'Académie, pas plus que dans sa ville natale, alors que les journaux ne se privaient pas d'ironiser sur sa vie personnelle : Caran d'Ache par exemple a publié dans *Le Journal* des caricatures d'une drôlerie absolument féroce sur son voyage en Palestine. Pendant ce temps, les institutions feignaient d'ignorer le genre de vie atypique de l'officier-académicien. Mais dans le monde des lettres, Loti se retrouvait largement dans la norme. Car beaucoup de ses contemporains, écrivains « fin de siècle », avaient de notoriété publique des vies

privées tout aussi peu conventionnelles. Rachilde avait mis à la mode le lesbianisme, l'homosexualité masculine était également très répandue dans le monde des lettres, tout comme l'usage de l'opium. Jean Lorrain se drogait à l'éther, le monde côtoie le demi-monde, Liane de Pougy fréquente les princesses avant de devenir elle-même la princesse Ghika... Et même les écrivains considérés comme « bourgeois » mènent des double-vies et fréquentent des prostituées. Beaucoup meurent sinon de, du moins atteints par la syphilis. On connaît le cas tragique de Maupassant, mais d'autres en étaient également atteints : Flaubert, parmi les plus âgés, mais dans le courant fin de siècle, Huysmans, Zola, Goncourt, Catulle Mendès et bien d'autres, parmi lesquels Alphonse Daudet, qui connut une agonie particulièrement douloureuse.

La vie personnelle de Loti ne doit pas être confondue avec celles des marins qu'il évoque dans ses œuvres. On constate qu'il s'abstient de toute provocation et s'exprime avec pudeur lorsqu'il évoque la vie de ses amis les matelots. Loin de l'image convenue du marin avec « une femme dans chaque port », il nous montre des hommes qui passés quelques frasques de jeunesse, ont pour ambition de fonder une famille. On voit des matelots qui attendent, pour se marier, d'être passés quartier-maître ou encore mieux second-maître, car les soldes sont modestes et permettent à peine de pourvoir aux besoins d'un ménage. C'est la raison pour laquelle le marin préfère lorsque c'est possible, une jeune fille qui a un peu de bien (c'est le cas du « frère Yves »).

Il arrive que le matelot se marie sans trop savoir pourquoi : de retour de campagne,

... ils font mille extravagances avec leur argent . Quelquefois même ils épousent , en manière de passe temps, des femmes quelconques pour avoir une occasion de mettre une redingote noire. Et Yves, lui, qui avait épuisé autrefois tous les genres de sottises, pour changer, avait fini par un mariage . (*Mon frère Yves*).

Mais le mariage du frère Yves est un vrai mariage, avec une jeune fille douce et honnête, qui va commencer sa vie de couple par sept ou huit mois de veuvage, puisque l'époux part en campagne peu après la cérémonie.

Les rémunérations sont faibles, et c'est pourquoi il arrive que la famille de la jeune fille que courtise le matelot ou le quartier-maître préfère un officier marinier plus âgé, mais dont la solde est supérieure. Ainsi, la famille de Madeleine éconduit Jean Berny : la jeune fille épousera un maître commis (*Matelot*). Pierre le Cor (*Mon frère Yves*) se marie alors qu'il n'est encore que quartier maître, mais va peu de temps après passer Second maître, grâce au soutien de Loti qui fait même intervenir en sa faveur Juliette Adam : « Il est père de famille et soutien d'une vieille mère. Je

rêve de lui faire obtenir un avancement qui lui rende la vie moins dure » (*Lettres à Juliette Adam*, avril 1880, à bord du Friedland)

Jean Payral, le spahi, partage à peu de choses près la situation des marins : le célibat forcé, quelques aventures sans avenir. Comme eux, il aspire au mariage : « habiter une petite maison avec Jeanne Mery, tout auprès du modeste toit paternel ! » (*Le Roman d'un Spahi*). Et il sont nombreux dans son cas, car la marine que décrit Pierre Loti repose sur des effectifs importants. Aucune tâche n'est automatisée, et l'assistance de la machine est limitée à quelques treuils à vapeur. La propulsion mixte, qui subsiste jusqu'à la fin du siècle, impose, en plus des gabiers et personnels de manœuvre, le recrutement de nombreux mécaniciens, chauffeurs et soutiers (car bien entendu, on chauffe au charbon). Il en résulte des équipages constitués par une large majorité de matelots et quartiers-mâtres, tous jeunes et presque tous célibataires ; dont la plupart ne deviendront pas militaires de carrière. Ils peuvent constituer jusqu'à 80 % de l'effectif d'un navire, c'est à dire une proportion inverse à celle que l'on connaît aujourd'hui, où les matelots et quartiers-mâtres ont très minoritaires. Dans la marine du temps de Loti, ce sont les rémunérations les plus modestes qui dominent largement. Ceci étant, les soldes des officiers-mariniers sont encore faibles, et l'officier subalterne, jusqu'au grade de lieutenant de vaisseau, ne perçoit pas une solde compatible avec les dépenses auxquelles il est confronté, d'autant que s'il est admis que la femme d'un officier marinier tiende un petit commerce par exemple, il est exclu qu'une femme d'officier ait un emploi rétribué.

Le marin peut se porter volontaire pour des campagnes qui lui permettront d'améliorer sa solde. Mais ces absences prolongées peuvent mettre les couples à l'épreuve. C'est ainsi que Jean Kervella (*Un Vieux*), déjà âgé pour un matelot (31 ans) parvient avec ses économies, à épouser une jeune fille avec qui il mène une vie rangée pendant quelques mois, savourant la douceur d'un foyer. Malheureusement, il doit partir dans le Pacifique, et la campagne doit durer 3 ans . Ces missions sont parfois très longues et la relève des équipages est inconnue. Loti nous dit que les officiers peuvent bénéficier d'une relève mais que tel n'est pas le cas des quartiers-mâtres et matelots. Ainsi, Kervella découvre à son retour que sa jeune épouse est partie avec « un vieux riche de la ville », le laissant avec une petite fille de deux ans (conçue manifestement juste avant son départ). Dans cette nouvelle, probablement tirée de faits réels, Loti nous montre les difficultés de la vie du marin aux prises avec les dangers que représente pour le couple une absence prolongée Seul le courrier permet de maintenir le lien avec ses proches, un courrier qui parvient avec plusieurs semaines de délai. Loti nous dit dans sa nouvelle que la quatrième campagne de Jean Kervella en mer de Chine a duré 10 mois. Le marin doit choisir entre partir pour une campagne lointaine ou rester au pays, étant entendu que seule la

campagne permet de faire quelques économies et d'améliorer une situation matérielle très précaire.

Son service terminé, le matelot aspire à revenir au pays fonder une famille . C'est pourquoi ils doivent songer à prendre des précautions, et cette réalité est rappelée dans les *3 Dames de la Casbah*, conte oriental jubilatoire. On voit que les trois marins basques des *3 Dames de la Casbah* sont punis : les dames leur ont transmis la syphilis, l'un meurt et les deux autres, qui n'avaient plus que quelques mois de service à faire, se marient avec des jeunes filles qui les avaient attendus au pays pendant qu'ils couraient la mer. Mais la contagion est là et « leur premier né à chacun d'eux vint au monde couvert de plaies qui étaient honteuses à voir ». [signes évidents de la syphilis]. Plus religieux, ou plus superstitieux, les trois marins bretons refusent les avances de la petite prostituée arabe des *3 dames de la Casbah* : ils ont vu une ressemblance avec une représentation de la vierge Marie d'une église de leur pays. Ils rentreront en Bretagne fonder des familles parfaitement saines. Quant à l'ami Jean Barada, le canonnier, dont la conduite n'a pas toujours été exemplaire comme on le verra plus loin, il accumule par des moyens pas toujours très honnêtes, un pécule qui va lui permettre d'épouser, à l'issue de son rengagement de cinq ans, « une petite espagnole qui faisait des modes à Bordeaux dans un beau magasin du passage Sainte Catherine » (Mon frère Yves, chap. 26.)

Et lorsque Loti lui-même envisage de se marier, il est Lieutenant de Vaisseau, âgé de 34 ans. Il demande à Juliette Adam de l'aider à trouver une jeune fille simple, un peu jolie, pas trop grande, bien portante, autant que possible protestante, et « *ayant quelque argent – puisque moi je n'ai rien* » – Là encore, Loti rappelle une réalité : la carrière militaire est peu rémunératrice, alors même que la société attend des officiers qu'ils maintiennent un certain train de vie. Il vaut mieux que l'officier dispose d'une fortune personnelle, de revenus annexes, ou qu'il épouse une jeune fille « qui a du bien ».

En escale, les matelots ont inévitablement des relations avec les femmes du pays, mais la nature de leurs rapports n'est pas toujours comparable avec ce que l'on qualifie en France de prostitution, même s'il existe toujours une forme de rémunération. Et les rapports de l'européen du XIX^e siècle avec la femme d'Afrique ou d'Asie ne peuvent pas être jugés selon les critères contemporains. Loti nous montre des rapports ambigus, des relations tarifées qui n'excluent pas les sentiments, et aussi des rapports de domination dans lesquels les rôles peut être inversés . Loti évoque aussi la prostitution à Brest. Il faut dire que Brest à la fin du XIX^e siècle compte près d'un millier de prostituées, et une vingtaine de maisons closes. Au retour des navires, tous ceux qui ne sont pas attendus par une épouse, une mère, une fiancée, sont la proie des prostituées :

Celles qui les attendent, ceux-ci, sont dans la rue des sept saints, déjà sorties sur leur porte et au guet : femmes aux cheveux à la chien peignés sur les sourcils – à la voix avinée et au geste horrible. Tout à l’heure, ce sera pour elle leur sève, leurs ardeurs contenues, - et leur argent – C’est qu’ils paient bien les matelots, le jour de retour, et en plus de ce qu’ils donnent il y a surtout ce qu’on leur prend après quand par bonheur ils sont ivres à point. (*Mon frère Yves*, chap. 3)

Description très réaliste, on pourrait dire naturaliste de Pierre Loti, qui n’évoque rien que de bien ordinaire. Et la crainte de grossesses non désirées, bien plus que l’austérité des mœurs, interdit aux jeunes hommes célibataires les relations avec des demoiselles de leur âge. Ils n’ont le choix qu’entre l’abstinence, les liaisons avec des femmes mariées, et la fréquentation des prostituées, avec les risques que cela comporte, car il ne faut pas oublier que la syphilis, en ces années 1880, ne se guérit pas.

Pour ce qui est des relations homosexuelles, Loti les suggère à mots couverts, évoquant même la prostitution masculine à travers Barrada, un ami d’Yves Carradec, qui est connu pour « faire commerce de sa beauté ». Yves condamne cette pratique, tout en faisant preuve d’indulgence envers son ami : « *ce n’est pas très joli, Barrada* ». On peut donc supposer qu’il existe des rapports sexuels entre les matelots, certains tarifés, d’autre non, résultat de longs mois de navigation sans escale, et sans doute aussi de la surpopulation des navires, qui entraîne une promiscuité propice aux échanges charnels.

Y avait-il des relations particulières entre les officiers et entre les officiers et les hommes du rang ? Les officiers ne connaissaient pas la même promiscuité que l’équipage, mais le grade ne change rien à l’affaire. Cependant, Loti reste muet sur la question. On peut lui en savoir gré, car l’insertion de descriptions explicites n’aurait rien ajouté à son œuvre. Ces rapports sexuels peuvent dans certains cas, s’accompagner de relations affectives durables (comme celles que l’on suppose exister entre Pierre Le Cor (le modèle du frère Yves) et Julien Viaud, mais Loti n’en dira jamais rien.

Pour résumer, ce que Pierre Loti nous dit des marins et du mariage n’a rien de très original mais il est un des rares à soulever la question des moyens matériels. Bourgeois conservateur qui hantait les salons et n’avait cessé de fréquenter l’aristocratie en cherchant à rencontrer les têtes couronnées, il se révèle parfaitement conscient de la condition du marin de l’État : les soldes, au moins jusqu’au grade de maître ou premier-maître, ne permettent pas de pourvoir correctement aux besoins d’une famille alors même que l’avancement est très lent. On sait, car il l’a exprimé à plusieurs reprises, les réticences de Loti devant ce qu’il appelle les idées nouvelles, qu’il qualifie de généreuses mais de dangereuses, et

sans nul doute eut-il réfuté la notion même de classe ouvrière et de négociation collective. Et cependant, il perçoit sans l'avouer, la similitude entre la condition ouvrière et celle des équipages de la marine de guerre. Il ne préconise pas des mesures radicales, mais interviendra souvent comme on peut le constater à travers sa correspondance, en faveur de cas individuels.

9. conclusion.

Pierre Loti l'écrivain nous livre à travers ses romans, ses articles, un témoignage précieux sur la marine de son temps, car vécu de l'intérieur. Ce témoignage est malheureusement fragmentaire, dans la mesure où il évoque à peine la mutation technologique qui s'opère sous ses yeux, et qu'il n'a pas pu ignorer. Les progrès considérables de l'artillerie, la construction en acier, l'abandon de la voile au profit exclusif de la vapeur, le rôle croissant de la machine dans tous les domaines, l'arrivée de l'électricité, la radio, la chauffe au mazout, les armes nouvelles comme la torpille, tout cela exige de nouvelles compétences, avec des conséquences sur le recrutement et la composition des équipages. Loti en est conscient, mais n'aborde pas ces questions en profondeur. Tout en reconnaissant les mérites des « nouveaux marins », il ne parle guère que de la marine qu'il aime, la marine à voile, celle des beaux gabiers « à demi-nus dans les vergues », qui va disparaître à la fin du siècle. Il faut reconnaître que le faible intérêt qu'il manifeste pour la technique est une attitude commune à beaucoup d'officiers du « grand corps » de sa génération, qui laissent ces questions aux officiers marinières, aux officiers mécaniciens, puis lorsqu'ils seront créés, aux officiers des équipages. Julien Viaud n'a pas été un marin qui accessoirement, écrivait, et Pierre Loti n'a pas été un écrivain passé accessoirement par la marine. Il a été un vrai marin, avec ses quarante ans de carrière dont la moitié en service à la mer et en même temps un romancier à succès.

Philippe Rouyer, mars 2025