

4. Le quotidien du marin

Bien qu'étant largement autobiographique, l'oeuvre de Pierre Loti reste une oeuvre 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 oeuvre 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 matelors 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 rappatrié 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 gravement blessé au combat dans *Pêcheurs d'Islande*, et qui meurt à bord du navire hospital 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 une maladie 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 Redou-

table 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'ai 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 inconnus. En mer, et les jours de mer sont longs, et 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 lorsqu'il parvient au destinataire. 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. 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 babord, 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 boeufs 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'oeil 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 hautbans 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*.