

*Séance du 22 février 2010*

## **Le poète et l'amiral**

**par André PAGÈS**

Dans “Les lettres de mon moulin”, A. Daudet, lisant le manuscrit de “Calendal”, admire la façon dont Mistral insère la description de trésors du patrimoine provençal dans le récit sans en perturber le cours. La même constatation aurait pu déjà être faite 8 ans plus tôt à propos de “Mireille”. Plusieurs passages y sont, en effet, consacrés à des coutumes, des lieux historiques ou des célébrités de Provence. C’est ainsi que, dès le premier chant de ce drame agreste, 13 strophes de 6 vers rendent hommage, paradoxalement, à un grand homme de mer. J’ai eu l’occasion, il y a 5 ans, d’entretenir l’Académie des premiers exploits du bailli de Suffren, l’égal, selon les spécialistes, du hollandais Ruyter et de l’anglais Nelson dans les annales maritimes. Aujourd’hui, c’est à travers le prisme de l’art poétique que je vous propose de le retrouver. Prisme déformant, Mistral ne faisant pas œuvre d’historien, mais de poète inspiré chantant la gloire d’un compatriote prestigieux. C’est-à-dire qu’Erato est plus sollicitée que Cléo, de sorte qu’il m’a paru plaisant d’essayer de préciser la part prise par chacune de ces Muses.

### **Croisière**

A la veillée, au mas des Micocoules, maître Ambroise, le vannier père de Vincent, à travers une plainte populaire, ranime ses propres souvenirs d’ancien marin de Suffren :

Lou Baile Sufren que sus mar coumando  
 Au port de Touloun a douna signau  
 Parten de Touloun cinq cent Prouvençau.  
 D’ensaca l’Anglés l’envejo ero grando,  
 Voulen plus tourna dins nostis oustau  
 Que noun de l’Anglés veguen la desbrando.

D’emblée quelques remarques s’imposent. La dernière fois où Suffren a levé l’ancre à Toulon, c’est en 1778. Or, à cette date, il n’était encore que Commandeur de Malte. La dignité de Bailli ne lui sera conféré qu’en novembre 1781 et la nouvelle ne lui parviendra que 10 mois plus tard, en pleine campagne des Indes. Par ailleurs, comme certains détails ultérieurs dans le poème le démontrent, c’est avec un seul navire qu’il prend la mer et il s’agit d’une galère. S’il est vrai que Suffren a servi, à divers titres, sur les galères de Malte en 1753, 1761 et 1769, il ne s’est trouvé qu’une seule fois sur celles de France, à bord de “La Hardie”, en 1755, comme enseigne de vaisseau, donc au début de sa carrière. D’ailleurs, dans la Marine royale au

XVIII<sup>e</sup> siècle l'emploi de ce type de bateau ne cesse de diminuer, au point qu'en 1748 sont supprimées les troupes qui lui étaient spécifiquement attachées. Enfin, l'effectif de 500 Provençaux est très exagéré. La galère, en effet, est propulsée par 51 rames chacune manœuvrée par 4 hommes, la chiourme, à elle seule, comprend, donc, 204 galériens. Avec l'état-major, l'infanterie embarquée, les matelots et les argousins ont atteint un total de 300 personnes au plus, déjà fort à l'étroit dans un espace de 42 m sur 8. Les sentiments d'agressivité à l'égard des Anglais, alors nos ennemis héréditaires sont, eux, tout à fait conformes à la réalité.

Revenons au poème. Il nous décrit une croisière de 3 mois avec diverses fortunes de mer :

Mai lou proumié mes que navegavian,  
N'aven vist degun, que, dins lis enteno,  
Li vou de gabian volant per centeno,

30 jours de navigation un peu monotones par bon vent et mer belle. On note l'emploi du mot : "antennes", propre aux galères, longues madriers de 36m46 qui supportent leurs grandes voiles latines.

Mai lou segound mes que navegavian,  
Uno brefounié nous baïe proun préno  
E la niue lou jour dur agoutavian.

Le vent forcit, la mer se creuse, la tempête éclate et l'équipage ne cesse d'écoper. Le calme revient sur les flots, mais pas dans les esprits :

Mai lou tresen mes, nous prengué l'enrabi  
Nous bouié lou sang de degun trouba  
Que noste canoun pousquesse escouba.  
Mai alor Sufren : "Pichoun, à la gabi !"  
Nous fai ; e subran lou gabié courba  
Espincho eilalin vers la costo arabi.

Les marins fatigués sont furieux de ne pas avoir rencontré l'ennemi et leur chef envoie un homme à "la gabi", c'est-à-dire la cage, en provençal, mot qu'a adopté l'ancienne marine pour désigner la hune, cette plate forme fixée au dessus des bords de mâts d'un vaisseau où la vigie se juche pour scruter l'horizon. Or, sans le vouloir, certainement, le poète fait preuve ici d'une exactitude rigoureuse, car gabi est le terme qui convient pour une galère qui ne possède pas de hune. Ses 2 mâts, dont le plus haut appelé "arbre de mestre" mesure 23 mètres, où sont suspendus les antennes, reçoivent à leur extrémité une hotte à claire-voie qui mérite bien le nom de cage. Celle ci est, en partie, soutenue par le "calcet", une sorte de boîte renfermant les poulies à hisser les antennes. La vigie s'est, donc, perchée dans la gabi, épiant, écrit Mistral, la côte arabe. Précision topographique toute relative : s'agit-il de la façade méditerranéenne du Maghreb ou de la rive atlantique du Maroc ? Comme chevalier de Malte, Suffren a croisé devant la première en 1749 et en 1754, il n'a abordé la seconde qu'une seule fois, en 1765, lors de l'expédition punitive contre les pirates de Salé. Mais à cette occasion il ne commandait pas une galère, mais un chébec "Le Singe".

## Combat

“O tron-de-bon goi ! Cridé lou gabié,  
 Tres gros bastimen tout dré nous arribo!”  
 “Alerto, pitchoun! Li canoun en ribo!  
 Cridé quatecant lou grand marinié,  
 Que taston d’abord li figo d’Antibo!  
 N’i’en pourgiren, piei, d’un autre panié”

On comprend qu’à peine en place, la vigie laisse échapper un juron sonore : l’ennemi est en vue, 3 vaisseaux de haut bord, droit devant! Aussitôt, Suffren donne l’ordre de mettre les canons en batterie, sabords ouverts. Cette manœuvre est, en réalité, inexécutable à bord d’une galère. Sur celle-ci, en effet, les 5 pièces : une de 36 au centre, 1 de 9 et 1 de 4 de chaque côté, sont toutes à poste fixe, tout à l’avant du navire, sous la conille. Leur pointage ne peut être réalisé que par l’orientation de l’ensemble de la galère. C’est pourquoi les timoniers de celle-ci sont canonniers brevetés. Ce n’est que sur les vaisseaux de haut-bord que les canons ont des affûts roulants, en retrait derrière les sabords dont les mantelets ne s’ouvrent que pour le combat afin de laisser passer la gueule des pièces, poussées alors en position de tir par leurs servants. Leur nombre est variable, habituellement 74 au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. Rien de tel, donc, sur une galère;

A son ordre Suffren ajoute une plaisanterie : “Faisons leur goûter, d’abord, les figes d’Antibes” autrement dit les boulets, puis ce sera l’abordage. Ce propos goguenard est tout à fait dans la manière du Bailli, dont la bonne humeur réjouit l’équipage, présageant la victoire. Mistral a parfaitement rendu sa familiarité sans démagogie avec ses marins. Nul mieux que lui ne comprenait ses compatriotes dont l’absolu dévouement lui était acquis. Aussi, en 1781, nommé au commandement du “Héros”, exigea-t-il que l’équipage de Provençaux du “Zélé” qu’il quittait soit transféré sur son nouveau bâtiment ! Prétention inouïe dans les annales de la Royale, mais dont-il ne démordra pas, au grand dam des plumitifs de l’arsenal de Brest. A son bord, Suffren ne sacrifiait pas au style de ces Messieurs du Grand Corps. La Varende, nourri des traditions de l’ancienne Marine et soucieux d’aristocratique distinction, suffoque à la vue du Bailli en bras de chemise sur la dunette, la chevelure nouée d’un bout de bitord et coiffé du vieux chapeau gris donné par son frère l’évêque de Sisteron. Mais comment le gentilhomme normand peut-il comprendre ce Méridional dynamique, dont il admire, à son corps défendant, les fabuleuses qualités marines ?

N’avié panca di, se vei qu’uno flamo:  
 Quaranto boulet van coume d’uiau  
 Trauca de l’Anglès li veisseu reiau.  
 Un di bastimen, ie resté que l’amo!  
 Lontems s’entend plus que li canoun rau,  
 Lou bos que cracino et la mar que bramo.

Cette strophe est un magnifique exemple d’hyperbole épique. Comment les 5 pièces d’une galère peuvent-elles lâcher une bordée de 40 coups capable d’anéantir d’emblée un adversaire sur 3. Tactiquement, la galère n’agit pas par le feu, elle ne tire qu’une volée, exceptionnellement 2, avant de se précipiter à force de rames sur l’ennemi. Le long duel d’artillerie, tel que le décrit Mistral, est tout à fait impossible,

comme d'ailleurs la destruction d'un vaisseau de ligne. Les canonniers marins français avaient pour principe de tirer à démâter. En admettant même que leur premier salve a fauché les 3 mâts d'un vaisseau de ligne, celui-ci n'est nullement hors de combat;

Di nemi pamens un pas tout-au-mai  
 Nous ten sépara : que bonur! Que chale!  
 Lou Baile Sufren, entrepide et pale  
 E que sus lou pont brandavo jamai :  
 "Pichot! Crido enfin, que voste fio cale!  
 E vougnen-lei dur'mé d'ôli de-z-Ai!"

Les navires sont presque au contact, Suffren, impavide sur l'espale exposée à la mousqueterie, fait cesse le feu et d'une truculente boutade prélude à l'abordage ! Après les figes d'Antibes, c'est une friction à l'huile d'Aix qui est promise aux Anglais.

N'avié panca di, mai tout l'équipage  
 Lampo is alabardo, I visplo, I destrau,  
 E, grapin en man, l'ardi Prouvençau,  
 D'un soulet alen, crido : "A l'arrambage!"  
 Sus lou bord anglés sautan dins qu'un saut,  
 E coumenço alor lou grand mourtalage!

Suffren n'a pas fini sa phrase, que les marins se ruent aux armes et, sous la plume de Mistral, c'est une panoplie passablement anachronique. La hallebarde, d'origine suisse, a été en usage dans l'infanterie du XIV<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle, devenant ensuite arme de parade. Mais dans la Marine le mot hallebarde sert à désigner la pertuisane, née en Italie au XV<sup>e</sup> siècle, utilisée sur les galères de Louis XIV, mais n'existant même plus comme distinctive des sergents depuis 1766. Quant au "visplo", c'est-à-dire le vouge, antérieur aux précédentes, il a été d'emploi courant chez les gens de pied médiévaux, mais a disparu au XVI<sup>e</sup> siècle. On notera, d'ailleurs, que ces armes à longue hampe à bord étaient embarrassantes pour monter à l'abordage et servaient surtout à le repousser. Reste "i destrau" la hache, redevenue simple outil dans l'armée de terre à cette époque, mais qui, dans la marine poursuit une carrière déjà longue ne prenant fin qu'au XIX<sup>e</sup> siècle. Son manche de 23 pouces, son fer prolongé sur l'arrière par un redoutable pic la rendent très adaptée aux difficultés de l'assaut d'un navire. Bien que le poète n'en fasse pas mention, il est évident que les hommes de Suffren devraient être munis surtout du fameux sabre de bord dont étaient alors en service 2 modèles : l'un datant de 1700, dit de Louvois, l'autre, récent, de 1779, dit de Sartines. Si Mistral les ignore, c'est sans doute parce qu'ils se prêtaient mal à la rime. Il réduit, d'ailleurs, au maximum la manœuvre d'abordage : les marins empoignent les grappins et, en hurlant, sautent à bord du vaisseau anglais. Mais comment est-il possible de bondir d'une galère basse sur l'eau où plongent ses rames sur le pont d'un bâtiment de ligne qui la domine de toute la hauteur de sa muraille? Les hommes de Suffren ne peuvent que grimper sur cette dernière, en s'aidant de la corde des grappins ou utiliser un plan incliné réalisé avec des avirons de la galère. L'escalade sous le feu de l'ennemi est une acrobatie périlleuse et mâter des rames de 11 mètres dans les mêmes conditions, difficile. D'autant

que Suffren a affaire à 2 vaisseaux, or, le 10 juillet 1664, le navire français “Le Bon” avait mis en échec 37 galères espagnoles. Ce qui n’a pas peu contribué au discrédit de la galère ultérieurement. Quoiqu’il en soit, la mêlée s’engage :

Oh! Quenti baceu! Oh! Que chapladis!  
 Que crébis que fan l’aubre que s’esclapo,  
 Souto li marin lou pont que s’aclapo!  
 Mai que d’un Anglès cabusso et peris;  
 Mai d’un Prouvençau a l’Anglès s’arrapo,  
 L’estren dins si arpo et s’aproufoundis”

Furieuse empoignade où les adversaires agrippés se précipitent à la mer dans le fracas d’un mât endommagé par la canonnade qui finit par s’effondrer rompant le pont et écrasant des combattants.

Li ped dins lou sang, duré ‘ quello guerro  
 Desempiéi dos ouro enjusqu’a la niue.  
 Verai, quand la poudro embournié pu l’iue,  
 Mancavo cent ome à nosto galero,  
 Mai tres batimen passeron per iue,  
 Tres bèu bastimen dou rei d’Anglo-terro!

Le corps à corps s’est poursuivi tout l’après-midi mais la victoire est complète les 3 vaisseaux anglais ont sombré. Mais la galère a perdu 100 hommes. On peut s’étonner de l’engloutissement des navires britanniques, car l’abordage est destiné normalement à s’emparer du bâtiment ennemi et non de la couler. Même désarmé, réduit en ponton, on s’efforce, d’ordinaire, de le remorquer.

## Retour au port

Piéi, quand s’envenian au païs tan dous,  
 Emé cent boulet dins nosti murado  
 Emé vergo en tros, velo espeiandrado,  
 Tout en galéjant lou Baile, amistous :  
 “Boutas, nous digué, boutas, cambarado!  
 Au rei de Paris parlerai de vous”

La galère a mis le cap sur la Provence avec, sans doute, quelque difficulté tant elle a souffert du combat. Mais la brève description qu’en donne Mistral correspond à celle d’un vaisseau de ligne après la bataille. Il n’y pas de vergues sur les galères grées de voiles latines et leurs flancs supporteraient difficilement l’incrustation d’une centaine de boulets. Peut-être, le poète avait-il entendu parlé du vaisseau “La Montagne”, construit en 1760 sous le nom “Les États de Bourgogne”, qui après la bataille du 9 au 13 Prairial (28 au 1<sup>er</sup> juin 1794), rentra à Brest avec 233 boulets fichés dans sa coque. Mais c’était un trois-ponts de 120 canons dont la paroi de chêne avait un mètres d’épaisseur. En revanche, Mistral une fois encore, campe un Suffren détendu, affable, plaisantant avec ses marins et leur promettant de parler d’eux à Versailles.

“O noste amirau, ta paraulo es franco  
 I’aven respoundu, lou rei t’ausira.  
 Mai, pauri marin, de-que nous fara?  
 Aven tout quita, l’oustau, la calanco  
 Per courre à sa guerro e pér l’apara,  
 E veses pamens que lou pan nous manco!”

L’emploi du terme d’amiral relève de l’anticipation, Suffren n’a été nommé vice-amiral qu’en 1784 après sa campagne des Indes.

Mai se vas amount, ensouvène-te  
 Quand se clinaran sus toun beu passage  
 Que res t’amo autant que toun équipage  
 Car, ô bon Sufren, s’avian lou poudé,  
 Davans que tourna dins nosti vilage,  
 Te pourtarian rei sus lou bout doù det!”

Le poète a su parfaitement traduire l’attachement de ces hommes à leur chef d’une façon naïve et touchante ; s’ils le pouvaient ils le feraient roi “sus lou bout dou det” formule typiquement provençale équivalent à “avec les plus grands égards”.

Maître Ambroise s’interrompt alors pour préciser que l’auteur de la plainte est un pêcheur de Martigues qui l’a composée en tendant ses filets. Puis il reprend pour une conclusion brève et désolée :

Lou Baile Sufren parte per Paris,  
 E dien que li gros d’aquelo encountrado  
 Fugueron jalous de sa renomado,  
 E si viei marin jamai l’an pu vist !

Ces deux vers condensent l’énigme de la mort du Bailli. Débarquant pour la dernière fois à Toulon, retour des Indes, le 26 mars 1785, et triomphalement accueilli, il part très rapidement pour Paris où il arrive le 3 avril. Les marins n’auront l’occasion de le revoir brièvement que l’année suivante lors d’un court et ultime séjour en Provence. Il meurt le 8 décembre 1788, officiellement de maladie. Obèse, depuis longtemps podagre, il aurait été frappé d’apoplexie alors qu’il rendait visite à Madame Victoire, la tante du Roi, à Versailles. Le médecin de celle-ci le saigna deux fois sans résultat et Suffren fut ramené en carrosse chez lui où il décéda 3 jours plus tard. Mais, par la suite, se répandit le bruit d’un duel fatal soit avec un adversaire de hasard, soit avec un ancien officier de marine jadis cassé à la demande du Bailli. Deux noms d’anciens de ses subordonnés ont été avancés sans preuves démonstratives et actuellement encore le mystère persiste.

Il est, donc, bien évident que le poème ne correspond à aucun épisode précis de la vie de Suffren. Tenter une datation même très approximative en recoupant divers éléments du récit est impossible, tant ces derniers s’avèrent contradictoires. C’est le cas de l’emploi de termes techniques propres aux galères ou aux vaisseaux de haut-bord, indifféremment et parfois à tort. A cela s’ajoute une ambiguïté topographique : sur quelle mer ce combat se déroule-t-il ?

Un censeur rigoureux ou un pédant tatillon auraient beau jeu à taxer Mistral d'une désinvolture inadmissible à l'égard de l'Histoire. Mais la dissection minutieuse du texte à laquelle vous venez d'assister n'a pas été entreprise dans cet esprit. Ce n'est qu'un exercice littéraire qui démontre le privilège de l'artiste d'interpréter la réalité selon sa sensibilité. Il se conjugue ici avec une habile composition.

Mistral, en effet, ne s'attache à décrire ni l'apparence physique du Bailli, ni l'une de ses actions d'éclat en particulier. Par contre en quelques vers il nous livre l'essentiel de son profil psychologique : énergique, impassible sous le feu, acharné à la perte de l'ennemi, attentif à ses hommes. Tous traits authentiques, conformes aux témoignages des contemporains. Ce portrait véridique, le poète le superpose à un décor faits d'emprunts à diverses époques de la vie de Suffren. Les caravanes sur les galères de Malte, les campagnes à bord des vaisseaux du Roi, les tempêtes et les combats sans merci en Méditerranée ou sur les océans, tout cela a effectivement été vécu par le Bailli en 40 années. Les éléments qu'en détache Mistral, il les rassemble dans un court laps de temps. Cette concentration même leur retire toute vraisemblance, mais permet au poète de broser un fond de toile qui met en lumière au premier plan la figure du grand Provençal.

Cette mise en scène permet à une langue sonore et harmonieuse de s'exprimer avec une égale maîtrise sur différents registres, de sorte que ce bref passage maritime, serti dans un célèbre poème rural, suffirait, s'il en était besoin, à démontrer que dès sa première œuvre, Mistral était en pleine possession de son génie.