

Lycée Buffon - Distribution solennelle des prix, faite le 13 juillet 1914

Discours prononcé par M. Camille VALLAUX,
Professeur d'Histoire et Géographie

Souvenirs de mer

Général,

Je vous souhaite de grand cœur la bienvenue parmi nous. Vous êtes des nôtres. En acceptant de faire partie du Conseil d'administration de notre lycée, et en acceptant de présider cette cérémonie, vous avez doublement montré votre sympathie pour nous. Votre exemple prouve, une fois de plus, combien la collaboration de l'armée et de l'université peut être féconde, pour le plus grand bien du pays.

Chers Elèves,

Je ne veux ni vous donner des conseils, ni vous faire un long discours. Le temps des conseils est passé ; celui des longs discours, s'il ne tient qu'à moi, ne viendra jamais. Puisque l'usage veut qu'un de vos professeurs prenne la parole en cette solennité, et puisque ce périlleux hommage m'est échu cette année, je vais vous raconter quelques souvenirs personnels. J'aurai plaisir à le faire : ce qui me fait espérer que vous aurez peut-être quelque plaisir à m'écouter. Si je me trompe, ma bonne volonté me servira d'excuse.

Ce sont des souvenirs de mer que je vais évoquer devant vous. J'ai navigué ... oh ! un peu, rien qu'un peu. Je n'ai pas fait trois fois le tour du monde, comme dans les *Cloches de Corneville* ; je ne l'ai même pas fait une fois. Mes modestes aventures de marin amateur tiennent toutes dans le cadre des mers européennes. De Brest aux îles Shetland et au cap Nord : voilà tout ce que j'ai vu du vaste désert d'eau qui couvre les trois quarts du globe. Mais c'est assez pour connaître la mer, ou au moins les sombres mers du Nord, royaumes de la brume épaisse et des grosses houles. C'est assez aussi pour connaître les marins, pour les estimer et pour les admirer.

Je parle des vrais marins. J'en ai connu quelques-uns, pas beaucoup. Je ne crois qu'il y en ait eu beaucoup. Car, pour être un vrai marin, il faut une vocation chevillée au plus profond de l'âme ; il faut une vocation aussi tyrannique que les grandes passions. Le mot n'est pas trop fort. Le vrai marin n'a pas le goût de la mer ; il a la passion de la mer. Il n'est à son aise qu'au fort du roulis, sous le coup de fouet du vent qui siffle et qui hurle dans les mâtures et dans les cordages. Le marin vraiment fait pour son métier est un prédestiné, comme le grand savant ou le grand artiste. Le don est rare ; il existe pourtant chez nous autant qu'ailleurs. Vous entendrez dire que les Français ont tous perdu le sens et le goût des choses de la mer ... eh bien ! c'est faux ! Nous avons en France de vrais marins, et des marins de premier ordre ; j'en ai connu, je vous l'affirme !

Précisément, j'accompagnais l'un d'eux, il y a quelques années, dans les mers du Nord, lorsque j'ai assisté à un émouvant épisode que je vais vous raconter d'abord. Oh ! le thème est banal : c'est la tempête ; mais les impressions vécues ne sont jamais banales.

L'amiral X... commandait l'avis où j'étais embarqué ; nous venions de visiter les grands fjords de Norvège, et nous faisons route vers l'Ecosse, que nous devons contourner par le Nord, pour aller aux Hébrides et à Glasgow.

Notre avis était un de ces vieux bateaux mixtes, à voiles et à vapeur, construit en bois, tel qu'on les faisait encore il y a cinquante ans. Il ne marchait pas vite ; mais c'était un joli bateau aux formes élégantes et fines, bien bâti pour résister aux mers démontées ; au reste, il montra ses qualités.

Nous venions de traverser sans incident la mer du Nord, sous un ciel opaque et brumeux. Notre étrave fendait une houle déjà longue et creuse. Un après-midi d'août, la longue ligne grise des Shetland se montra à nous. Nous relevâmes sur notre droite le phare de l'extrême pointe, Sumburgh Head : une colonne blanche sur la falaise.

A gauche, au-delà de notre vue, étaient les Orcades. En face de nous montait un grand nuage, assez grand pour enténébrer tout l'horizon. Il montait vite ; bientôt il forma au-dessus de nous une vaste coupole grise. Le murmure de la mer se changeait en une rumeur de plus en plus haute. La nuit tomba. Le roulis du bateau s'accrut ; il se combina avec le tangage pour déterminer ce mouvement de *casseroles* si redouté des estomacs délicats, et même des autres !

De minute en minute, la vitesse du vent augmentait. Les lames embarquaient par-dessus les bastingages. L'eau écumeuse fulgurait aux rares lumières du bateau, s'abattait sur le pont, ruisselait de bâbord à tribord au hasard du roulis, et s'en allait par nos bouches d'égout, les *dalots*.

Vers neuf heures du soir, une accalmie se fit brusquement. Le vent diminua jusqu'à n'être plus qu'une fraîche brise. Le roulis devint un balancement presque moelleux. Nous pûmes relever au loin, sur notre gauche, le feu de Westra, dans les Orcades. Il semblait nous dire : « Je suis là ; par moi, vous connaissez votre position exacte ; rassurez-vous. » Bien que le baromètre baissât toujours, nous crûmes que le fort de l'alerte était passé. Nous allâmes tous, sauf l'officier et les matelots de quart, retrouver nos couchettes.

Mais notre repos ne fut pas long. A minuit, l'ouragan recommença soudain avec une violence extrême. Je fus réveillé à la fois par le bruit du vent, par le choc des lames qui donnaient des tapes aux murailles du bateau, et par un coup de roulis qui faillit me jeter hors de ma couchette. En quittant Brest, nous avions oublié d'emporter les cadres de roulis. Chaque mouvement du bateau me précipitait presque hors de ma couchette et rendait mon repos plus que précaire. Je me cramponnai de mon mieux à un crochet de la cloison. Mais je ne pus demeurer longtemps dans cette position inconfortable.

Je me levai au milieu du désordre de ma cabine, où les verres, les carafes, le pot à eau, les livres et les vêtements dansaient une sarabande infernale. Dans tout le bâtiment, j'entendais des bruits de vaisselle et de verre brisés. Nos hommes, toujours héroïques devant le danger, mais aussi toujours insouciant, avaient oublié de prendre les précautions d'usage à la mer en cas de gros temps. Ils n'avaient rien arrimé, rien fixé.

J'entrai au carré des officiers. – Vous savez qu'on appelle ainsi la pièce commune où ils vivent. – Une grosse lampe l'éclairait. C'était une lampe suspendue à la Cardan ; sa position me donnait la verticale. Or, le roulis était si fort, que la lampe devenait presque parallèle au plafond, tant le bateau se couchait sur le flanc ! J'étudiais ses mouvements en craignant, à chaque grand coup de roulis, de voir le bateau *s'engager*, comme on dit en jargon nautique. Le bateau qui s'engage est celui qui se couche sur le flanc pour ne plus se relever.

Je sortis. Des embruns et des lames terribles balayaient le pont. On venait de mettre à *la cape*. Cela veut dire que le bateau, incapable de continuer sa route, ne donnait avec sa machine que l'effort nécessaire pour se maintenir à peu près au même point. La nuit était d'un noir d'encre ; impossible de repérer notre position. Quelque temps le feu de Westra nous la donna. On voyait, au hasard du roulis, son point lumineux presque au ras des vagues ; puis il s'éclipsait. Vers une heure du matin, il disparut tout à fait. Nous fûmes plongés dans l'horreur de la nuit et de l'inconnu.

Ce qui rendait notre position assez critique, c'est qu'il y avait non loin de nous un haut fond non éclairé avec deux mètres d'eau seulement, le North Shoal. Si le vent nous avait fait dériver dessus, notre bateau se fût brisé comme une coquille de noix.

L'amiral, en montant à la passerelle passa près de moi et me dit : « Les élèves auront quelque chose à dire, dans leurs prochaines lettres à leurs familles ». car nous avions à bord une promotion d'élèves de l'Ecole navale.

Au milieu de la nuit, on entendit à l'avant du bateau un violent craquement qui domina un instant la clameur de la tempête. C'était le bout dehors d'avant qui venait de se rompre. Cette énorme pièce de bois, où s'attachent les cordages de la misaine, trempait dans l'eau chaque fois que le bateau piquait du nez en avant. Une lame plus forte que les autres l'avait brisée comme une allumette.

Arrachée, elle tenait encore aux cordages et pendait le long du bord. A chaque coup de roulis, elle menaçait de crever les murailles du bateau. Un second maître, au péril de sa vie, coupa les cordes à coups de hache. C'était un vieux matelot de carrière, un vrai et simple héros du devoir.

Pendant ces incidents, une idée me hantait. La perspective d'être noyé m'était fort désagréable, comme vous le pensez. Mais surtout celle d'être noyé en pleine nuit. J'ai compris alors l'imprécation d'Ajax à Zeus, dans Homère : « Si tu veux nous tuer, tue nous du moins en plein jour. » Cette phrase me revenait sans cesse à l'esprit.

Enfin s'acheva cette terrible nuit. Le jour levant nous montra une mer démontée. Des vagues énormes, de couleur glauque, hautes comme des maisons, fondaient sur nous. Chacune semblait devoir nous engloutir. Par l'effet de l'inclinaison du roulis, nous avions l'illusion d'être au fond d'un entonnoir où se précipitaient les eaux de l'Océan. Au-dessus de nous les nuages couraient d'un train d'enfer.

Des heures se passèrent encore ! Puis, vers midi, la tempête s'apaisa peu à peu. Les grosses vagues se changèrent en houle. Le bateau put reprendre sa route. Au cours de l'après-midi, le soleil perça les nuages, et le cap Wrath, à la pointe nord-ouest de l'Ecosse, nous apparut lumineux et comme auréolé d'une gloire, dans les derniers rayons du couchant.

En descendant de la passerelle, l'amiral avait les yeux rouges et gonflés par les paquets d'eau de mer qu'il avait reçus en pleine figure. Il me dit en se frottant les mains : « Les *Instructions nautiques* ne mentent pas. Les Orcades ont voulu justifier leur vieille réputation ».

Les *Instructions nautiques* signalent en effet ces parages comme dangereux et souvent battus par les tempêtes.

Eh bien ! à un mot comme celui-là on reconnaît le vrai marin ! Cet homme venait de faire quinze heures de passerelle. Il était épuisé de fatigue et ruisselant d'eau. Il eût été bien excusable de montrer de la mauvaise humeur. Il n'en montrait aucune. Au contraire, il était heureux d'avoir vérifié l'exactitude de ses livres nautiques.

Vous croyez sans doute que cette lutte contre la tempête est le plus dramatique épisode de la vie du marin. Il n'en est rien. Le marin a un ennemi plus dangereux et plus perfide que la

tempête. C'est la brume. J'ai connu les émotions presque tragiques de la brume, dans ce même voyage qui devait être fertile en incidents.

Quatre jours après le coup de vent des Orcades, nous revenions, à travers la Manche, de Dartmouth à Brest. A une splendide journée ensoleillée avait succédé une belle nuit. Nous comptons voir au lever du jour le haut phare de l'île Vierge, sur les côtes de Bretagne, et suivre, depuis ce point jusqu'au goulet de Brest, la côte terrible, déchiquetée, hérissée d'écueils et d'îlots, où tant de bateaux se sont brisés. Mais nos officiers connaissaient chaque chenal et chaque caillou. C'était un jeu pour eux de manœuvrer dans ces parages familiers. A quatre heures du matin, je fus réveillé tout d'un coup par le long hurlement de la sirène ! Une minute de silence, puis encore la sirène. Une autre minute, la sirène recommence. De minute en minute se succédèrent ses appels lugubres.

Il n'y avait pas de doute : nous étions engagés dans la brume.

Je montai sur la passerelle, près de l'officier de quart. Nous plongeons dans une ouate blanche et floconneuse, tantôt très opaque et homogène, tantôt déchirée en lambeaux. Partout la vue était bornée. Aux meilleurs moments, on avait une échappée sur cent ou deux cents mètres de mer. Aux autres, on ne voyait rien du tout. A peine distinguait-on le sommet des mâts ; l'avant et l'arrière du bateau disparaissaient souvent en plein brouillard. On entendait à peine le bruit de la machine, ralentie à très petite vitesse. Les hommes glissaient sur le pont comme des ombres. C'était une véritable évocation de la légende du bateau fantôme.

L'officier me dit qu'on avait aperçu le phare de l'île Vierge juste au moment d'entrer dans la brume. La voix de mon interlocuteur s'étouffait dans cette atmosphère épaisse.

Comme il était impossible de continuer la route prévue, l'amiral donna l'ordre de ralentir et de diriger la marche du bâtiment de manière à contourner au large l'île d'Ouessant, d'après les indications de la sonde.

Alors commença cette navigation émouvante où le marin, , privé de ses points de repère au ciel et à la surface de la terre, les cherche au fond de l'eau, à l'aide du sondeur et des cotes de profondeur portées sur les cartes !

Toutes les cinq minutes, le sondeur Thomson, à l'arrière du bâtiment, déroulait son fil d'acier. Un homme de l'équipage lisait à haute voix l'indication de profondeur portée au cadran, puis la portait à l'amiral, qui, penché sur ses cartes, dans sa cabine, pointait la profondeur au crayon et donnait la route à suivre.

La sirène hurlait toujours. Elle tâchait d'écarter de notre route les autres bâtiments, nombreux dans ces parages aussi fréquentés que dangereux. Car, ce qui domine dans ces circonstances de brume, c'est l'effroyable anxiété de l'abordage. De temps en temps nous entendions d'autres sirènes, proches ou lointaines. Où étaient-elles ? Impossible de le savoir au juste.

Notre chef, lui, semblait n'y pas songer. Sa préoccupation, c'était de marcher correctement à la sonde. Il me dit : « Je veux atterrir sur les Pierres Noires ; nous devons arriver, vers midi, à un mille de ce point ; peut-être alors la brume se dissipera-t-elle ». Les Pierres Noires, c'est un phare sur des rochers, en pleine mer, au sud-est d'Ouessant.

Vers midi, la brume se déchira tout d'un coup. Elle se leva comme un rideau de théâtre, l'horizon de mer reparut partout, et juste en face de nous, à un mille, surgirent les Pierres Noires ! Nous n'avions pas fait une erreur d'un demi-mille dans notre estimation. L'amiral me montra sur la carte ses pointages au crayon, qui nous avaient conduit d'une manière si sûre dans la brume aveugle !

Voilà le premier cas de brume où je me suis trouvé en mer. J'en ai vu d'autres depuis, mais aucun qui m'ait fait assister à un triomphe aussi complet de l'art nautique et de l'expérience du marin.

Je voulais, en prenant la parole, vous raconter quelques souvenirs de mer. J'ai eu tout juste le temps de vous en raconter deux. Je m'aperçois que, tout marin amateur que j'aie été, mes mémoires de marin, si je voulais les écrire, seraient plus longs que je n'aurais cru. J'aurais voulu vous dire que parfois, dans la navigation, on a affaire à un ennemi plus terrible que la tempête et la brume elles-mêmes : c'est l'ennui des longues traversées trop calmes ... Mais j'aime mieux m'arrêter. Il me plaît de vous laisser sous l'impression des côtés héroïques de la vie maritime ; je ne veux même pas effleurer les mesquineries et les misères qui fourmillent dans la carrière du marin comme dans toutes les carrières humaines. Si, comme je l'espère et comme je le crois, la jeunesse moderne est toujours capable des élans d'idéalisme où s'est consumée la jeunesse de ma génération, j'aime mieux lui montrer le beau côté des choses, et mettre particulièrement en relief, dans la carrière du marin, la lutte de l'intelligence humaine, armée et fortifiée par la science, trempée par le caractère contre les forces aveugles et brutales de la nature.

Camille VALLAUX

(1870-1945)

Agrégé d'histoire et géographie (1894)

Professeur à Buffon (de 1913-1914 à 1917-1918)