

## Jean Le Gouin : témoin de la Grande Guerre sur mer ?<sup>1</sup>

Lorsque paraît *Jean Le Gouin. Journal d'un simple matelot de la Grande Guerre*<sup>2</sup> en février 1932, la critique célèbre l'originalité et la singularité de l'ouvrage de César Fauxbras qui détonne dans le concert des récits héroïco-patriotiques de la guerre sur mer dont le commandant Paul Chack apparaît comme le parangon le plus abouti. Si certains mettent leurs lecteurs en garde contre « un ouvrage mensonger<sup>3</sup> » et dénoncent les excès d'un auteur qui « a voulu trop en mettre<sup>4</sup> », nombreux sont ceux qui s'enthousiasment devant « un des meilleurs témoignages de l'horreur et de l'imbécillité de l'assassinat collectif, baptisé guerre au nom des patries<sup>5</sup> ». Avec la parution de *Mer Noire*<sup>6</sup>, le diptyque de la guerre sur mer du matelot Vignes, double littéraire de l'auteur, achève la prise de conscience d'une réalité ignorée, celle de la vie des matelots sur les bâtiments de la marine au cours de la Première Guerre mondiale<sup>7</sup>. Cette célébration par la critique est d'autant plus enthousiaste qu'il s'agit là d'un premier livre, César Fauxbras étant un parfait inconnu du monde des lettres<sup>8</sup>, dont le ton annonce un futur grand écrivain. Né en 1899, embarqué sur le bâtiment de l'école des mousses, *L'Armorique*, en 1914, il est affecté sur le cuirassé *Danton* de 1915 à 1916, avant de rejoindre la base navale de Bizerte jusqu'en 1919, puis la 5<sup>e</sup> flottille du deuxième arrondissement maritime, avant sa démobilisation en janvier 1921.

L'intérêt que suscite ce texte, au-delà de ses qualités littéraires, tient à deux raisons majeures. C'est d'abord l'aspect iconoclaste du propos qui détonne dans une production littéraire marquée par l'omniprésence des officiers-écrivains dont les œuvres sont autant de célébrations de l'action de l'armée de mer. Avec *Jean Le Gouin*, la guerre sort du cadre convenu des récits de la guerre navale classique (patrouilles, chasses aux sous-marins, bataille d'escadre, opérations amphibies) pour décrire la réalité d'un service aussi pénible qu'inutile. Mais l'engouement pour *Jean Le Gouin* doit aussi beaucoup à son caractère singulier. En effet, si les témoignages émanant de simples soldats sur l'expérience du front terrestre sont

---

<sup>1</sup> Cet article n'aurait pu se faire sans l'aide d'Anthony Freestone, petit-fils de César Fauxbras, qui m'a reçu et m'a ouvert ses archives. Qu'il trouve ici l'expression de ma profonde gratitude.

<sup>2</sup> César Fauxbras, *Jean Le Gouin. Journal d'un simple matelot de la Grande Guerre*, Paris, Flammarion, 1932 (réédition L'Ancre de Marine, Louviers, 2004).

<sup>3</sup> X, « Le carnet du lecteur. *Jean Le Gouin. Journal d'un simple matelot de la Grande Guerre* », *Le Figaro*, 23 février 1932, p. 5.

<sup>4</sup> Pierre Descaves, « Livres d'époques. Au dessous de la mêlée. Front de mer », *L'Européen*, 29 avril 1932, p. 4.

<sup>5</sup> Citations de Victor Marguerite dans *La Volonté*, reproduite sur le papillon publicitaire de Flammarion annonçant la sortie de *Mer Noire*.

<sup>6</sup> César Fauxbras, *Mer Noire. Les mutineries racontées par un mutin*, Paris, Flammarion, 1935.

<sup>7</sup> Les opérations de *Mer noire* ne relèvent pas à proprement parler de la guerre sur mer mais s'inscrivent pour les équipages dans sa continuité en raison de leur maintien sous les drapeaux.

<sup>8</sup> Gaston Sterckerman publie au cours de l'Entre-deux-guerres, sous le pseudonyme de César Fauxbras, plusieurs romans, dont certains connaissent un succès d'estime. Mais il tombe dans l'oubli au lendemain de la Seconde Guerre mondiale avant sa redécouverte récente grâce à la publication de ses cahiers tenus pendant la Drôle de guerre et l'Occupation (Cf. César Fauxbras, *La débâcle*, Paris, Allia, 2011 ; *Le théâtre de l'occupation*, Paris, Allia, 2012) et à l'ouvrage de Matthew Perry, *Memory of War in France, 1914-194 : César Fauxbras, the Voice of the Lowly*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2011.

nombreux<sup>9</sup>, les matelots embarqués se sont montrés autrement moins diserts, l'ouvrage de César Fauxbras restant un cas encore unique<sup>10</sup>.

L'aspect exceptionnel de ces livres tient aussi à la violence du propos qui repose sur une remise en cause des modalités de la guerre moderne sur mer mais aussi, surtout, sur une mise en accusation implacable de l'armée de mer, notamment à travers ses officiers et officiers-marinier, avec laquelle les ouvrages, confidentiels, de Paul Vigné d'Octon sont les seuls à pouvoir rivaliser<sup>11</sup>. Cette virulence, si elle justifie de la part des officiers-écrivains de marine le mépris dédaigneux dont ils entourent cette œuvre, ne mérite cependant pas d'être traitée si légèrement ; d'abord parce qu'elle donne à voir une guerre totalement inédite, interrogeant dès lors la complaisance du traitement de la Grande Guerre sur mer par la quasi-totalité de la production littéraire, ensuite parce qu'elle démontre à l'envi que la littérature de guerre ne saurait être cantonnée au genre héroïque, pouvant même s'avérer être une arme politique redoutablement efficace pour qui sait s'en servir. Mais *Jean Le Gouin* oblige, avant tout, à s'interroger sur le statut de ce texte si original que l'auteur présente comme un témoignage indiscutable, comme s'il pressentait l'efficacité dévastatrice d'un tel pacte autobiographique passé avec son lecteur.

\* \* \*

### Témoigner pour la vérité

L'œuvre de César Fauxbras se présente avant tout comme un cri d'indignation devant la représentation de la guerre sur mer qui s'impose au lendemain de la Première Guerre mondiale, notamment à travers l'œuvre du capitaine de vaisseau Paul Chack. Ce dernier, qui s'impose rapidement comme l'écrivain de la guerre navale, s'il n'est pas le seul à écrire cette histoire<sup>12</sup>, lui confère un souffle épique et héroïque qui lui assure une audience considérable, sans commune mesure avec celle des histoires opérationnelles de facture plus traditionnelles<sup>13</sup>. S'il n'est pas le seul représentant de cette littérature d'exaltation de l'œuvre de la marine au cours de la Grande Guerre, il focalise la hargne de Fauxbras ; cela s'explique sans doute par l'absence de toute distance critique vis-à-vis de son sujet, à son choix de privilégier des épisodes particulièrement glorieux ou présentés comme tels, mais surtout à la confusion qu'il installe chez ses lecteurs quant au statut de ses récits. Loin de reconnaître participer à une œuvre d'édification, Paul Chack affirme clairement n'avoir jamais « fait que de l'histoire. J'ai dit ce qui a été, sans rien sacrifier à la fiction, sans exagérer, sans rien

---

<sup>9</sup> Nombre dont témoigne l'ouvrage de Jean-Norton Cru, ouvrage d'autant plus fondamental pour notre sujet que César Fauxbras l'a parfaitement lu et tiré un grand nombre d'enseignements de ses conclusions. Cf. Jean-Norton Cru, *Témoins*, Paris, Les Etincelles, 1929 (réédition Presses universitaires de Nancy, 1993) et *Du témoignage*, Paris, Gallimard, 1930.

<sup>10</sup> On ne retiendra pas ici le témoignage de Paul Jolidon qui fait part de son expérience mais dans la marine impériale allemande (cf. Paul Jolidon, *Un Alsacien avec les corsaires du Kaiser*, Paris, Hachette, 1934).

<sup>11</sup> Paul Vigné d'Octon, *Pages rouges*, Marseille, Éditions du XX<sup>e</sup> siècle, « Petite Bibliothèque du Mutilé », S.D. ; *Les Crimes du Service de Santé et de l'État-major général de la Marine. Suivi du Véritable scandale des pensions (le cas de Jean Millerand)*, Marseille, Éditions du XX<sup>e</sup> siècle, « Petite Bibliothèque du Mutilé », S.D.

<sup>12</sup> Le commandant Emile Vedel est ainsi le premier à mettre sa plume au service de la marine dans ses ouvrages patriotiques. Emile Vedel (capitaine de vaisseau), *Nos marins à la guerre. Sur mer et sur terre*, Paris, Payot et Cie, 1916 ; *Sur nos fronts de mer*, Paris, Plon, 1918 ; *Quatre années de guerre sous-marine*, Paris, Plon, 1919.

<sup>13</sup> On peut notamment citer les cinq volumes du capitaine de vaisseau Auguste Thomazi (*La marine française dans la Grande Guerre*) ou ceux du capitaine de vaisseau Adolphe Laurens (*Précis d'histoire de la guerre navale, Le commandement naval en Méditerranée*), parus aux éditions Payot, dans la « Collection de mémoires, études et documents pour servir à l'histoire de la guerre mondiale ».

restreindre<sup>14</sup> ». Cette revendication est d'autant plus forte que le commandant Chack, officier de marine, dirige le service historique de la marine dans les années 1920, ce qui lui confère toute l'autorité des sources officielles. Rien de surprenant donc à ce que la critique célèbre l'authenticité de son œuvre, qui permet de lire « comme parlent les marins, comme claquent les pavillons à la brise, ou les paquets de mer sur le gaillard d'avant<sup>15</sup> ».

Or, c'est bien la lecture d'un ouvrage à la « séduisante couverture en couleurs<sup>16</sup> », qu'il ne cite pas mais dont les extraits mentionnés permettent de découvrir *Pavillon Haut*<sup>17</sup>, qui le décide, après l'avoir promptement remis à sa juste place, « aux ordures<sup>18</sup> », à publier le journal du matelot Vignes, son double littéraire. Cette condamnation sans appel de l'ouvrage du commandant Chack tient à deux critiques qui s'appliquent à l'ensemble de la littérature maritime née de la guerre sur mer ; outre l'aspect fantaisiste des récits qu'il contient, l'héroïsme des faits apparaissant aussi convenu que mensonger, c'est le déni du quotidien des matelots, voire de leur simple existence dans cette guerre sur mer présentée comme une « lutte de petits navires et de jeunes chefs<sup>19</sup> », qui est insupportable. Or, que ce soit l'invention de faits ou la dissimulation d'une partie de la réalité, toutes deux participent d'une imposture historico-littéraire particulièrement efficace, la littérature permettant de se dispenser de la rigueur historique. Au-delà de la responsabilité d'un auteur, c'est toute l'écriture de l'histoire maritime, histoire d'officiers dont les sources principales sont les récits d'officiers et journaux de bord des bâtiments, qui est disqualifiée par Fauxbras. Evoquant les officiers de marine de Bizerte, il les qualifie par dérision de « navigateurs infatigables (qui), retraite gagnée, (...) écriront des livres vécus sur la guerre sous-marine, grâce aux souvenirs de leurs épouses<sup>20</sup> », faisant écho à la rumeur selon laquelle les officiers de marine feraient traverser, gratuitement, la Méditerranée à leurs épouses sur des croiseurs auxiliaires et non sur la ligne régulière des paquebots de Marseille afin de minimiser les risques de torpillage (et d'éviter de payer le prix de la traversée). Les journaux de bord des bâtiments ne sont pas plus épargnés par l'auteur qui en révèle le caractère mensonger ou exagéré ; ainsi, la destruction d'une dame-jeanne est-elle présentée comme celle d'une mine dérivante ce qui permet de consigner « cet exploit sur le journal de bord » et de surévaluer la menace que ces « mines en liberté »<sup>21</sup> font courir à l'armée de mer, les officiers de marine ayant tout intérêt à grossir des faits d'armes aussi insignifiants que nécessaires à justifier leurs existences. Dès lors, la valeur des travaux du service historique de la marine, rebaptisé pour la circonstance « Service des reconstitutions historique, Rayon de la publicité<sup>22</sup> » de l'état-major général de la marine, une fois ses « archives » démonétisées et « l'imagination (qui a) fourni à des ronds de cuir la matière de dix volumes de gestes héroïques<sup>23</sup> » ridiculisée, est anéantie.

Ce refus de concéder le moindre crédit historique aux écrits des officiers-historiens n'est pas loin de rejoindre le jugement émis, à la fin des années 1920, par Jean-Norton Cru qui critique la croyance erronée des civils à penser « que les militaires sont des spécialistes à qui on peut confier le soin de l'histoire militaire pour qu'ils l'écrivent avec leurs propres

---

<sup>14</sup> Alfred Arousseau, « Le capitaine de frégate Paul Chack », *La France illustrée*, n° 8789, 28 mai 1927, pp. 406-407.

<sup>15</sup> Pierre Deloncle, « Un livre de Paul Chack, *Sur les bancs de Flandre* », *La Dépêche coloniale*, 23 août 1927.

<sup>16</sup> César Fauxbras, *Jean Le Gouin*, *op. cit.*, p. 10.

<sup>17</sup> Paul Chack, *Pavillon haut*, Paris, Les Editions de France, 1929.

<sup>18</sup> César Fauxbras, *Jean Le Gouin*, *op. cit.*

<sup>19</sup> Il s'agit d'une citation de Paul Chack, extraite de *Pavillon Haut*, *op. cit.*, p. 1, donnée par César Fauxbras pour s'en indigner.

<sup>20</sup> César Fauxbras, *Mer Noire*, *op. cit.*, p. 8.

<sup>21</sup> *Jean Le Gouin*, *op. cit.*, p. 118-119.

<sup>22</sup> *Mer Noire*, *op. cit.*, p. 5.

<sup>23</sup> *Jean Le Gouin*, *op. cit.*, p. 10.

documents et avec leur point de vue<sup>24</sup> ». Ce reproche, s'il peut s'entendre dans le cas d'une bataille terrestre dont aucun observateur ne peut embrasser la totalité, « ces spécialistes (n'ayant) pas vu ce qu'ils racontent (...) sont dès lors peu capables de le comprendre<sup>25</sup> », apparaît pourtant moins pertinent dans le cadre de l'armée de mer, la présence commune des officiers et de l'équipage sur un même bâtiment semblant prémunir de la tentation d'inventer une histoire dont les témoins de l'événement pourraient aisément révéler les approximations, les erreurs voire les mensonges. Si Fauxbras s'accroche pourtant à cette critique de l'histoire militaire, c'est qu'il est convaincu que l'histoire navale n'est pas moins mensongère que celle des armées à terre ; il ne s'agit pas ici seulement des problèmes liés à des questions de point de vue mais bien de la réalité de la guerre sur mer dont l'aveu de l'inutilité risquerait de délégitimer l'existence-même de la marine. Pour le dire plus trivialement, les historiens de la guerre navale mentent pour ne pas avouer qu'il n'y a rien à raconter ou que ce qui devrait être dit est inavouable.

Face à cette histoire qui sert les besoins d'une armée, il est une autre histoire de la guerre sur mer à faire entendre, celle de ceux dont jamais la voix n'est entendue, ceux des soutes et de la plage avant, les matelots ; ce silence de l'armée de mer, dont aucun témoignage de la base ne s'est fait entendre<sup>26</sup>, s'explique en partie pour les raisons inverses à celles données par Jean-Norton Cru pour justifier la masse de ceux des troupes au front. Ainsi, à l'inverse de l'armée de terre, la proportion des hommes d'âge mur et d'intellectuels, issus des professions libérales, est très faible dans la marine dont le recrutement est déjà semi-professionnel et largement réalisé par les populations côtières des inscrits maritimes, peu qualifiées<sup>27</sup>. C'est donc très logiquement, comme le rappelle le critique du *Figaro*, que, « si les livres de la guerre des tranchées abondent, nous manquons d'un bon témoignage sur la vie de nos marins de 1914 à 1918 » même si c'est pour regretter que ce soit justement ce témoignage-là qui « soit en mesure de bénéficier de la curiosité légitime du public »<sup>28</sup>.

Car l'intérêt pour ce texte, au-delà de ses qualités littéraires, tient largement à ce statut de témoin que l'auteur prétend avoir ; ainsi, dans ce qui peut apparaître comme un avertissement liminaire, il précise que « ce livre n'est pas une œuvre d'imagination. Tout ce qui y est relaté s'est produit réellement, entre février et décembre 1917. C'est le journal de l'auteur, dépouillé des faits dénués d'intérêt pour le public. Quelques noms de navires seulement ont été changés. Mais les anciens Jean le Gouin n'auront pas de mal à identifier le *Robespierre* et l'*Etonnante*<sup>29</sup> ». Certes, il n'y a pas d'identité entre l'auteur, Fauxbras, et le narrateur, le matelot Vignes, mais la narration autodiégétique<sup>30</sup> participe du « pacte autobiographique » qui sous-tend le texte et auxquels les lecteurs critiques de l'ouvrage souscrivent. Si soupçons il y a, ils portent sur le crédit à apporter aux informations révélées, jamais sur le statut de témoin de l'auteur. Il est vrai que Fauxbras ne cesse de multiplier les indices conduisant le lecteur à conclure à l'authenticité de son témoignage. Outre ses professions de foi répétées, par lesquelles il affirme que « toute vérité est bonne à dire, à

---

<sup>24</sup> Jean-Norton Cru, *Témoins*, op. cit., p. 19.

<sup>25</sup> *Ibid.*

<sup>26</sup> On notera toutefois, dans la *Revue France*, la correspondance du quartier-maître électricien Pierre Bouchendhomme dont la publication très sélective effectuée par la revue ne permet pas réellement de la comparer à ce que le texte de César Fauxbras prétend être. Cf. Pierre Bouchendhomme, « Lettres d'un marin. Pierre Bouchendhomme (1892-1918) », *Revue France*, 25 octobre 1918, p.661-677 ; 10 novembre 1918, p.748-758 ; 25 novembre 1918, p.816-827.

<sup>27</sup> Cf. Jean-Norton Cru, *Du témoignage*, op. cit., p. 26-27.

<sup>28</sup> X, « Le carnet du lecteur. Jean Le Gouin. Journal d'un simple matelot de la Grande Guerre », *Le Figaro*, 23 février 1932, p. 5.

<sup>29</sup> César Fauxbras, *Jean Le Gouin*, op. cit., p. 10.

<sup>30</sup> Le narrateur est en effet le personnage principal du récit qu'il raconte, le but étant de conforter l'appartenance du narrateur au récit qu'il narre.

condition que ce soit la vérité vraie<sup>31</sup> », il use d'un style volontiers dépouillé, qui semble mépriser les trompeuses affèteries littéraires, et a largement recours aux dialogues pour rendre compte de l'avis des matelots, créant ainsi l'illusion du reportage, de la parole transcrite sans artifice qui tranche sur le « ton ordinaire des livres de guerre. L'auteur écrit comme il pense, d'une manière simple, franche, brutale, sans aucune des précautions des écrivains de métier, mais également sans bassesse<sup>32</sup> ».

De manière beaucoup plus subtile, il intervient, en note de son propre texte, pour rendre son « nom véritable au cuirassé *Danton*, baptisé *Robespierre* dans mon livre *Jean Le Gouin*, première partie de ce journal<sup>33</sup> » ou pour préciser, lors du récit de son passage sur le chalutier *Iris* commandé par un officier du nom de Cosquer, avoir « changé le nom de ce chalutier, son commandant étant encore en activité de service et pouvant pâtir de m'avoir eu sous ses ordres<sup>34</sup> ». L'aveu de ces menus entorses à la vérité est évidemment plus efficace que toute profession de foi de vérité ; en effet, ces aménagements ne modifient en rien le fond du discours, apparaissant seulement comme des précautions d'auteur visant à se protéger ou à protéger certains acteurs des attaques, notamment juridiques, que ses révélations pourraient susciter, raison qui semble expliquer aussi l'absence de mention des noms des officiers violemment pris à partie ; seul l'amiral Guépratte, simplement nommé par son prénom, Emile, est sans doute clairement identifiable pour un lecteur de l'époque en raison de la notoriété des bizarreries de l'amiral, mais il est vrai que c'est le seul officier de marine qui trouve grâce aux yeux du matelot Vignes.

Rien d'étonnant donc à ce que personne ne semble imaginer que ce texte ait pu être écrit par un homme qui n'aurait pas été témoin des faits évoqués. Ainsi, Magdeleine Paz évoque « un témoignage du plus grand intérêt », le critique de *D'Artagnan* évoque « une confession sobre et nerveuse, et vraiment nature, sans chiqué » et Jules Rivet, dans *Le canard enchaîné*, évoque « un beau livre, brutal, d'une audace extrême, et qui remet, en rude langage, les choses au point »<sup>35</sup>. Cette adhésion enthousiaste en dit long sur la crainte respectueuse qui s'attache à ce statut de témoin, qui est aussi une qualité ; en effet, alors même que ce prétendu journal ne mentionne aucune date précise, aucun personnage aisément reconnaissable, éléments d'authentification traditionnellement présents dans ce type de document, il est pourtant accepté comme tel<sup>36</sup>. Elle en dit long aussi sur les talents de manipulateur de l'auteur qui laisse sciemment accroire à son lecteur qu'il est bien en présence d'un texte de témoin. Or, si César Fauxbras a peut-être tenu son journal intime, comme il le fera au cours de la Seconde Guerre mondiale<sup>37</sup>, une partie des événements racontés dans *Jean Le Gouin*, a fortiori dans *Mer Noire*, ne peuvent s'y trouver. Ainsi, le matelot Gaston Steckerman, qui écrit sous le pseudonyme de César Fauxbras le journal du matelot timonier Vignes, n'était ni sur le *Rigel*, ni sur le *Danton*, pas même en Mer Noire. Après son passage sur le vaisseau-école des mousses, *l'Armorique*, il est bien affecté sur le cuirassé *Danton* en 1915, mais il débarque en mai 1916 (soit dix mois avant le torpillage de ce dernier) pour rejoindre au mois de juin la base de Bizerte qu'il quitte en septembre 1919 pour sa dernière affectation sur la *Surveillante*, au sein de la 5<sup>e</sup> flottille du deuxième arrondissement maritime, avant d'être rendu à la vie civile en janvier 1921. Sa présence à Bizerte en 1919 l'a sans doute amené à avoir connaissance des récits des mutins rapatriés qui ont pu nourrir le récit des événements qu'il raconte dans *Mer Noire*, et son embarquement sur le *Danton* lui a sans doute

---

<sup>31</sup> César Fauxbras, *Mer Noire*, op. cit., p. 5

<sup>32</sup> X, « Jean Le Gouin », *Les Potins de Paris*, 13 mars 1932, p. 12.

<sup>33</sup> César Fauxbras, *Mer Noire*, op. cit., p. 69, note 1.

<sup>34</sup> *Ibid.*, p. 114, note 1.

<sup>35</sup> Citations reproduites sur le papillon publicitaire de Flammarion annonçant la sortie de *Mer Noire*.

<sup>36</sup> Cf. Jean-Norton Cru, *Du témoignage*, op. cit., p. 85-88.

<sup>37</sup> Ce journal a été publié en 2012. Cf. César Fauxbras, *Le théâtre de l'Occupation*, Paris, Allia, 2012.

permis de maintenir des liens avec d'anciens matelots témoins du naufrage du bâtiment, mais s'il se fait l'écho des informations qu'il a pu recueillir, il n'est pas à proprement parler le témoin de ce qu'il raconte. Comme le rappelle Frédéric Rousseau, le témoin tel qu'il est institué par Jean-Norton Cru, « est un témoin oculaire, un homme qui raconte exclusivement ce qu'il a vu et ressenti, conformément à ce qu'il pouvait voir et ressentir en fonction de sa position, de sa fonction de la période. Le bon témoin est donc celui qui parle en son nom personnel, qui évite de rapporter des histoires dont il n'a pas été acteur ou témoin lui-même<sup>38</sup> ».

S'il est évident que César Fauxbras ment sciemment sur sa qualité de témoin en multipliant les marques visant à authentifier ce qu'il présente comme un témoignage, ce dernier n'est pas pour autant forcément entièrement mensonger. En effet, l'essentiel de ce qu'il décrit, notamment dans *Jean le Gouin*, relève de l'expérience du matelot que César Fauxbras a réellement été pendant la Grande Guerre. S'il est aisé de montrer que le récit du naufrage du *Danton* est un récit rapporté, César Fauxbras étant à Bizerte au moment du torpillage du cuirassé, il est plus difficile de démêler ce qui, dans la description de la vie à bord, relève de son expérience personnelle. Reconduire l'exercice méticuleux de censeur effectué par Cru apparaît ici d'autant plus vain que ce dernier pouvait s'appuyer à la fois sur une expérience personnelle et sur le croisement des sources que l'absence d'autres témoignages de matelots interdit ici. Plutôt que de s'y atteler en pure perte, il apparaît plus pertinent de s'attacher aux raisons qui ont poussé Fauxbras à prétendre à cette qualité de témoin. En réalité, le lecteur de Jean-Norton Cru qu'est Fauxbras<sup>39</sup> a sans nul doute tiré la leçon de *Témoins* : seul le témoin a la capacité de pouvoir faire efficacement obstacle à la parole officielle qui prétend s'appuyer, elle-aussi, sur des récits indiscutables ; évoquant le torpillage du croiseur *Amiral-Charner*, Fauxbras note ainsi que Chack « rapporte les discours et les geste de personnages tous disparus avec le bateau ! On a le sentiment qu'il était à bord !<sup>40</sup> » Si Paul Chack affabule de manière aussi éhontée, avec l'attrait et l'efficacité du récit littéraire, l'autorité des archives et le soutien de l'institution, dupant ainsi son lecteur, il est vain de vouloir rétablir la vérité par la démonstration rigoureuse.

César Fauxbras, simple matelot, ne peut y prétendre que par la force de son témoignage. Il ne s'agit donc pas seulement d'une convention littéraire visant à rendre plus réaliste et plus vivant son récit, mais bien d'interdire toute remise en cause de la vérité de ce qui est dit. Cette vérité est d'autant plus incontestable qu'à la différence du soldat, le matelot peut prétendre, au même titre que l'officier, dire, non pas sa vision d'un événement, mais la réalité de l'événement. En effet, si le soldat, au cœur du combat a nécessairement une vision partielle du champ de bataille, pouvant aisément prendre la partie pour le tout s'il se risque à sortir de son rôle de témoin, le récit d'un matelot, présent sur le même bâtiment que ses officiers, à quelques mètres d'eux, est, quant aux faits, autrement moins sujet à caution. Si la perception d'un combat peut échapper aux matelots enfermés dans les soutes, la parole de tous ceux qui se retrouvent dans l'eau au moment du naufrage doit également être prise en compte. Donner au récit l'illusion du témoignage est donc essentiel pour permettre à l'auteur de parler aussi fort que les officiers, enjeu crucial pour espérer faire entendre une autre voix, au prix de ce qui est un peu plus qu'un arrangement avec la vérité, une manipulation de son lecteur, parfaitement exécutée comme le montrent les réactions des critiques.

\* \* \*

---

<sup>38</sup> Frédéric Rousseau, « Pour une lecture critique de témoins ». Introduction à la réédition de Jean-Norton Cru, *Témoins*, Presses Universitaires de Nancy, 2006, p. S9.

<sup>39</sup> Il le cite notamment dans son pamphlet inédit, *Pourquoi la marine a trahi* écrit au lendemain de la Seconde Guerre mondiale.

<sup>40</sup> César Fauxbras, *Pourquoi la marine a trahi*, texte inédit.

## Une guerre qui n'a pas eu lieu

Cette manipulation se justifie donc par l'enjeu de son ouvrage qui est de révéler la vérité, qui « tient en très peu lignes<sup>41</sup> » : démythifier la guerre sur mer, désacraliser la figure des officiers de marine. Contrairement aux récits de Paul Chack, la Grande Guerre sur mer n'a pas été une guerre de mouvement mais une guerre d'attente, notamment en Méditerranée, sur les cuirassés qui interdisent toute sortie de l'Adriatique de la flotte austro-hongroise. Il ne s'agit certes pas d'une révélation, y compris pour les contemporains, l'armée de mer étant largement considérée comme une armée abritée au regard des massacres du front terrestre. Cette absence de combats s'explique en grande partie par les transformations technologiques de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'apparition de la torpille et du sous-marin interdisant toute sortie irréflectie d'escadre dont les cuirassés ont été pensés pour un affrontement en ligne face à des bâtiments analogues. Loin d'être stoïquement acceptée, cette inaction est déplorée dès les premiers jours de la guerre, y compris par certains officiers. Si cette dénonciation apparaît le plus souvent dans les récits postérieurs à la guerre, elle ne saurait pourtant être globalement disqualifiée. En effet, certains, dans leur correspondance, témoignent de ce dégoût de l'inaction forcée, tel le lieutenant de vaisseau Dupouey, dans sa correspondance familiale, qui se dit dès les premières semaines de la guerre, « éccœuré de notre inaction...il est vraiment pénible de jouer un rôle dans une farce, quand il se joue tout près une si belle tragédie<sup>42</sup> », avant de rejoindre, à sa demande les fusiliers-marins sur le front de l'Yser, dès le mois de novembre 1914.

Si Fauxbras raille volontiers cette déploration tardive, telle celle de Louis Guichard qui fait dire à un de ses personnages, l'enseigne de vaisseau Pierre Allain, qu'il craint que la guerre finisse « sans que nous ayons, même de loin, vu le feu<sup>43</sup> », son propos rejoint celui des officiers sur la forme prise par la guerre navale moderne. Le regard qu'il adopte sur cette attente est en revanche beaucoup plus ambiguë ; ainsi, il la condamne parce qu'elle transforme les bâtiments en bagne tenus par les officiers et officiers-mariniers mais s'en félicite aussi, l'inaction permettant d'éviter le combat. Evoquant un article d'un journal reçu à bord du *Robespierre*, au titre très évocateur, « Nos marins s'impatientent », dans lequel le journaliste cherche à démontrer que le moral des équipages se ressent de cette attente, il ironise sur cette impatience, les équipages se réjouissant au contraire de cette situation. Ainsi, comme le rapporte le matelot Vignes, « les équipages ne sont pas impatientes de se battre. Ils n'y tiennent pas du tout, à se battre, ils ne tiennent qu'à leurs peaux. S'ils ont une nostalgie, c'est celle de leur vie civile, et s'ils ont une haine, c'est celle des larbins galonnés qui, pas plus qu'eux ne désirent rencontrer les Autrichiens, mais qui coulent des jours béats depuis que la guerre est venue assurer à leur malveillance la plus complète impunité<sup>44</sup> ». L'inaction guerrière de la marine française tout en n'étant pas regrettée ne saurait non plus être justifiée par un quelconque discours stratégique tel qu'on peut le lire dans les ouvrages des officiers de marine mais ridiculisée, expliquée par la lâcheté, et célébrée par des matelots dont la volonté de se battre, voire le patriotisme, apparaît bien tiède.

Mais ce récit de la guerre sur mer ne saurait être le seul récit de la vie quotidienne à bord des bâtiments de la marine ; pour servir son propos, l'auteur évoque un certain nombre d'événements saillants dont la disparition tragique de bâtiments, cliché de la littérature

---

<sup>41</sup> César Fauxbras, *Jean Le Gouin, op. cit.*, p.10

<sup>42</sup> Lieutenant de vaisseau Pierre Dupouey, Lettre du 20 septembre 1914, in *Lettres et essais*, Paris, éditions du Cerf, p. 88.

<sup>43</sup> Louis Guichard, *La guerre des enseignes*, Paris, La Renaissance du Livre, col « La grande légende de la mer », 1929, p.28.

<sup>44</sup> César Fauxbras, *Jean Le Gouin, op. cit.*, p. 44

maritime qui célèbre à l'envi le sacrifice du commandant refusant de quitter sa passerelle, apparaît comme incontournable. Dans l'entreprise de démythification entreprise par Fauxbras, le refus d'acquiescer à cette célébration du naufrage, genre littéraire dans lequel excelle Paul Chack, constitue un deuxième volet essentiel. Il évoque ainsi dans ses deux ouvrages le naufrage du *Robespierre* (en réalité le *Danton*) dont le matelot Vignes se prétend le témoin, ainsi que celui du *Léon-Gambetta* dont la mémoire de la disparition de tout l'état-major est rapidement instrumentalisée par la propagande<sup>45</sup> et pieusement célébrée au cours de l'Entre-deux-guerres, notamment par Paul Chack. En ce qui concerne le *Danton*, malgré l'aspect presque cocasse de la description de l'évacuation, c'est bien l'indignation qui sourd du récit du matelot Vignes. En effet, loin de célébrer l'héroïsme du capitaine de vaisseau Delage, commandant du bâtiment, il rappelle que c'est sur ordre de ce dernier que les hommes sont rappelés aux postes de combat alors même que le navire est mortellement touché. A la célébration du chef combattif jusqu'à l'ultime sacrifice est opposée l'imbécillité criminelle de l'officier qui refuse de procéder à l'évacuation d'un bâtiment qu'il sait perdu, condamnant ainsi les hommes enfermés dans les soutes à une mort certaine. Le récit de l'évacuation du navire permet par ailleurs de faire voler en éclat les pieuses représentations de l'équipage quittant en bon ordre le bâtiment, comme à l'exercice, au cri de « Vive la France » ; à cette image d'Épinal, Fauxbras oppose la réalité d'une gigantesque pagaille, chacun s'efforçant égoïstement de sauver sa peau, en cherchant notamment à se saisir d'un objet permettant d'assurer sa flottaison en attendant l'arrivée des secours<sup>46</sup>.

Cette volonté de rompre avec les poncifs héroïques du sauvetage en bon ordre, les officiers restant à bord du bâtiment, stoïquement, est toute aussi claire dans les affirmations de Fauxbras concernant le naufrage du *Léon Gambetta*. Ainsi, au texte de Paul Chack, qui décrit les bons nageurs de l'équipage qui « vont montrer ce que valent les marins de France. Jusqu'à la limite de leurs forces, ils vont se dépenser pour aider les faibles, pour maintenir sur l'eau ces officiers qui, jusqu'à la seconde du chavirement, les ont guidés et soutenus<sup>47</sup> » répond le témoignage de Fauxbras qui rappelle que les Italiens ont constaté lors de leur arrivée sur les lieux du naufrage que « plusieurs cadavres d'officiers sont percés de coups de baïonnettes, et que de nombreux cadavres de matelots renferment des balles de revolver. Le *Léon-Gambetta* agonisant a été le théâtre d'une bataille. Les rescapés déclarent n'avoir rien vu, rien entendu. Ils avaient quitté le bord quand officiers et matelots se sont battus pour la conquête des derniers flotteurs<sup>48</sup> ». La guerre sur mer, qui n'est pas une guerre à proprement parler, n'a donc rien d'héroïque. Aux rodomontades de la littérature navale est opposé le tableau de la guerre telle qu'elle est réellement vécue par les matelots, dont les préoccupations offrent un tableau aussi original qu'inédit de la vie à bord des grands cuirassés. Aux états d'âmes des officiers qui se désolent bruyamment de ne pouvoir mener des actions glorieuses répondent les dialogues nettement plus prosaïques des équipages. Il est ici beaucoup moins question de sacrifice et d'héroïsme que de problèmes matériels, les questions liées à la discipline, à la nourriture ou aux permissions occupant toutes les pensées ; le conflit semble ainsi bien loin des marins ce que confirmera Fauxbras après la Seconde Guerre mondiale révélant que « Mes premiers boches, je les ai vus à Marseille, fin 1917, prisonniers, et je comptais alors trois ans d'héroïsme dans la Sainte-Marine !<sup>49</sup> »

---

<sup>45</sup> Matt Perry, « Vive la France. Death at Sea, The French Navy and the Great War », *French History*, vol. 26, issue 3, 2012, p. 344-366.

<sup>46</sup> César Fauxbras, *Jean Le Gouin*, op. cit., p. 78.

<sup>47</sup> Paul Chack, *Branlebas de combat*, op. cit., p. 54.

<sup>48</sup> César Fauxbras, *Mer Noire*, op. cit., p. 217.

<sup>49</sup> César Fauxbras, *Pourquoi la marine a trahi*, manuscrit inédit. L'allusion à la « Sainte-Marine » renvoie ici directement au roman du capitaine Louis Guichard qui multiplie dans l'Entre-deux-guerres, depuis le service historique de la marine, les ouvrages à la gloire de la marine française. Cf. Louis Guichard (lieutenant de vaisseau), *Sainte Marine*, Paris, Plon, 1932.



Si l'Allemand n'est pas l'ennemi pour les matelots, si la crainte de la mort brutale n'est pas non plus un motif sérieux d'inquiétude, la guerre n'en est pas moins haïe en raison du renforcement de la discipline qu'elle autorise en toute impunité. Certes, la rigueur de cette dernière, légendaire à bord des cuirassés, relève avant tout de l'état militaire et n'est pas spécifique à l'état de guerre ; comme le rappelle un des fourriers : « Va où tu veux, tant que tu ne seras pas civil, tu rencontreras des empoisonneurs partout<sup>50</sup> ». Si cette affirmation est sans doute, du point de vue du matelot, en partie vraie, les corvées de charbonnage, les exercices inutiles, notamment la fameuse gymnastique suédoise pratiquée par n'importe quel temps<sup>51</sup>, les inspections méticuleuses par les officiers marinières<sup>52</sup> n'étant pas spécifique à l'état de guerre (ni même à la marine), ce dernier sert d'accélérateur aux dérives disciplinaires de l'encadrement. La guerre a ainsi été l'occasion pour le « Grand Corps » de mettre au pas les équipages, en supprimant les permissions au maximum et en se montrant particulièrement tatillon quant à la discipline. C'est là que réside le vrai scandale de la guerre sur mer, celui qu'il faut crier pour Fauxbras qui sait bien que jamais les amiraux « n'avoueront avoir fait la guerre comme directeurs de pénitenciers<sup>53</sup> ». Pire, l'inaction, tout à la fois voulue, entretenue, et subie par les officiers, les incline à faire dériver leur rage d'inaction sur les matelots. Ainsi, le lieutenant de vaisseau Bertoni, issu du rang, est décrit comme « une brute alcoolique en proie à l'idée fixe de passer capitaine de corvette et qui, les sous-marins lui glissant entre les pattes, n'a pas trouvé d'autre moyen de se distinguer que de présenter le cahier de punitions le mieux rempli de l'escadrille<sup>54</sup> ». On retrouve ici la dénonciation du cuirassé, le « bateau-bagne<sup>55</sup> », détesté des matelots « dont l'estime pour un bateau est inversement proportionnelle à son tonnage », au point que certains, comme son camarade du début, Salaün, préférèrent carrément les canonnières-marins qui combattent sur le front terrestre<sup>56</sup>.

Cette désacralisation de l'action de la marine, outre sa réduction à la seule discipline du bord, passe aussi par la mise en scène d'événements particulièrement triviaux, voire franchement obscènes, tel l'épisode du « boxon du *Latouche-Tréville* » raconté avec une méticulosité jubilatoire. Encalminé à Samos, le commandant du *Latouche-Tréville*, craignant les ravages de l'inaction pour son équipage, décide ainsi d'organiser ses distractions. Faute de pouvoir les envoyer à terre dans un endroit pourvu de femmes, étant entendu que c'est « le meilleur moyen de se distraire », il organise une petite entreprise de prostitution, faisant venir deux spécialistes pour lesquelles sont construites des petites guérites nécessaires à la pratique de leur commerce, étant évidemment entendu que les officiers passent les premiers, le matin, sur le bâtiment. Mais la morale de l'histoire est sans appel : « Si jamais officier de marine fut adoré de ses hommes, c'est celui-là et ce jour-là »<sup>57</sup>. Dans ce jeu de massacre, les officiers de marine, véritables têtes de turc du matelot Vignes, sont en effet l'objet d'un traitement particulièrement soigné, bien éloigné de celui de la littérature de la fin du XIX<sup>e</sup><sup>58</sup>. Il sont ainsi accusés d'être des embusqués, dont la guerre « ne les a jamais empêchés de prendre leur repas à l'heure, ni de porter des bottines bien cirées par un larbin spécialement préposé à ce soin<sup>59</sup> »

<sup>50</sup> César Fauxbras, *Jean Le Gouin*, op. cit., p. 11.

<sup>51</sup> *Ibid.*, p. 48.

<sup>52</sup> *Ibid.*, p. 128

<sup>53</sup> César Fauxbras, *Mer Noire*, op. cit., p. 146.

<sup>54</sup> César Fauxbras, *Jean Le Gouin*, op. cit., p. 123.

<sup>55</sup> *Ibid.*, p. 13. On retrouve cette dénonciation chez Paul Vigné d'Octon qui évoque « l'enfer des cuirassés » dans son pamphlet contre la marine. Cf. Paul Vigné d'Octon, *Pages rouges*, Marseille, Petite Bibliothèque du Mutilé, sd.

<sup>56</sup> *Ibid.*, p. 14.

<sup>57</sup> *Ibid.*, p. 130.

<sup>58</sup> On pense ici entre autres à la figure de Jean d'Agrève, décrite dans le roman éponyme du marquis de Vogüe. Cf. Eugène-Melchior de Vogüe, *Jean d'Agrève*, Paris, Armand Colin, 1897.

<sup>59</sup> César Fauxbras, *Jean le Gouin*, op. cit., p. 41

et qui, même en mer Noire, ne changent guère leurs habitudes, celles de noceurs qui vont s'encanailler avec « leurs copains Russes blancs » et que « le premier canot-major ramène régulièrement (...) abrutis par une nuit de débauche »<sup>60</sup>. Comme il le rappelle dans son pamphlet inédit, en « quarante mois, ils ne naviguèrent pas trois semaines, mais les quarante mois furent campagnes de guerre, pour la pension de retraite de MM. les officiers. Le métier d'officier de vaisseau n'était pas désagréable en rade de Corfou. Pendant que les poilus, les civils déguisés en soldats, se faisaient tuer à Verdun, les héros professionnels se la coulaient douce dans leurs confortables cabines, dans leurs carrés, où du réveil (dix heures) jusqu'au coucher (minuit) on cartonnait, on buvait des alcools, on savourait *l'Action française*, on ingérait les derniers enseignements du maître, Maurras<sup>61</sup> ».

Les manifestations bruyantes dont ils font montre après-guerre concernant leur abnégation à accepter leur mission de surveillance éloignée des escadres ennemies, doivent donc être prises avec circonspection. Comme le rappelle Fauxbras, ils ont en réalité tout fait pour se garder du danger ; évoquant son passage sur le *Jean d'Hust*, navire destiné à servir d'appât aux sous-marins allemands, le matelot Vignes ne peut manquer de se demander « pourquoi sont-ce des réservistes qui les commandent, quand des officiers de l'active pourraient s'y couvrir de gloire ?<sup>62</sup> ». Pour lui, malgré leurs rodomontades guerrières, « les officiers de l'active qui n'ont pas réussi à s'embusquer à bord des gros culs sont généralement embarqués dans les postes à terre. A part quelques énergumènes, tous ces messieurs sont bureaucrates. Ils dirigent les opérations de guerre. Or, on ne dirige vraiment qu'assis sur un rond-de-cuir. Chercher les sous-marins, faire le quart, bouffer les paquets de mer, c'est une besogne indigne de l'élite des élites couvée en rade de Brest<sup>63</sup> ». Pour embusqués qu'ils soient, les officiers de marine n'en sont pas moins, en parfaits usurpateurs, avides de récompenses et d'honneurs. Ainsi, évoquant l'arrivée sur le *Charlemagne* d'un « paquet de deux cents croix de guerre destinées à récompenser les membres les plus valeureux de l'équipage », il rappelle que les officiers se servent les premiers, le reliquat étant distribué aux « hommes dont la tenue est la plus soignée<sup>64</sup> ». C'est sans doute cet appétit de récompense qui explique la propension des officiers à ce que le narrateur appelle la sous-marinite qu'il définit comme une « forme de l'aliénation mentale (qui) dérive de la galonnite et de la légion d'honneurite, elles-mêmes proches parentes de la mégalomanie et souvent compliquées de mythomanie. C'est à la mythomanie des victimes de la sous-marinite qu'il faut attribuer la destruction de tant d'U qui se portent à merveille<sup>65</sup> ».

Jouisseurs, usurpateurs, lâches, les officiers de marine sont aussi de parfaits incapables. Fauxbras dénonce ainsi à la stratégie déployée par les états-majors pour contrer la seule menace bien réelle, celle des sous-marins allemands, moyen de révéler leur incompetence. Ainsi, évoquant le maintien des routes patrouillées au détriment de l'adoption des convois, seule parade réellement efficace contre les attaques sous-marines, il voit dans le retard pris dans l'adoption de ce système la preuve de la médiocrité des officiers généraux étant entendu que « les convois, il n'y a que ça. Il faut être vice-amiral pour ne pas y penser. J'en arrive à croire que nos seigneurs et maîtres ont partie liée avec les sous-marins et qu'ils touchent une prime par bateau coulé<sup>66</sup> ». Cette incurie stratégique, démontrée par les faits, est ridiculisée par le matelot Vignes qui met en scène de savoureuses discussions entre les

---

<sup>60</sup> César Fauxbras, *Mer Noire*, *op. cit.*, p. 106.

<sup>61</sup> Pourquoi la marine a trahi. Sur ce maurrassisme dans la marine, on se permet de renvoyer à notre article « La Royale et le roi. Les officiers de marine et l'Action française entre appartenance et imprégnation », *Revue d'Histoire Maritime. Marine, État et Politique*, n°14, 2011, p. 93-116.

<sup>62</sup> César Fauxbras, *Mer Noire*, *op. cit.*, p. 28.

<sup>63</sup> César Fauxbras, *Jean le Gouin*, *op. cit.*, p. 105-106.

<sup>64</sup> César Fauxbras, *Jean le Gouin*, *op. cit.*, p. 94.

<sup>65</sup> César Fauxbras, *Mer Noire*, *op. cit.*, p. 38.

<sup>66</sup> César Fauxbras, *Jean le Gouin*, *op. cit.*, p. 57.

matelots qui imaginent tous des solutions pour sortir de l'impasse dans laquelle ils sont plongés, solutions dont pas une ne rejoint, de près ou de loin, celle de la « flotte en vie » adoptée par la marine française, preuve s'il en était encore besoin de l'absurdité d'un tel choix puisque n'importe quel matelot analphabète, avec un peu de bon sens, peut trouver une solution plus pertinente<sup>67</sup>. Devant tant de médiocrité, le matelot Vignes finit par se résoudre à penser que leur lâcheté est encore le plus sûr moyen de garantir la sauvegarde des équipages comme le montre, *a contrario*, « l'effarante aventure des Dardanelles où les sept cent hommes du *Bouvet* payèrent de leur vie l'inconcevable impéritie des chefs<sup>68</sup> ».

\* \* \*

### Mettre en accusation la marine

Le prétendu journal du matelot Vignes va bien au-delà d'un simple règlement de compte ; au-delà de la dénonciation des conditions d'existence des matelots que la guerre a rendues possibles, de l'imposture des discours littéraires et historiques et de la réalité de l'attitude des officiers, c'est toute une rhétorique antimilitariste qui est développée.

La marine a en effet clairement failli pendant la Première Guerre mondiale. A la faillite morale des officiers qui ont refusé toute prise de risque, s'ajoute la faillite du conservatisme stratégique de l'institution. L'admirateur de la pensée, et sans doute aussi de l'action politique, de Pelletan qu'est Fauxbras, s'indigne ainsi que les plans de construction de navires torpilleurs et d'escorte aient été abandonnés au profit des croiseurs et cuirassés, les officiers de marine, aveuglés par leur aversion pour la politique de républicanisation du ministre de la marine du Bloc des gauches, ayant refusé d'entendre ses avertissements. Or, cette crispation stratégique au nom d'une aversion idéologique a non seulement conduit à l'impuissance des escadres, mais a aussi largement servi les intérêts allemands. En effet, il est rappelé que les sous-marins allemands ne s'attaquent jamais aux cuirassés, l'existence de ces mastodontes permettant de concentrer un nombre d'hommes considérables sur des objets flottants inutiles, hommes qui seraient sinon envoyés sur des patrouilleurs autrement plus menaçants pour leurs sous-marins. Après « trois ans de guerre, (alors que) l'inutilité des escadres est surabondamment démontrée, on s'obstine à garder, dans la rade de Corfou transformée en cour de caserne pour permettre aux amiraux de jouer à la petite guerre, vingt mille hommes que des tourments trop longtemps endurés finiront par rendre fous furieux<sup>69</sup> », privant ainsi la marine de moyens utiles et permettant aux sous-marins allemands de poursuivre la guerre et de détruire un grand nombre de bâtiments de commerce. Evoquant la disparition des 5 cuirassés de la Première Guerre mondiale, il rappelle que le *Danton* et le *Gaulois* ont été torpillés, le *Bouvet* a sauté sur une mine aux Dardanelles, le *Suffren* a disparu et le *Mirabeau* s'est échoué à Sébastopol : en tout 2 000 matelots noyés sans aucun dommage à l'ennemi. Les croiseurs ne sont pas mieux lotis puisque *l'Amiral-Charner*, le *Léon-Gambetta*, le *Kléber* et le *Châteaurenault* sont eux aussi coulés par des sous-marins emportant avec eux 2 000 matelots de plus. « A l'actif de la marine en Méditerranée, on ne peut porter que deux U, coulé, l'un par un torpilleur, l'autre par un chalutier...<sup>70</sup> ».

Mais les attaques de Fauxbras ne visent pas seulement les cuirassés, et son récit assassin n'épargne aucune des formes prises par la guerre sur mer, témoignant d'une ambition

---

<sup>67</sup> *Ibid.*, p. 46, 56-57, 135-136.

<sup>68</sup> *Ibid.*, p. 43-44.

<sup>69</sup> César Fauxbras, *Jean le Gouin, op. cit.*, p. 135.

<sup>70</sup> César Fauxbras, *Mer Noire, op. cit.*, p. 147.

vengeresse qui ne s'attache pas seulement à la guerre d'escadre. Ainsi, si le récit des embarquements sur le *Robespierre*, puis sur le *Jean d'Hust*, puis sur l'*Iris*, permettent de saisir la variété des formes qu'a prise la guerre sur mer, le jugement de l'auteur sur la marine reste toujours assassin, même si sa vindicte est moins forte sur les bâtiments de petite taille où la rigueur de la hiérarchie est moins douloureusement ressentie. Les attaques contre la littérature héroïque d'un Paul Chack ne visent donc pas seulement à démasquer une imposture, elle vise aussi à révéler ce que personne ne veut entendre, à savoir que la marine de guerre ne sert à rien d'autre qu'à justifier l'existence des officiers de marine. Outre leur aversion idéologique pour la politique de Pelletan, les choix stratégiques conservateurs s'expliquent ainsi largement par la nécessité de donner des commandements prestigieux aux officiers. Evoquant le croiseur-cuirassé, il raille « la conception la plus remarquable des cervelles maritimo-guerrières. Il a une cuirasse, comme un cuirassé, mais une cuirasse mince afin que la vitesse reste bonne ; il est rapide comme un croiseur, mais moins qu'un croiseur, parce que sa cuirasse l'alourdit. Bref, le croiseur-cuirassé n'est ni lard ni cochon ; un véritable cuirassé l'anéantirait et un véritable croiseur lui échapperait » mais souligne son utilité pour la vanité des officiers de marine : « Les capitaines de vaisseau qui ont besoin d'un commandement et les contre-amiraux qui ont besoin d'une division légère, jugent qu'il vaut mieux construire pour le même prix, deux croiseurs-cuirassés qu'un seul cuirassé. Peu importe qu'une marine soit chétive, pourvu qu'elle soit nombreuse »<sup>71</sup>.

Rien d'étonnant donc à ce que les lendemains de la guerre fassent naître des inquiétudes au sein du « Grand corps ». Avec l'anéantissement de la marine allemande, sans combattre, l'entretien d'une marine française aussi pléthorique n'apparaît plus justifié. Comme le rappelle le matelot Vignes, « ces messieurs voient dans notre victoire une nouvelle preuve de la duplicité germanique. Si l'Allemagne avait résisté davantage, elle aurait gagné une paix honorable et nous aurions été contraints de lui laisser un semblant de puissance navale qui aurait justifié le maintien de la nôtre. Tandis que ça va être l'abomination de la désolation : les vieux mis à la retraite, et les jeunes condamnés à marquer le pas<sup>72</sup> ». Plus que la Patrie, c'est la défense du corps, ainsi que celle de leurs intérêts qui priment. On retrouve ici une accusation chère au parti communiste des années d'Entre-deux guerres qui voit dans l'attachement des officiers généraux aux cuirassés un indice certain de leurs liens avec la grande industrie de l'acier et il parie ainsi que, la paix revenue, ces amiraux, « dociles aux ordres des fabricants de plaques de blindage, trouveront le moyen de persuader un parlement ignare que la patrie ne saurait se passer de nouveaux croiseurs de bataille et de nouveaux *Dreadnoughts*<sup>73</sup> ».

Pour l'auteur, la guerre sur mer a démontré jusqu'à l'absurde l'inutilité d'un corps dont il appelle de ses vœux à la liquidation. En effet, le choix de l'institution de privilégier une option stratégique inutile ne peut révéler que deux choses : ou l'institution a voulu offrir des débouchés peu risqués à ses officiers ou elle s'est lourdement trompé. Mais qu'elle se soit rendue coupable de concussion au bénéfice de ses cadres ou de médiocrité, sa disparition est nécessaire. Certes, au lendemain de la guerre, les justifications de la stratégie des flottes en vie se multiplient telles celles des héros de Louis Guichard qui expliquent à leurs bouillants subordonnés que « toute guerre navale n'est qu'une longue attente, et que ces combats qui tiennent tant de place dans les livres mais ne durent que quelques heures, ne sont que l'aboutissement des croisières de plusieurs années. D'ailleurs, nous nous ennuyons peut-être, mais nous nous ennuyons triomphalement sur des eaux vides d'ennemis, et c'est ce qu'on appelle la maîtrise des mers<sup>74</sup> ». Face à ce type d'argumentaire, Fauxbras rétorque « Faux,

---

<sup>71</sup> *Ibid.*, p. 213

<sup>72</sup> César Fauxbras, *Mer Noire*, *op. cit.*, p. 61.

<sup>73</sup> *Ibid.*, p. 146

<sup>74</sup> Louis Guichard, *La guerre des enseignes*, Paris, La Renaissance du Livre, 1929, p. 28-29

archi-faux. Si la France n'avait pas d'escadres, ses sous-marins interdiraient aux escadres autrichiennes de mettre le nez dehors, tout comme les sous-marins allemands obligent les gros-culs français, les maîtres de la Méditerranée, à s'enfermer dans les rades protégées par un triple rang de filets<sup>75</sup> ». Pour lui, conscients de la menace qui pèsent sur l'existence des escadres, les officiers de marine ont tout fait pour que soit décidée l'intervention en mer Noire qui justifie enfin leur existence.

L'incompétence stratégique des officiers de marine n'est pas le seul argument pour justifier la disparition de la « Sainte marine ». Outre les reproches d'embusqués, de nantis, d'usurpateurs qui écornent le mythe, leurs compétences professionnelles, de marins, sont remises en cause par Fauxbras. Evoquant l'échouage du *Mirabeau* en rade de Sébastopol, il ironise : « Sortir de la rade, même par temps bouché, c'était un jeu d'enfant. (...) Les officiers de la marine militaire française appliquent des méthodes de navigation dont ils gardent jalousement le secret. Méthodes précises puisqu'elles permirent à l'amiral Gervais, vers 1895, par temps clair et mer calme d'échouer toute son escadre d'un seul coup, près de Toulon. Aucune marine étrangère ne s'enorgueillit d'un pareil exploit<sup>76</sup> ». Rappelant les affectations à terre des officiers pendant la guerre, il finit donc par s'en féliciter, concluant qu'il « vaut mieux sans doute que les choses se passent ainsi, car un de ces puits à formules sur une passerelle, et le bateau se sent irrésistiblement attiré vers les bancs de sable inconnus et les roches non portées sur la carte. Les sous-marins font assez de victimes : inutile d'envoyer les bordaches à la rescousse<sup>77</sup> ». Face à ces marins d'opérette, Fauxbras oppose les officiers de la marine marchande, dont il est, qui sont de vrais professionnels, tel le commandant du *Jean d'Ust*, « un réserviste, lieutenant de vaisseau auxiliaire, (qui) nous traite avec égards. Il a trente-cinq ans, un col mou, un costume fatigué, et des galons difficilement visibles à l'œil nu. La démarche aisée, pas du tout l'air de serrer une barre de cabestan entre les fesses. Bref, un type qui n'appartient pas à la Sainte-Marine, ça crève les yeux<sup>78</sup> », et qui pourraient aisément prendre les commandements des bâtiments de la marine de guerre en cas de conflit<sup>79</sup>.

Ces accusations par leur radicalité témoignent d'une conscience de classe particulièrement aiguë que la guerre a exacerbé. Même si, après la guerre, la solidarité des combattants relève en partie du vœu pieux, elle recouvre une réalité inexistante dans la marine, la guerre n'ayant en rien mis fin à l'inégalité de traitement entre officiers et matelots. La question de la nourriture est ainsi ressentie de manière particulièrement violente à bord des bâtiments, les officiers de marine étant en effet privilégiés avec une ordinaire très au-dessus de celui de l'équipage ; décrivant l'arrivée du canot qui ramène les cuisiniers des officiers et « des légumes frais, des pains allongés et dorés, si tendres qu'ils cèdent sous la pression des doigts ; des gigots, des volailles, des pâtisseries, et des bouteilles, des bouteilles », le matelot Vignes, amer, conclut que « faire son devoir comme ils disent, n'est pas pénible pour tout le monde »<sup>80</sup>. Ces privilèges s'attachent aussi aux sorties qui sont comptées pour les matelots et interdites en cas d'affections vénériennes, alors que les officiers sont toujours libres de leurs soirées, mêmes contagieuses, le narrateur s'interrogeant cette fois sarcastique sur « les gonocoques d'officiers (..) inoffensifs, ou si fier d'un pareil habitat qu'ils s'y cramponnent<sup>81</sup> ». Cette haine de classes n'est d'ailleurs pas uniquement celle des matelots

---

<sup>75</sup> César Fauxbras, *Mer Noire*, *op. cit.*, p. 146.

<sup>76</sup> *Ibid.*, p. 127. Fauxbras fait ici allusion à l'échouage aux Salins d'Hyères des grands cuirassés *Le Formidable*, le *Courbet* et l'*Amiral-Baudin* en 1895.

<sup>77</sup> César Fauxbras, *Jean le Gouin*, *op. cit.*, p. 106. On retrouve cette critique des compétences dans *Pourquoi la marine a trahi*, critique qui se nourrit de quelques épisodes célèbres des années 1920, tel le naufrage du cuirassé *France* devant Quiberon en 1922.

<sup>78</sup> César Fauxbras, *Mer Noire*, *op. cit.*, p. 16.

<sup>79</sup> César Fauxbras, *Pourquoi la marine a trahi*.

<sup>80</sup> Jean Le Gouin, p. 39.

<sup>81</sup> César Fauxbras, *Jean le Gouin*, *op. cit.*, p. 41.

envers les officiers, mais aussi celle des seconds envers les premiers, dont l'attitude de l'amiral Amet, commandant l'escadre en mer Noire, témoigne. Ce dernier vouerait en effet, en raison de la disparition de son fils, jeune enseigne de vaisseau sur le *Léon-Gambetta*, dans les circonstances décrites par Fauxbras, « une haine implacable à ses esclaves en col bleu<sup>82</sup> ».

Ce discours offensif sur la lutte des classes à bord des cuirassés renvoie à celui développé par le parti communiste et son journal dans les années 1920. Le témoignage du matelot Vignes, même s'il prétend avoir été écrit pendant la guerre, s'inscrit en effet, par ses révélations concernant l'aspect carcéral de la vie sur les gros bâtiments ou le scandale des compagnies disciplinaires de la marine de Calvi<sup>83</sup>, dans les grands combats de *l'Humanité* qui ne cesse de dénoncer les officiers de la « Marine Royale », leur brutalité et leur pensée politique réactionnaire. La violence des imprécations contenues dans *Jean Le Gouin* et *Mer Noire*, semble quant à elle directement emprunté celle des rédacteurs de la *Page de Jean le Gouin*, supplément de *La Caserne*, feuille communiste diffusée sur les bâtiments qui n'hésite pas à citer nommément des officiers et des officiers-mariniers à qui le pire est promis quand viendra l'heure du grand soir. Le choix de l'invective est ainsi clairement assumé par César Fauxbras qui met en accusation l'« échappé de cabanon<sup>84</sup> » qu'est le capitaine de frégate Loup, commandant l'arsenal de Sidi Abdallah, les « crétins goitreux<sup>85</sup> » que sont les officiers-mariniers, et qui se fait volontiers menaçant dans son évocation des propos du matelot Bertoni qui explique à ses camarades que « je l'ai visé, notre frégate. Après la guerre, si vous apprenez qu'on l'a balancé dans la Vieille Darse, vous saurez qui a fait le coup<sup>86</sup> ».

On retrouve de même une commune dénonciation du patriotisme par les matelots tel Lemaire qui se félicite de sa situation d'embusqué sur les gros bâtiments, non par peur de risquer sa peau, mais par haine de la guerre bourgeoise qui ne saurait concerner le prolétaire qu'il n'a jamais cessé d'être sous l'uniforme, terminant sa péroraison par un « j'ai trente-trois ans, une femme et deux gosses qui crèvent de faim : la patrie, je lui chie dans les bottes<sup>87</sup> ». A la critique de la lâcheté des officiers répond donc l'apologie du défaitisme des matelots qui n'ont rien à gagner dans cette guerre qui n'est pas la leur. Si les propos de Fauxbras sont alimentés par cette littérature communiste, ils n'en sont pas pour autant totalement alignés sur la ligne du parti communiste. Ainsi, si le critique littéraire de *l'Humanité*, Jean Fréville, se félicite de voir enfin un ouvrage sur la guerre qui ne soit pas écrit par un officier, il déplore son aspect inabouti sur le plan politique, lequel explique l'échec d'une révolution en France au lendemain de la guerre : « Absence d'un Parti communiste français, manque d'éducation révolutionnaire, pas de défaitisme révolutionnaire conséquent. L'antimilitarisme de Jean Le Gouin se borne à la haine des gradés. Derrière le fayot, il ne voit pas le régime. Jean Le Gouin nous prouve la nécessité et l'urgence d'une propagande active parmi nos camarades matelots, parisiens las de souffrir. Le communisme, briseur de chaînes, leur apporte la libération<sup>88</sup> ».

Même s'il peut alimenter la détestation des officiers de marine, représentants de la classe bourgeoise, les ouvrages de Fauxbras ne témoignent donc pas pour autant d'une prise de conscience révolutionnaire arrivée à maturité : témoignage de matelot râleur qui exècre l'absurdité de la discipline, il renvoie à toute une littérature antimilitariste qui n'a pas encore compris que, derrière les bassesses des gradés, c'est tout un système qui est à renverser. Affirmer, comme le fait le matelot Vignes que son antimilitarisme, le sien comme celui de la majorité des matelots, est « surtout fait de la haine des chefs qui nous maltraitent. Avant notre

---

<sup>82</sup> César Fauxbras, *Mer Noire*, op. cit., p. 217.

<sup>83</sup> César Fauxbras, *Jean le Gouin*, op. cit., p. 29

<sup>84</sup> *Ibid.*, p. 91.

<sup>85</sup> *Ibid.*, p. 104.

<sup>86</sup> *Ibid.*, p. 27.

<sup>87</sup> César Fauxbras, *Jean le Gouin*, op. cit., p. 47.

<sup>88</sup> Jean Fréville, « Les livres. Plage avant contre plage arrière », *L'Humanité*, 16 février 1932, p. 4.

incorporation, nous n'étions pas antimilitaristes. Le service nous apparaissait comme une corvée désagréable, certes, mais que nous étions prêts à subir de bon cœur, puisque tout le monde y passe. Ce sont les militaires qui font les antimilitaristes de cette espèce<sup>89</sup> » est certes précieux pour faire naître ou alimenter une haine de classe, mais ne saurait en rien constituer une prise de conscience révolutionnaire. Les exhortations du matelot Vignes - « Quand tu voteras, pense au *Mirabeau* et à tes cinq ans d'esclavage. Dis-toi bien que pendant cinq ans tu as souffert pour gagner des galons à des gens payés pour claboter. Et quand tu entendras les marquis que ton pays envoie à la Chambre, parler de patrie, drapeau et autres fariboles, fous-leur ta botte à travers la gueule. Compris ?<sup>90</sup> » - sont sans nul doute agréables aux oreilles du parti communiste, elles ne constituent pas un programme révolutionnaire.

Tout en donnant un écho aux propos de matelots révolutionnaires, le matelot Vignes reste aussi très « mataf » dans ses préoccupations, plus soucieux de tirer des bordées à terre que de changer le monde. Si le discours envers la marine, ses règlements, ses officiers, son inutilité, est très offensif, l'humour dont il fait preuve, et dont, par exemple, le texte d'André Marty sur les mutineries de la mer Noire est totalement exempt<sup>91</sup>, donne aux situations et aux propos une coloration cocasse qui affaiblit, paradoxalement car tel n'est sans doute pas le propos de Fauxbras, l'efficacité de sa vindicte très individualiste voire anarchisante. De manière révélatrice, seul l'amiral préfet maritime de Bizerte, « Emile », trouve grâce aux yeux de Vignes en raison de son détachement vis-à-vis de la discipline la plus obtuse et de son attention aux hommes ; or, il est facile de reconnaître l'amiral Guépratte qui, en raison des égards qu'il sait avoir pour tous (sans doute aussi en raison de son attitude indulgente vis-à-vis des mutins de la mer Noire à la Chambre lors de législature du Bloc national), est exempté de la hargne qui touche tous les autres officiers de marine, révélant ainsi que, quoiqu'il prétende, c'est bien plus aux individus qu'à leur classe que le matelot Vignes en a.

Nul doute que la critique de Fréville n'ait été entendue par Fauxbras qui, dans *Mer Noire*, donne à lire un roman autrement plus engagé, le matelot Vignes de forte tête devenant carrément un mauvais élément, mais aussi moins efficace, son humour s'effaçant au profit de démonstrations plus laborieuses. A la description de la vie quotidienne des matelots, illuminée par les traits d'esprits de ces derniers, se substitue un discours plus théorique, les événements narrés servant, assez lourdement, un propos politiquement plus caricatural. Ainsi, lorsque les matelots s'indignent de la nourriture qui leur est servie et que leur chahut est écrasé par la force, Vignes note menaçant que « c'est ainsi que pour l'instant se terminent les révoltes<sup>92</sup> » ; de même, la scène du viol de l'espionne au service des Russes blancs par l'équipage de l'*Iris*<sup>93</sup>, dont Vignes, apparaît-elle totalement artificielle, servant sans doute, de manière malheureuse (d'autant plus malheureuse que l'épisode est sans doute totalement imaginaire), à témoigner de la haine anti-bourgeoise des matelots, dévoilant surtout des individus beaucoup moins sympathiques que les lurons pleins d'esprit de *Jean le Gouin*. Cet aspect artificiel de *Mer Noire* s'explique sans doute assez largement par l'ignorance de l'auteur de la réalité des événements qu'il raconte et auxquels il n'a jamais pris part, révélant, par contraste, tout l'intérêt et le crédit à donner aux propos tenus dans *Jean Le Gouin*.

\* \* \*

---

<sup>89</sup> César Fauxbras, *Jean le Gouin*, op. cit., p. 111.

<sup>90</sup> César Fauxbras, *Mer Noire*, op. cit., p. 243.

<sup>91</sup> André Marty, *La révolte de la mer Noire*, Paris, Bureau d'éditions, 1932

<sup>92</sup> César Fauxbras, *Mer Noire*, op. cit., p. 53.

<sup>93</sup> *Ibid.*, p. 186.

Le témoignage de César Fauxbras permet de rompre avec les codes de la littérature maritime qui font de la guerre navale une geste héroïque menée par les officiers. Il permet aussi de redonner leur place aux oubliés de cette littérature que sont les matelots, ici décrits par l'un d'entre eux. Mais il permet aussi de faire de la guerre sur mer le lieu d'un affrontement idéologique qui se radicalise au cours de l'Entre-deux-guerres ; sa description permet ainsi une mise en accusation de la marine toute entière, le témoignage, perçu par tous comme authentique, fonctionnant comme une arme particulièrement efficace pour rendre compte de la réalité d'un conflit connu du grand public par la seule voix des officiers qui prétendent dire la vérité de cette guerre mal-connue.

La violence du propos de César Fauxbras, si elle s'explique en grande partie par l'indignation ressentie face aux injustices subies au cours de ses affectations dans la marine, ne saurait à elle seule tout expliquer. Le sentiment d'avoir mené une guerre indigne, malgré les apologies du défaitisme qui parsèment ses deux ouvrages, anime aussi un propos dont l'amertume n'est sans doute pas totalement exempte. A un Drieu la Rochelle qui écrit que « la guerre aujourd'hui, c'est d'être vautré, couché, aplati. Autrefois, la guerre, c'étaient des hommes debout. La guerre d'aujourd'hui, ce sont toutes les postures de la honte<sup>94</sup> » répond le matelot Vignes qui note qu'il « y a trois ans et demi que je fais la guerre, et je n'ai jamais essuyé un coup de feu. Tristes combattants que ceux de la marine ! Deux fois, j'ai été torpillé. Et après ? Quand un bateau est torpillé, les hommes ne s'occupent que de sauver leur peau. Est-ce faire la guerre, ça ? Faire la guerre, c'est se trouver en présence d'hommes qui veulent vous zigouiller, et qui sont outillés en conséquence. Sauter sur un radeau, crier *Sauve qui peut*, ç'a été notre guerre<sup>95</sup> ».

Malgré la singularité et l'originalité de ce témoignage, il n'a pas été entendu des historiens maritimes. Cela s'explique sans doute par le dédain dans lequel il est tenu par l'institution, Paul Chack le premier répliquant aux accusations qui lui sont faites dans un ouvrage qu'il ne prend même pas la peine de nommer, en affirmant pouvoir « farcir mes livres de notes prouvant la vérité de ce que j'écris. Mais, outre que cela alourdirait inutilement le texte, je crois m'adresser à des lecteurs qui me font l'honneur de me croire sur parole. L'opinion de ceux qui nient, ou qui doutent, m'importe peu<sup>96</sup> ». Ce mépris en dit long sur l'impunité qui est celle de Chack et plus généralement des officiers-historiens qui traitent avec désinvolture les objections qui leur sont faites. On le voit notamment dès les années 1920 lorsque Jean Dorsenne, critique au *Mercure de France*, qui émet des doutes<sup>97</sup> sur certains aspects de l'article de Claude Farrère et Paul Chack<sup>98</sup>, est proprement remis à sa place par Claude Farrère qui décrit ces attaques comme celles d'une « prose mûlatresse. J'entends des élucubrations, moitié gibier, moitié poisson, moitié journal, moitié pamphlet<sup>99</sup> ». Cette surdité volontaire s'explique largement par la fonction assignée à la littérature maritime des années d'Entre-deux-guerres, fonction de propagande indispensable après la déroute d'une guerre qui a souligné les limites de la marine de guerre. Elle s'explique aussi par le refus de prendre en considération le témoignage des matelots, l'histoire de la marine devant rester une marine

---

<sup>94</sup> Pierre Drieu la Rochelle, *La Comédie de Charleroi*, Paris, Gallimard, 1934 (réédition 1982, p. 40).

<sup>95</sup> César Fauxbras, *Mer Noire*, *op. cit.*, p. 29-30.

<sup>96</sup> Paul Chack, *Branlebas de combat*, Paris, Editions de France, 1932, p. 46. Cette affirmation est reprise dans la réédition du chapitre « Au canal d'Otrante » dans le troisième volume de la collection « Marins à la bataille » intitulé *Patrouilles tragiques dans la nuit*, Paris, Editions de France, 1937, p. 46, note 1.

<sup>97</sup> Jean Dorsenne, « Notes et documents d'histoire. L'épopée de Tahiti », *Mercure de France*, 15 janvier 1925, p. 522-527.

<sup>98</sup> Paul Chack, Claude Farrère, « L'épopée de Tahiti », *Revue des Deux Mondes*, 1<sup>er</sup> septembre 1924, p. 5-42.

<sup>99</sup> Claude Farrère, « L'épopée de Tahiti », *Mercure de France*, 15 février 1925, p. 244-246.



d'officiers, écrite par eux et à partir de sources produites par d'autres officiers<sup>100</sup>. L'histoire de la marine, après avoir refusé d'entendre Fauxbras dans les années 1930, a fini par l'oublier au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, se privant ainsi de l'unique récit de matelot de la Grande Guerre sur mer dont les limites ne sauraient faire ignorer l'importance.

---

<sup>100</sup> Sur cette question, on renverra à l'article de Jean Martinant de Préneuf et Martin Motte, « L'écriture de l'histoire navale à l'histoire contemporaine : un modèle national ? », *Revue d'Histoire maritime. La recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*, n°10-11, 2010, p. 367-388.