Les marins et la mort
Actualité d'un mythe

Jean-Marie Kowalski
Agrégé de lettres classiques, docteur en langues et littératures anciennes, professeur à l'École navale

Introduction : variations autour d'un thème tragique

« *Homme libre, toujours tu chériras la mer* ». Rares sont les discours sur la mer qui omettent ce passage obligé par Baudelaire, contribuant à ériger ce vers en adage prophétique, au risque d'oublier le sombre dernier quatrain qui rappelle la lutte implacable à laquelle se livrent l'homme et la mer depuis des siècles. Lorsque l'on déplore l'insuffisante prise en compte en France de la mer dans la conception de la puissance de la nation, c'est à Richelieu que l'on attribue la sentence selon laquelle « *Les larmes de nos souverains ont le goût salé de la mer qu'ils ont ignorée* ».

Aux côtés de la liberté et de la puissance qu'elle confère, la dangerosité de la mer fait partie des principaux lieux communs égrenés à son sujet. On prête ainsi souvent à Platon ou à Aristote la phrase suivante : « *Il y a trois sortes d'hommes : les vivants, les morts, et ceux qui vont sur la mer.* » Peut-être notre imaginaire collectif exigeait-il que les plus grands philosophes de l'antiquité fussent cités avec Baudelaire et Richelieu pour nous conforter dans des représentations peu remises en cause. L'absence de référence précise rend pourtant douteuse la fiabilité des sources. Il semble en vérité que cette dernière réflexion ait été formulée par Anacharsis, l'un des sept sages de l'antiquité. Diogène Laërce, auteur des *Vies, doctrines et sentences des philosophes illustres*[1] résumait dans un trait d'esprit qu'il attribue à ce philosophe la fragilité de l'être humain en mer. Un jour où on lui demandait si les vivants étaient plus nombreux que les morts, il répondit par la question suivante : « *Mais d'abord, ceux qui sont sur mer, dans quelle catégorie les rangez-vous ?* » Les Grecs, familiers de la mer, avaient pleinement

1 Diogène Laërce, *Vies, doctrines et sentences des philosophes illustres*, trad. R. Genaille, Paris, Flammarion, 1933.

conscience de la dangerosité de cet environnement, qui se confirme à travers les siècles. Sans doute le marin des temps anciens avait-il conscience de n'être séparé de la mort que par quelques centimètres de bois.

Les formes prises par la mort en mer à travers les siècles ont cependant considérablement évolué : la maladie et la bataille font sans doute moins de victimes aujourd'hui que par le passé, mais le milieu maritime continue d'être particulièrement accidentogène, tandis que la mer fait aujourd'hui de nombreuses victimes, en-dehors des populations traditionnelles de marins. La mer reste ainsi le lieu d'authentiques tragédies, qui suscitent la pitié, mais surtout la terreur chez ceux qui en sont les témoins. Le modèle de la tragédie se poursuit jusque dans les conditions des drames qui se jouent dans l'espace confiné et restreint des navires, en un temps généralement très bref. Il en résulte une forme d'intensité tragique qui tient sans doute moins au nombre des victimes qu'à leur concentration spatio-temporelle et à la charge symbolique de la mort en mer dans nos représentation collectives. Les chocs subis en ces occasions par les équipages peuvent notamment être à l'origine de troubles profonds d'ordre psychologique[2].

La maladie, l'accident, la bataille, trois « Parques » traditionnelles du marin

La mer a longtemps été le théâtre d'hécatombes cachées aux yeux du plus grand nombre, ravageant implacablement les équipages. Dans *La mort et les marins*[3], Philippe Masson désignait la bataille, la maladie et l'accident comme les trois Parques du marin, maîtresses du destin de ceux qui s'aventurent sur les mers. Cela est particulièrement vrai à l'époque moderne. Entre 1725 et 1734, 14,1 % des équipages des navires participant au commerce triangulaire décèdent, c'est le cas de 9,7 % de ceux qui prennent la route des Indes Orientales, et de 0,5 % des pêcheurs de hareng. Étrangement, les activités liées à la pêche, même hauturière, semblent moins dangereuses, bien que les chiffres restent particulièrement élevés au regard des statistiques contemporaines. Les archives dunkerquoises attestent ainsi une perte annuelle de 2,5 % à 4 % des équipages engagés pour l'Islande au cours du XVIII[e] siècle[4]. Aux risques de la navigation s'ajoutent les risques de la maladie.

Aujourd'hui encore, les milieux maritimes restent fortement confrontés à la réalité brutale de la mort. En dépit des progrès considérables accomplis dans le domaine de la sécurité de la navigation au cours des dernières décennies, ils restent les plus durement touchés par les accidents professionnels. En France, en 2007, alors que l'on compte à terre 40 accidents du travail pour 1 000 salariés, ce chiffre s'élève à 121 accidents pour 1 000 marins dans le domaine de la pêche et à 124 dans la marine

2 On a ainsi constaté 22 % d'états de stress post-traumatique chez les marins britanniques ayant participé à la guerre des Malouines. Voir Baert, P., Roger, A., Padilla, A., De Carbonnières, H., Clervoy, P. Évaluation de l'état de stress post-traumatique après un accident sur sous-marin. *Médecine et armées*, 2009, 37, 3, p. 267-272.

3 P. Masson, *La mort et les marins*, Paris, Glénat, 1995, p. 211.

4 Cabantous, Alain. Le corps introuvable. Mort et culture maritime (XVI[e] - XIX[e] siècles). *Histoire, économie et société*. 1990, vol. 9, n°3, p. 321-336.

de commerce[5]. La situation semble très différente dans la Marine nationale[6] : pour une moyenne annuelle d'environ 9 500 marins affectés dans la force d'action navale entre 2007 et 2009, on compte un peu plus de quatre cents accidents par an, soit un taux de 43 accidents pour 1 000 marins, ce qui correspond aux données constatées pour un salarié moyen, alors même que l'univers de travail expose aux risques. Si l'on s'en tient aux accidents liés à des activités strictement professionnelles, en excluant les accidents survenus pendant un trajet domicile-travail, les trajets n'ayant pas de lien avec une activité de service et les accidents de sport, la moyenne tombe à 242 accidents par an, dont un tiers en mer[7]. Le taux d'accidents ne s'élève alors plus qu'à 25 pour 1 000 marins.

La mer reste un milieu particulièrement dangereux pour ceux qui y travaillent. Les chiffres sont encore spécialement éloquents lorsque l'on observe le nombre de décès par chute à la mer ou par naufrage dans le monde de la pêche : un marin pêcheur a environ 44 fois plus de chances de mourir au travail qu'un travailleur ordinaire[8]. La situation est plus alarmante dans certaines régions du monde. Les chiffres fournis lors du 3e congrès hispano-francophone de médecine maritime, qui s'est tenu à Agadir en 2009, parlent d'eux-mêmes : on compterait entre 90 et 150 accidents mortels pour 100 000 marins pêcheurs dans le monde. Ce chiffre serait compris entre 300 et 1 000 en Afrique de l'Ouest, et il s'élèverait à 585 en Afrique du Sud. Notons en comparaison qu'au cours de la période 2007-2009, aucun décès accidentel ne semble avoir été à déplorer sur les bâtiments de surface de la Marine nationale. Le risque d'accident mortel est cependant toujours présent, comme l'ont rappelé les accidents survenus dans l'aéronavale en 2008 et 2009. Dans le monde des forces sous-marines, les accidents ont fait quelque 200 victimes depuis la deuxième guerre mondiale à la faveur de huit accidents[9]. La froideur des statistiques tendrait à penser que le métier de sous-marinier ne se distingue pas par sa dangerosité, au regard du nombre de morts que l'on déplore chaque année dans le monde des marins pêcheurs. En revanche, les accidents qui touchent les sous-marins frappent l'imagination par l'incertitude qui plane souvent sur les causes réelles de la disparition du submersible et sur la localisation de l'épave. Par ailleurs, les accidents de sous-marins se distinguent par le nombre élevé de victimes qu'ils font (25 morts en moyenne par accident mortel sur les sous-marins français depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale).

5 MEEDAT, direction générale de la mer et des transports, *Rapports et statistiques 2007 : les accidents du travail maritime*, disponible sur internet : http://www.mer.gouv.fr/IMG/pdf/yd-1136-couverture_stat1_2007.pdf_-_Adobe_Acrobat_Professional_cle7771ff.pdf

6 En l'absence d'outil statistique, les chiffres fournis ici sont établis à partir du relevé des accidents ayant entraîné une interruption temporaire de travail (y compris accidents survenus sur le trajet domicile-travail) d'une journée ou plus. Les chiffres ne sont qu'indicatifs. ils ne tiennent pas compte des éventuelles déclarations manquantes, incomplètes ou erronées.

7 Cette proportion est comparable à ce que l'on observe dans le domaine de la pêche. En revanche, les accidents sont aussi nombreux à terre qu'en mer dans la marine de commerce.

8 16 morts pour 13 816 emplois en 2007 contre 474 accidents du travail mortels pour 18 millions de salariés en 2005.

9 *Casablanca* le 5 mars 1946 (2 morts), *L2326* le 5 décembre 1946 (24 morts), *Sybille* le 24 septembre 1952 (48 morts), *Minerve* le 27 janvier 1968 (52 morts), *Eurydice* le 4 mars 1970 (57 morts), *Galatée* le 20 août 1970 (6 morts), *Doris* le 23 octobre 1983 (2 morts), *Émeraude* le 30 mars 1994 (10 morts).

On meurt toujours en mer aujourd'hui

De nos jours, la mort ne frappe pas en mer que les professionnels de cet environnement ou ceux, toujours plus nombreux, qui l'ont choisie pour y pratiquer une navigation de plaisance ou de compétition. Le développement des transports par voie maritime entraîne de nombreuses tragédies chaque année, liées le plus souvent à l'obsolescence des matériels et au non respect des règles les plus élémentaires de sécurité. On se souviendra par exemple du naufrage du *Joola* dans la nuit du 26 au 27 septembre 2002[10]. Nous n'oublierons pas non plus que c'est souvent en mer que s'abîment les avions de ligne victimes d'avaries ou d'actes terroristes.

Bien qu'il soit impossible d'établir un bilan chiffré précis, la mort en mer est aujourd'hui celle qui frappe nombre de migrants qui tentent de rejoindre clandestinement les côtes européennes[11]. Pour plus de 30 000 migrants recueillis en 2008 sur l'île de Lampedusa, combien ont péri en mer sur les embarcations surchargées de passeurs ? Si l'on s'en tient aux chiffres fournis par la presse, 556 personnes auraient trouvé la mort en 2007 en tentant cette traversée[12]. Selon d'autres données, quelque 600 cadavres auraient été récupérés au cours de la seule année 2006 sur les côtes des Canaries[13]. À ces chiffres s'ajoutent les témoignages accablants de marins pêcheurs qui déclarent recueillir parfois des corps sans vie dans leurs filets, qu'ils rejettent à la mer, privés de sépulture. Les marins des bâtiments militaires confrontés à ces situations attestent eux aussi du caractère insoutenable de cette mort sans visage, bien éloignée des représentations légendaires de ces bateaux dont on avait perdu la trace et qui peuplaient encore au XIX^e^ siècle les légendes faites de vaisseaux fantômes que l'on retrouvait parfois des années après leur disparition, avec les corps de leurs membres d'équipage réduits à l'état de squelettes.

Intensité tragique de la mort au combat pour le marin

Aux risques de l'accident et de la maladie s'ajoutent pour le marin des marines de guerre celui de la mort au combat. Certes, le spectre de cette mort s'est quelque peu éloigné avec la fin des conflits en Europe, mais il ne s'est pas

10 On peut également penser au naufrage du *Princess of the stars* aux Philippines le 21 juin 2008, qui fit plus de 800 victimes. Les marins du bâtiment hydrographique *Laplace* qui participa aux opérations de repêchage des corps lors de la catastrophe du *Joola*, firent l'objet d'un soutien psychologique spécifique. Voir Raingeard, D., Devillières, P. Soutien psychologique : un concept d'actualité. *Cols bleus*, n°2655, 05/04/2003. NdA Voir dans la Revue Maritime n° 464 de février 2003 « Les causes du naufrage du *Joola* » par Seydou Madani Sy et « Sécurité maritime et tiers-monde : la leçon du *Joola* » par Bernard Dujardin (disponible sur ifmer.org). NdR

11 Voir l'éditorial du n° 479 de juillet 2007 (disponible sur ifmer.org) : *Il faut sauver les immigrants illégaux !* de Francis Vallat et Bernard Dujardin. NdR

12 Chiffres fournis par https://fortresseurope.blogspot.com sur la base d'informations recueillies dans la presse.

13 E. Blanchard, O. Clochard, C. Rodier. Compter les morts. *Plein droit*, 77, juin 2008. Ces chiffres sont fournis par le réseau Migreurop, qui fédère des associations de défense des droits des migrants.

écarté[14]. L'action de guerre en mer reste porteuse de représentations spécifiques de la mort qui entrent parfois en conflit avec le système de valeurs de l'éthique militaire. Par ailleurs, il convient de s'interroger sur la capacité de nos opinions publiques à accepter les pertes humaines importantes que subirait probablement un bâtiment militaire touché par une action hostile.

Le premier trait qui ressort des combats navals est tout d'abord l'extrême concentration du déchaînement de la violence, tant dans le temps que dans l'espace. Le cœur de la tragédie de Mers-el-Kébir ne dura ainsi que moins d'une vingtaine de minutes. Dans ce laps de temps très bref, une éternité pour ceux qui furent les victimes du bombardement, 24 salves et 144 coups de canon suffirent aux navires britanniques pour accomplir l'essentiel de leur mission. Le bilan est lourd : 1 285 tués, dont 1 012 à bord de la seule *Bretagne*. Avec la fuite de quelques bâtiments français brièvement pris en chasse par les Britanniques se dénouait un drame commencé dans les premières heures de la matinée du 3 juillet 1940. C'est sans doute cette concentration de la violence, plus encore que le nombre des victimes dont peut éventuellement naître une fascination macabre, qui rend palpable toute la démesure du combat naval. Le contre-amiral François Bellec rapprochait déjà dans l'introduction de son ouvrage sur *les Tragédies de la mer* l'histoire maritime de l'humanité d'une tragédie quotidienne depuis au moins dix mille ans[15]. Si les drames qui se jouent sur mer suscitent sans doute la terreur et la pitié, c'est cependant sans doute moins à cause du destin exceptionnel des hommes qui les vivent qu'à cause de la concentration extraordinaire de ces drames dans l'espace et dans le temps.

Il en va de même à l'échelle des conflits. Si l'on observe les statistiques britanniques relatives aux pertes subies pendant la première guerre mondiale, les marins semblent relativement préservés comparativement à leurs homologues de l'Armée. Cette dernière compte en effet des pertes moyennes de 11 079 hommes sur le front français chaque mois, dont 2 930 morts[16]. Si on les compare aux pertes subies par la Royal Navy au cours d'un mois particulier, on observe que du 1er au 30 mai 1916, cette dernière perd 102 hommes touchés par la maladie, 15 qui décèdent du fait de chutes à la mer ou d'accidents divers, et 78 qui meurent au combat dont 30 dans le naufrage du sous-marin *E18* aux alentours du 24 mai. Au cours des trente premiers jours du mois de mai 1916, la marine britannique voit donc ses effectifs davantage entamés par la maladie que par les torpilles, mines ou obus allemands. Le 31 mai commence la bataille du Jutland, qui s'achève dès le lendemain mais se concentre au cours de la première journée.

Les données disponibles[17] sur cette bataille permettent d'établir des statistiques sur 6 056 morts du côté britannique. Ces chiffres révèlent la grande concentration des

14 Les marines contemporaines ne sont cependant pas à l'abri de pertes importantes. Après la guerre des Malouines, l'attaque aérienne contre la frégate américaine *Stark* le 17 mai 1987 (37 morts) et l'attaque terroriste menée contre le *Cole* le 12 octobre 2000 (17 morts, 39 blessés) rappellent l'exposition des marins au risque et l'extension contemporaine de ce risque à la menace terroriste.

15 Bellec, François. *Tragédies de la mer. Les mythes et l'histoire.* Paris, Oxus, 2007, p. 7.

16 War office (UK), *Statistics of the military effort of the British Empire during the Great War, 1914-1920*, London, H. M. Stationery, 1922, p. 253.

17 Voir le remarquable travail proposé par Don Kindell sur www.naval-history.net.

pertes dans le temps et sur les quelques bâtiments sévèrement endommagés ou détruits. 13 bâtiments de toutes tailles furent coulés, 23 endommagés (l'un d'entre eux, le *Warrior*, coula le lendemain de la bataille). Sur les 13 bâtiments coulés, on compte pas moins de 5 595 morts contre seulement 461 sur les 23 endommagés. Autrement dit, les pertes moyennes s'élèvent à 20 morts par bâtiment endommagé[18] et à 430 par bâtiment coulé. Ces quelques chiffres égrenés illustrent à leur manière la concentration tragique du combat naval. En une seule journée, la Marine perd ainsi plus du double des pertes mensuelles moyennes de l'Armée, dans la fulgurance des coups portés sur l'espace infiniment restreint des navires[19].

Au regard de ces chiffres, il semble ainsi que le marin côtoie sans doute moins la mort au quotidien que les autres militaires, ce qui pourrait donner l'illusion d'une forme de préservation du danger. En revanche, lorsqu'elle survient, c'est avec une brutalité qui entraîne en quelques instants la quasi-totalité d'une unité, avec des chances de survie infimes[20].

Cette concentration tragique du temps de la mort en mer pour les équipages de bâtiments de combat trouve un écho dans la concentration des naufrages au cours de la période hivernale en Europe. À partir d'une étude sur les drames de la mer rapportés par la presse américaine entre 1750 et 1774, J. Goldenberg a montré que plus de la moitié des naufrages, dont le quart ne laissait aucun rescapé, avaient lieu entre décembre et mars[21].

L'eau et la mort

On ne peut parler du rapport des marins à la mort sans s'intéresser spécifiquement à la représentation de la noyade, même si cette dernière n'est pas la seule cause de mort en mer, en particulier au combat, et que les noyades surviennent dans toutes sortes d'étendues aquatiques. C'est la mort atroce que les Romains des temps anciens auraient réservée aux parricides selon Cicéron, jetés vivants au Tibre dans un sac de cuir cousu[22]. Lorsque Néron tenta la première fois d'assassiner sa mère Agrippine, ce fut en organisant un simulacre de naufrage du navire sur lequel elle avait

18 À titre de comparaison, on compta 20 morts sur le *Sheffield*, touché par un missile argentin le 4 mai 1982, 22 sur *l'Ardent*, bombardé le 21 mai 1982, 19 sur le *Coventry*, endommagé le 25 mai 1982. Ces trois bâtiments sombrèrent par la suite.

19 L'ampleur de ces catastrophes navales, de nature à frapper durement les esprits, a très tôt fait l'objet d'études médicales. Voir Hesnard,A. Troubles nerveux et psychiques consécutifs aux catastrophes navales. Contribution à l'étude des psychonévroses émotives. *Revue de psychiatrie*, 1914, 18, p. 139-151.

20 Lorsqu'un aumônier embarquait sur les navires de guerre et que survenait le naufrage à l'époque moderne, il était ainsi courant qu'il accordât une absolution générale à tout l'équipage après la récitation d'une prière collective et d'un Confiteor. Voir A. Cabantous. Le corps introuvable. Mort et culture maritime (XVI^{e} - XIX^{e} siècles). *Histoire, économie et société*. 1990, vol. 9, n° 3, p. 321-336.

21 Goldenberg, J.A. Les marins et la mort au XVIII^{e} siècle à travers la presse américaine (1750-1774), *Anthropologie maritime*, 1988, n° 3, p. 85-95.

22 Cicéron, *De inventione oratoria*, 2.50.

été invitée à embarquer. Quant à Pompée, le vainqueur des pirates, l'horreur de son assassinat à son arrivée sur la côte égyptienne de Péluse après sa défaite face à César est amplifiée par l'absence de sépulture accordée à sa dépouille par ses assassins. Certes, il ne périt pas noyé, mais son corps décapité fut livré aux flots. Cependant la fortune, dit le poète Lucain, lui accorda tout de même une sépulture.

Méconnaissable, le corps abandonné à la mer est condamné à ne pas jouir du repos d'une sépulture digne. Plus proches de nous, les noyades organisées par Carrier dans la Loire pendant la Terreur entre novembre 1793 et février 1794 figurent quant à elles parmi les pires pages de l'histoire de la Révolution française. Le film *Titanic* est à inscrire au nombre des plus grands succès du cinéma, et dans l'univers de la création littéraire, le récit par Günther Grass dans *En crabe* du torpillage le 30 janvier 1945 du paquebot *Wilhelm Gustloff* par un sous-marin soviétique et la mort de ses 9 000 passagers connut un gigantesque succès de librairie en 2002. Conscient des conséquences psychologiques pour la population de l'annonce d'un naufrage, Winston Churchill décida pour sa part de garder confidentielle l'annonce du naufrage du paquebot *Lancastria*, coulé le 17 juin par un bombardement allemand, peu après son départ de Saint-Nazaire[23]. La fascination macabre qu'exerce le nombre des victimes touche sans doute autant l'opinion que les conditions de la mort subir par les naufragés.

La mort par noyade fait peur, elle fascine aussi, renvoyant sans doute à des représentations fondamentales que Foucault décrivait en ces termes : « *La raison a longtemps appartenu à la terre ferme. Île ou continent, elle repousse l'eau avec un entêtement massif : elle ne lui concède que son sable. La déraison, elle, a été aquatique depuis le fond des temps.* » L'océan apparaît comme un « espace infini, incertain » celui de « figures mouvantes, aussitôt effacées, ne laissant aussitôt derrière elles qu'un mince sillage et une écume »[24]. Ce sont les figures fondamentales que l'on observe tant dans les luttes de Yam contre Baal de la mythologie ougaritique, que dans les luttes d'Athéna et de Poséidon pour la maîtrise de l'Attique ou l'apaisement de la tempête par le Christ dans les récits des évangélistes Matthieu, Marc et Luc qui oppose la foi du croyant à la peur que suscitent les éléments. Cette mort fait peur en Grèce ancienne par crainte de la dissolution du corps. La peur est tout aussi grande à Rome, mais pour des raisons sensiblement différentes : la mort par noyade semble être une mort sans visage, une mort qui prive le défunt des moyens de le reconnaître et de son identité[25]. La noyade acquiert une autre dimension, puisqu'elle est parfois perçue comme un châtiment divin : au XIII^e^ siècle, la *Légende dorée* rapporte ainsi dans la vie de sainte Julienne que le préfet qui avait pris la décision de la faire décapiter prit ensuite la mer et perdit la vie avec une trentaine de ses hommes dans un naufrage.

23 Kocher-Marboeuf, Éric. Les avatars de la noyade au XX^e^ siècle, dans Chauvaud, Frédéric (dir.), *Corps submergés, corps engloutis*, Paris, Créaphis, 2007, p. 89-108. NdA Sur l'affaire du *Lancastria* voir l'article de Surcouf dans la Revue Maritime n° 473 d'août 2005 (disponible sur ifmer.org) « Le *Lancastria*, une catastrophe maritime oubliée.» NdR

24 Foucault, M. L'eau et la folie. *Médecine et hygiène*, n° 613, oct. 1963, p. 901-906.

25 Voir Cordier, Pierre. De la noyade en Grèce et à Rome. dans Chauvaud, Frédéric (dir.), *Corps submergés, corps engloutis*. Paris, Créaphis, 2007, p. 23-30.

Crainte religieuse de la mer

La crainte de la mort en mer trouve de toute évidence dans notre environnement culturel une double origine. Elle tient sans doute pour partie aux représentations chrétiennes de la mer et à leur évolution au cours des siècles, mais aussi dans le cas particulier de notre pays à sa méconnaissance de la mer et du milieu maritime. Les représentations chrétiennes sont assurément ambigües. Faire de la mer un espace de désolation et de mort serait sans doute quelque peu réducteur. Selon le récit biblique de la création (Genèse, 1.9), la mer est comme la terre le fruit de la création divine. Elle n'est ni inquiétante ni meurtrière, mais c'est de la terre (Genèse, 1.11-12) que l'homme peut tirer sa subsistance. De la même manière, la description du jardin d'Eden (Genèse, 2.10-14) donne au paradis un jardin et des fleuves, mais il n'est pas bordé par la mer. Domaine stérile de l'instable et du chaos, elle est aussi le lieu où Jonas fut englouti dans le ventre du monstre, épisode qui associe la mer à l'univers de la mort par la préfiguration de la résurrection du Christ à Pâques.

Ces représentations chrétiennes fondamentales s'enrichissent de représentations nées de l'environnement maritime qui nous entoure. Notre rapport à la façade atlantique mérite ainsi que l'on s'y intéresse. Bien que le héros homérique de l'Odyssée soit avant tout un terrien, attaché à sa terre natale, conduit par les vicissitudes de l'existence à errer sur les flots, sa représentation du monde est gouvernée par sa fréquentation de la mer. Pour les peuples méditerranéens, aller vers l'intérieur des terres, chez ces peuples qui ne connaissent ni les navires, ni les avirons qui permettent de les faire avancer, c'est aller vers l'inconnu qui nourrit l'inquiétude[26]. Pour les populations que borde l'Atlantique, cette étendue maritime sans limites où s'abîme le soleil chaque jour reste longtemps assimilée au royaume des morts[27], marqué cependant par son ambivalence : certains y voient le lieu où rechercher l'Atlantide ou les Champs-Élysées, tandis que des théologiens y localisent l'Eden. Le récit du voyage de saint Brandan à la recherche de la terre promise au VI^e^ siècle a pour cadre cet océan.

La représentation chrétienne de la mer évolue cependant dans le temps, elle ne reste pas figée dans une crainte entretenue par l'ignorance, comme en témoigne le déplacement progressif des colonnes d'Hercule, qui marquaient dans l'antiquité gréco-romaine la séparation entre la mer Méditerranée et l'Atlantique. Le franchissement au XV^e^ siècle du cap Bojador par les navigateurs portugais les place au niveau du Cap Vert[28]. Repoussées toujours plus loin de long des côtes africaines, elles sont finalement placées en pleine mer : dans le voisinage des Açores (carte de Francesco Pizigani de 1367) puis au milieu de l'océan (carte vénitienne de 1430)[29]. Dès la fin du XV^e^ siècle, les Canaries et les Açores font partie intégrante des espaces ouverts à l'homme, qui restent

26 Purves, Alex. Unmarked Space: *Odysseus and the Inland Journey*. Arethusa - Volume 39, Number 1, Winter 2006, pp. 1-20.
27 Tempère, Delphine. *Vivre et mourir sur les navires du siècle d'or*. Paris, PUPS, 2009, p. 229.
28 Randles, W.G.L. *La représentation de l'Atlantique dans la conscience européenne au Moyen-Âge et à la Renaissance*. Madeira, Centro de estudos de historia do Atlantico, 1989, p.7.
29 Tempère, Delphine. *Vivre et mourir sur les navires du siècle d'or*, p. 230.

toutefois des espaces inquiétants peuplés de monstres fabuleux qui cristallisent toutes les peurs humaines.

Alors que les craintes liées à la mer semblaient avoir reculé, la réforme post-tridentine[30] accroît les craintes qui entourent la perspective de la mort en mer[31]. Tandis que la mort devient le sujet principal de la pastorale chrétienne, que la mort et son rituel deviennent le dernier acte social du croyant, périr en mer condamne à n'obtenir ni le repos du corps ni celui de l'âme, sans recevoir le soutien spirituel d'un prêtre, éloigné des derniers sacrements. Les familles ne peuvent accompagner leur deuil d'aucun lieu d'inhumation ou de recueillement. Il n'est pas non plus de service funèbre possible. C'est la raison pour laquelle on pratiquait jusqu'au milieu du XX^e^ siècle sur l'île d'Ouessant les proëllas, cérémonies religieuses destinées à célébrer un service funèbre symbolique pour les corps privés de sépulture que la mer n'avait pas rendus[32]. Des cérémonies semblables étaient organisées sur les îles de Sein et de Molène. La dépouille du défunt était alors remplacée par une petite croix de cire blanche que l'on plaçait dans un cercueil avant de l'enterrer. À partir du XIX^e^ siècle, ces croix furent déposées dans la chapelle des Trépassés avant d'être ensevelies toutes ensemble la veille de la Toussaint. Ce rite est attesté à Ouessant jusqu'en 1962[33].

La mort en mer est donc un cas autonome qui ne correspond à aucun des schémas auxquels le croyant se prépare à terre. Si le christianisme n'est pas l'instigateur des craintes liées à l'absence de sépulture, il est manifeste que le rituel des funérailles et le souci d'accorder à tout homme une sépulture jouent un rôle déterminant dans la crainte démesurée que suscite l'idée même de la mort en mer : la mort en mer oblige en effet à opérer une distinction entre le lieu de l'inhumation, non identifié la plupart du temps, et le lieu de la mémoire.

Combat sur mer et valeurs militaires

Pour le marin militaire, la moralité même du combat naval est mise en question dès l'antiquité grecque, au sein d'une civilisation qui passe dans notre imaginaire collectif pour une civilisation de marins, dans une démarche d'assimilation abusive de l'antiquité grecque à l'antiquité athénienne. Du simple fait que pendant longtemps le soldat a dû financer personnellement son équipement de combat, la notion de citoyen-guerrier a été traditionnellement associée à celle de possédant. Seuls ceux qui en avaient les moyens financiers faisaient la guerre, et dans un monde où les fortunes sont avant tout foncières, les défenseurs de la cité sont prioritairement des paysans. Cette idée reste solidement ancrée chez Xénophon, lorsqu'il affirme dans l'Économique (V) que la possession de la terre incite à défendre le territoire par les armes. On considère également que les travaux des champs, parce qu'ils exercent le corps, préparent aussi aux

30 Postérieure au concile de Trente (1545). NdR
31 Tempère, Delphine. *Vivre et mourir sur les navires du siècle d'or*, p. 235.
32 Masson, P. *La mort et les marins*. Paris, Glénat, 1995, p. 87.
33 A. Cabantous. Le corps introuvable. Mort et culture maritime (XVI^e^ - XIX^e^ siècles). *Histoire, économie et société.* 1990, vol. 9, n°3, p. 321-336.

travaux guerriers. Quant à la chasse, activité rurale par excellence, elle est considérée dans la Cyropédie (1.2) comme le « plus authentique entraînement à la guerre ». A l'inverse, les métiers de l'artisanat passent pour ramollir le corps et l'âme. À cela s'ajoute l'idée, présente notamment chez Platon (République, V, 467a), que le père de famille fait un meilleur soldat que le célibataire, par analogie avec le monde animal, les bêtes passant pour se battre avec plus d'ardeur lorsque leur progéniture est menacée[34]. Le rameur de Salamine qui fit la gloire d'Athènes paraît fort éloigné de ce modèle du paysan-propriétaire-citoyen-père de famille. Les citoyens des classes sociales les plus basses sont en effet cantonnés dans des rôles secondaires au combat : ils se servent d'armes qui permettent de combattre à distance, tels que les arcs, frondes ou javelots, dont l'emploi paraît si peu conforme aux règles les plus élémentaires de la morale que l'emploi en est prohibé à l'époque archaïque par un accord entre Chalcidiens et Érétriens qui s'affrontaient pour la maîtrise de la plaine lélantine[35]. Quant au serment que prêtaient les éphèbes athéniens au IVe siècle, et vraisemblablement au Ve siècle, il ne fait référence qu'au combat terrestre et à la promesse de défendre le sol de la cité. Dans ces conditions, la mort du marin au combat n'apparaît pas aussi noble que celle du fantassin combattant au contact de l'ennemi et recevant ses coups de face pour la défense de sa terre. Arme technique par excellence, la Marine oblige ceux qui servent dans ses rangs à réfléchir aux questions éthiques que posent le combat à distance et la puissance de destruction que confèrent les armements contemporains.

La mort en mer dans l'antiquité est une forme de mort honteuse, celle d'un pauvre méritant sa citoyenneté à la force des rames, sans que l'on puisse savoir s'il s'est comporté individuellement avec bravoure au combat. L'idée est présente dans la critique que formule Platon à l'égard des marins. Dans Les lois (4.707.b-d), Platon fait dire à un Athénien que ce n'est pas la grande victoire navale de Salamine qui contribua à rendre les Grecs meilleurs, mais les batailles de Marathon et de Platées, batailles terrestres. C'est en effet pour le philosophe dans les combats terrestres que se révèlent au plus haut point les valeurs du combattant. L'opposition entre combat terrestre et combat sur mer n'est pourtant pas aussi nette que l'on pourrait le croire. Là où dans l'épopée et les temps mythiques, le combat singulier permettait d'exalter les valeurs du combattant, il n'en va plus de même à partir du moment où la phalange s'impose comme l'unité de base du combat d'infanterie : le combat n'est plus livré par un seul individu aux qualités exceptionnelles, il est le fait d'une troupe organisée qui combat collectivement. Là où l'ivresse, la fureur et la rage de vaincre guidaient le héros des temps mythiques, c'est désormais la sage maîtrise de soi qui prime pour maintenir intacte l'organisation du dispositif de bataille[36]. Une égale discipline lie désormais entre eux les hoplites marchant au son de la flûte et les marins qui rament en cadence.

34 Voir Garlan, Yvon. « L'homme et la guerre », dans Vernant, J.-P., *L'homme grec*, Paris, 1993, p. 75-119.
35 Garlan, Yvon. « L'homme et la guerre », dans Vernant, J.-P., *L'homme grec*, Paris, 1993, p. 98-99.
36 Voir Détienne, Marcel. La phalange : problèmes et controverses. Dans Vernant, J.-P. *Problèmes de la guerre en Grèce ancienne*. Paris, éd. du Seuil, 1968, rééd. 1999, p . 161.

Les principales différences qui subsistent sont d'ordre social, dans la mesure où le recrutement ne se fait pas dans les mêmes catégories de population, et tactiques, car les marins ne combattent pas directement au contact de l'ennemi. Le combat d'infanterie de l'époque classique permet de conserver dans l'imaginaire grec l'idée que la mort qui frappe le guerrier dans la force de l'âge préserve son corps de l'avilissement, elle le saisit dans la pleine possession de ses moyens et le fige « dans l'éclat d'une jeunesse définitive ».[37] Fort éloignée de nos représentations contemporaines, guidées par l'expérience de l'horreur des grands conflits du XX^e^ siècle, l'idée qu'il peut y avoir dans le combat terrestre une « belle mort » sépare fondamentalement la mort du fantassin, de celle du marin, dont la mer rend parfois le corps outragé à la côte.

Enfin, tandis que le fantassin reste possesseur de son équipement, le marin sert dans un équipage qui n'est pas propriétaire de son embarcation. Comment ne pas entendre ici un écho antique de la réflexion de Conrad : « *L'amour porté aux navires est profondément différent de l'amour que ressentent les hommes pour toutes les autres œuvres sorties de leurs mains (l'amour qu'ils portent à leurs maisons, par exemple) parce qu'il n'est pas entaché par l'orgueil de la propriété. L'orgueil du savoir-faire, l'orgueil d'être responsable, l'orgueil de se savoir endurant y entrent peut-être, mais pour le reste c'est un sentiment désintéressé.* » Jamais un marin ne se sent propriétaire de son navire. Le sentiment d'appartenance à un équipage est en revanche particulièrement fort, comme la fierté de servir sur un bâtiment donné, qui acquiert existence et personnalité par les hommes qui le servent.

La mention des pertes lors des tempêtes ou batailles navales antiques par les sources littéraires et historiques traduit autant l'imprécision des données que l'effacement des individus derrière le groupe, l'équipage, auquel ils appartiennent : c'est généralement en nombre de navires que les pertes sont indiquées, et non en termes de pertes humaines. Aujourd'hui encore, lorsque l'on mentionne le déploiement d'un bâtiment de combat, c'est par son nom qu'il est désigné, lui seul existe véritablement dans les représentations médiatiques.

Combattre en équipage

L'organisation des équipages est telle sur les bâtiments de combat engagés dans les conflits du XX^e^ siècle que pour la plupart des marins, la perception de l'engagement fait intervenir tous les sens à l'exception de la vue[38]. Sur les bâtiments de ligne ou les croiseurs de bataille des deux guerres mondiales, seule une trentaine de marins voit effectivement le combat. Les autres n'entendent que le bruit assourdissant de l'artillerie et des impacts subis par le bâtiment, qui se traduisent ensuite concrètement par la perception de fumée, l'allumage d'éclairages auxiliaires, ou encore les voies d'eau et l'obscurité totale qui s'installe, les modifications anormales de l'assiette du bâtiment. L'absence d'informations est à ce point angoissante que les Américains

37 Vernant, J.-P. *L'individu, la mort, l'amour.* Cambridge University Press, 1981, rééd. Paris, Folio, 2007, p. 57.
38 Masson, Philippe. *La mort et les marins*. Paris, Glénat, 1985, p. 345-355.

avaient envisagé au cours de la Seconde Guerre mondiale de faire commenter en direct les combats par un officier. En règle générale, la destruction de l'adversaire, surtout si elle se produit dans la brutalité d'une explosion et évacue l'ambiguïté d'une victoire concrétisée par la fuite de l'adversaire, est annoncée sur le bâtiment et provoque une violente explosion de joie. L'absence de perception des vicissitudes de la bataille est remarquablement représentée dans *Coulez le Bismarck*, de Lewis Gilbert (1960) : lors de l'engagement entre le *Prince of Wales* et le cuirassé allemand, l'alternance des plans filmés en passerelle et les plans filmés dans le local du chef machine montre bien les manières différentes dont la bataille est vécue. À la fureur angoissée de la bataille qui s'empare de la passerelle s'oppose le calme flegmatique du chef machine, qui ne s'aperçoit que le bâtiment a été touché que lorsqu'il voit quelques gouttes de graisse tomber sur son bureau depuis le porte-voix.

L'ambiance est elle aussi tout à fait étrange à bord du *Bismarck* lorsque ce dernier coule sous les coups de la Royal Navy. Les canonniers de la tourelle C ne découvrirent ainsi que lors de l'évacuation que le bâtiment avait été sévèrement touché. Certains ponts continuaient d'être parfaitement éclairés et « il y régnait une atmosphère paisible comparable à celle d'un dimanche de temps de paix[39] ». L'histoire du XX^e^ siècle montre ainsi que la perception du combat au sein d'un même bâtiment varie considérablement en fonction de la tranche dans laquelle se situent les marins et des postes que les uns et les autres occupent, mais que dans ces moments d'angoisse, les pensées se tournent vers le commandant ou l'officier directeur de tir, dans l'espoir que les décisions qu'ils prendront seront salutaires pour l'ensemble de l'équipage. Aujourd'hui encore, même lorsque des navires militaires participent à des opérations de lutte contre la piraterie qui les mènent parfois au contact proche de l'adversaire, peu nombreux sont ceux qui, à bord, perçoivent visuellement les opérations.

L'absence de perception directe du combat et de vision de l'ennemi est accrue depuis le XX^e^ siècle par l'irruption de la guerre sous-marine et le combat au-delà de l'horizon, dont les distances se sont considérablement accrues à l'ère de l'aéronavale et du missile. La narration par l'amiral Sandy Woodward des conditions dans lesquelles le *Sheffield* fut frappé par un missile argentin lors de la guerre des Malouines est sur ce point riche d'enseignements[40] sur les caractéristiques modernes du combat naval de haute intensité et ses conséquences sur la perception qu'en ont les marins. La mise en réseau des bâtiments au sein d'une même flotte fait que tous sont informés en temps réel de la situation tactique. Le combat n'est donc plus vécu isolément par les membres des équipages directement concernés, mais il est perçu au travers des informations partagées. D'après le récit de l'amiral Woodward, lorsque le *Glasgow* détecte l'émission radar de deux Super Étendard argentins, le *Sheffield* est en liaison avec un satellite pour passer des messages. Il ne capte pour sa part ni l'émission radar des deux aéronefs, ni celle du missile qui vient d'être tiré. Lorsque deux officiers perçoivent visuellement en passerelle sa fumée, il n'est plus qu'à un nautique de sa cible et il est trop tard pour qu'une réaction appropriée puisse être décidée. La soudaineté et la violence de la frappe, qui

39 Masson, Philippe. *La mort et les marins*. Paris, Glénat, 1985, p. 352.
40 Woodward, Sandy. *One hundred days*. London, Harper Collins, 2003, p. 1-29.

caractérisaient déjà les combats des deux conflits mondiaux, est ici encore accrue par l'absence de possibilité de l'anticiper. À 14 h 04 le 4 mai 1982, lorsque le missile Exocet frappe le bâtiment, son commandant est en effet en train de se reposer dans sa cabine après le déjeuner. Alors que pendant les deux conflits mondiaux, la perception directe du combat était réservée à ceux qui pouvaient le voir, en passerelle ou à leurs postes de directeurs de tir, elle s'entend aujourd'hui à l'échelle d'un théâtre d'opérations, grâce aux moyens de télédétection et de transmission, qui accroissent encore la dématérialisation du combat et troublent encore plus sa perception dans les équipages[41]. La cécité d'un bâtiment privé de ces moyens n'en est que plus tragique, comme l'illustre le cas du *Sheffield*. Cet épisode souligne également avec quelle soudaineté un navire militaire peut passer d'une apparente routine à une phase d'action intense.

Conclusion : nécessité contemporaine d'une prise en compte du rapport des marins à la mort

On meurt toujours beaucoup en mer. Fort heureusement, les progrès de la médecine et l'état sanitaire des populations maritimes dans notre pays font que l'on meurt peu de maladie sur les bâtiments modernes. Le milieu maritime reste cependant toujours extrêmement exposé aux risques professionnels. Il semble que sur ce point, les marins des forces de surface de la Marine nationale soient beaucoup plus préservés que les marins pêcheurs et les marins de commerce. Quant aux pertes au combat, elles appartiennent - pour les bâtiments - davantage à l'Histoire qu'à l'actualité des opérations. Nul ne peut pourtant en exclure l'hypothèse et l'Histoire du XX^e^ siècle a montré que les pertes subies sur un bâtiment de combat frappaient sans doute moins les esprits par leur nombre que par la concentration tragique qui les caractérise.

Il convient en outre de préparer les équipages à la confrontation avec la mort en raison du visage qu'elle prend en mer. Aux représentations culturelles et religieuses solidement ancrées dans nos mentalités de l'horreur de la mort en mer s'ajoute aujourd'hui la réalité de la mort anonyme qui frappe ceux qui tentent par dizaines de milliers chaque année de fuir leur pays pour rejoindre l'Europe. Cette mort prend aussi le visage des victimes de catastrophes aériennes ou maritimes. La spécificité du rapport à la mort en mer et ses évolutions contemporaines doivent être prises en considération, notamment dans la préparation des équipages à la confrontation avec la mort et dans l'évaluation des éventuels *stress* post-traumatiques[42] des personnels qui y sont confrontés. Il serait sans doute également pertinent de s'interroger sur les capacités de nos opinions publiques à supporter les pertes importantes que pourrait subir un bâtiment victime d'une agression.

41 Voir également le cas de la frégate américaine *Stark*, touchée le 17 mai 1987 par deux missiles Exocet tirés d'un avion irakien. 37 marins américains périrent dans cette attaque.

42 Voir Baert, P., Roger, A., Padilla, A., De Carbonnières, H., Clervoy, P. Évaluation de l'état de *stress* post-traumatique après un accident sur sous-marin. *Médecine et armées*, 2009, 37, 3, p. 267-272.