

### 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 m<sup>2</sup> de voile et recevoir que deux mâts « militaires ».

Comme la manoeuvre 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 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'applatit 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.*

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 journal (Journal de Goncourt, 10 fev 1884, p.293)*

*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...*

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, le récit *l'Ouragan*. Après sa 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 pont, 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.

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 m<sup>2</sup> de toile) .

*Le matelot gabier Marie Prives avait été envoyé dans la hune du mâst 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 voile a été largement utilisée jusqu'à la fin du XIXe 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 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 supérieures, 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 ; 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 sur-*

*tout, 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 XXe 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 Rendeer ; 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 Mariage de Loti, 4<sup>e</sup> 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'est 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 *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 XXe 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 XIXe 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 XXe 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.