



HAL
open science

De Marseille à La Réunion : Images, imaginaire et réalités du voyage maritime

Serge Bouchet

► **To cite this version:**

Serge Bouchet. De Marseille à La Réunion : Images, imaginaire et réalités du voyage maritime. Revue historique de l'océan Indien, 2018, Routes, Flux et Réseaux en Indianocéanie Du VIIIe siècle à nos jours, 15, pp.110-150. hal-03249778

HAL Id: hal-03249778

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-03249778>

Submitted on 4 Jun 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

De Marseille à La Réunion Images, imaginaire et réalités du voyage maritime

Serge Bouchet
Maître de Conférences
CRESOI – OIES
Université de La Réunion

Les Messageries Maritimes, compagnie de navigation créée en 1851, transportaient des passagers entre la France et le monde, et pour ce qui nous intéresse ici, entre la France et l'océan Indien. En croisant les documents destinés aux voyageurs avec les journaux de bord tenus par des passagers à la fin du XIX^e siècle et les romans dont la croisière maritime est l'argument principal de l'intrigue²⁶⁸, il est possible de retrouver l'ambiance et les conditions de ces voyages qui conduisent de Marseille au sud-ouest de l'océan Indien.

Le récit de voyage est un passage obligé qui ouvre nombre de textes et de reportages. D'où la proposition de nous plonger dans cette traversée, toujours si importante, entre la métropole et l'Indianocéanie, mais qui a tant changé en un siècle. On a si vite oublié ce que furent les jours de mer qui nous séparent d'une île à l'autre et d'ici au continent européen. Il s'agit pour nous de retrouver une approche très concrète d'une route, une route maritime. Nous qui trouvons interminables les quelque dix heures de voyage en avion entre La Réunion et la métropole, imaginons un trajet qui durerait, s'allongerait, s'éterniserait, sur presque un mois. Notre objet est de retrouver ce que pouvait être une lente progression maritime, un voyage qui donnait du temps au temps...

Ainsi notre problématique est-elle construite autour d'une antinomie, puisqu'il s'agira de mettre en évidence les langueurs d'un voyage de rêve. En effet, ce voyage est annoncé comme une merveilleuse croisière, mais sous la plume des passagers de ces expéditions transocéaniques, il devient un parcours éprouvant et s'avère avant tout très long. Seule la traversée de la Méditerranée s'apparente à une croisière.

Océan obstacle, océan lien, océan frontière, nous avons là toute la dimension que l'on peut donner à cette route suivant que cette trentaine de jours passe agréablement ou non. Le protagoniste qui complète son journal de bord est attentif à la différence entre chaque jour, l'un interminable, l'autre émerveillé et aussi à l'importance des moments de chaque journée...

²⁶⁸ L'apport des romans est intéressant, car il permet de saisir ce que ne montrent pas les documents des Messageries Maritimes, que les journaux de bord abordent insuffisamment : les réalités pénibles d'une longue traversée en paquebot. Pour les noms de lieux, nous conservons les graphies des auteurs cités.

Cette présentation se construira en trois temps. Elle montrera d'abord le temps de la préparation, la fabrique du rêve, le voyage projeté. Puis elle rappellera les réalités très crues d'une traversée maritime depuis Marseille. Il sera alors possible d'analyser comment s'était imposée une mythologie de la traversée maritime conçue comme une ouverture vers un ailleurs fantasmé.

Appel du large ou simple projection vers l'ailleurs ?

Un voyage c'est d'abord un avant, une projection dans l'espace et dans le temps... Les cartes tracent des lignes de rêve vers des destinations aux noms mythiques. Mais ces lignes sont aussi des itinéraires commerciaux et pratiques. Toutes ces dimensions se retrouvent dans les brochures des Messageries Maritimes, à la fois guides pratiques et invitations au voyage.

Un voyage se prépare : les brochures des Messageries Maritimes

Les brochures doivent apporter toutes les informations utiles au voyageur. Elles présentent ainsi les lignes, les flottes maritimes, détaillant les caractéristiques des navires.



Illustration 1. Carte des lignes desservies, coll. Privée.

Elles annoncent les escales. Pour la « zone océan Indien », de Marseille à Maurice, les escales sont détaillées et un tableau précise les

distances vers les différents points d'abordage²⁶⁹. Les navires qui viennent vers Madagascar et les Mascareignes se trouvent sur les « lignes annexes de Madagascar et des dépendances ». Toutes les informations techniques sont offertes aux passagers, les types de bateaux, leurs noms, dimensions et puissances²⁷⁰. Le voyage est d'abord une organisation. Aussi sa préparation nécessite-t-elle pour commencer une présentation des conditions d'embarquement et de débarquement, de l'équipement à bord.

Les aspects matériels viennent ensuite : les conditions d'accueil des animaux, les coffres forts loués pour la traversée, 30ffs pour les petits, 60ffs pour ceux de grande dimension, *etc.* Les coffres forts sont d'autant plus nécessaires pour les voyageurs fortunés que le voyage n'est pas sûr pour les cargaisons transportées²⁷¹.

Les passagers aisés font charger leurs effets dans des malles de voyage telles celle ci-dessous récemment mise en vente.



Illustration 2. Publicité dans le *Livret des Messageries Maritimes* des lignes Orient-Côte Orientale de l'Afrique et Océan Indien, année 1927, n.p. et Malle en vente sur *Le bon coin*...

Le livret d'informations pratiques est aussi une brochure qui fait également fonction de guide touristique. La traversée est ainsi annoncée

²⁶⁹ *Livret des Messageries Maritimes* des lignes Orient-Côte Orientale de l'Afrique et Océan Indien, année 1927, p. 5 et p. 64

²⁷⁰ *Ibidem*, p. 7 et 11. Une présentation identique, avec la liste des paquebots en service et en construction, ouvre chaque livret.

²⁷¹ Adolphe Badin est l'auteur d'un roman intitulé *Une famille parisienne à Madagascar avant et pendant l'Expédition*. Paris : A. Colin, 1897. Journaliste, il compose un ouvrage présenté comme un roman composé de tableaux « d'une exactitude scrupuleuse » (Présentation introductive de l'édition en ligne). Adolphe Badin s'arrête longuement sur les disparitions de malles. En ligne sur https://fr.wikisource.org/wiki/Une_familleparisienne_%C3%A0_Madagascar_avant_et_pendant_l%27E2%80%99Exp%C3%A9dition/Partie_1/Chapitre_3. Consulté le 04/03/2018.

comme une promenade de santé : une page décrit les bienfaits des « cures marines » lors d'un voyage en Méditerranée (voir annexe 1). Par les descriptions des aspects bénéfiques du voyage à bord, par les publicités et les illustrations exotiques des destinations offertes disséminées tout au long du livret, les livrets s'apparentent à des guides du voyageur, ils détaillent pour le futur passager les perspectives exceptionnelles d'une croisière²⁷². Parmi ces services, des voyages automobiles en direction de la Perse et de la Mésopotamie, d'Angkor et de l'Indochine, sont d'ailleurs instaurés à partir d'avril 1927, afin de « répondre aux demandes formulées par de nombreux touristes »²⁷³.

Les affiches contribuent à forger une image du voyage. Elles sont autant de promesses, un appel du grand large. Les cartes postales offrent pour leur part des thèmes récurrents. Ce sont des prises de vues de bateaux au départ de Marseille, mais pratiquement jamais de bateaux à l'arrivée...

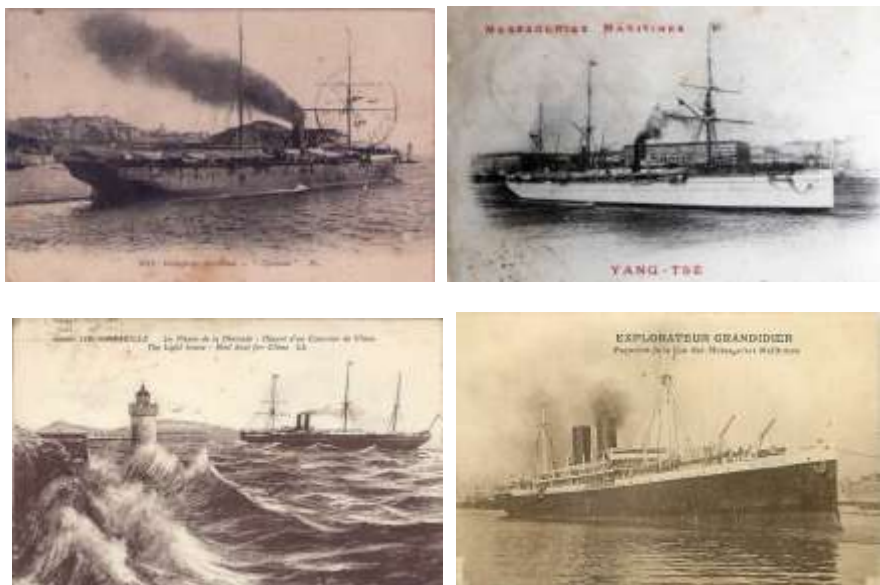


Illustration 3. Cartes postales des Messageries Maritimes, coll. Privée.

Viennent ensuite les clichés et dessins de navires triomphant des vagues en haute mer, suivant une conception stéréotypée mettant en évidence au premier plan des vagues impressionnantes, creusées et blanches d'écume.

²⁷² Sur les guides de voyages nés vers 1830, voir « L'Exotisme », Textes réunis par Alain Buisine et Norbert Dodille (†), *Cahiers CRLH-CIRAOI*, n° 5, 1988, p. 101.

²⁷³ *Livret des Messageries Maritimes des lignes Orient-Côte Orientale...*, *op. cit.*, p. 38, p. 40.

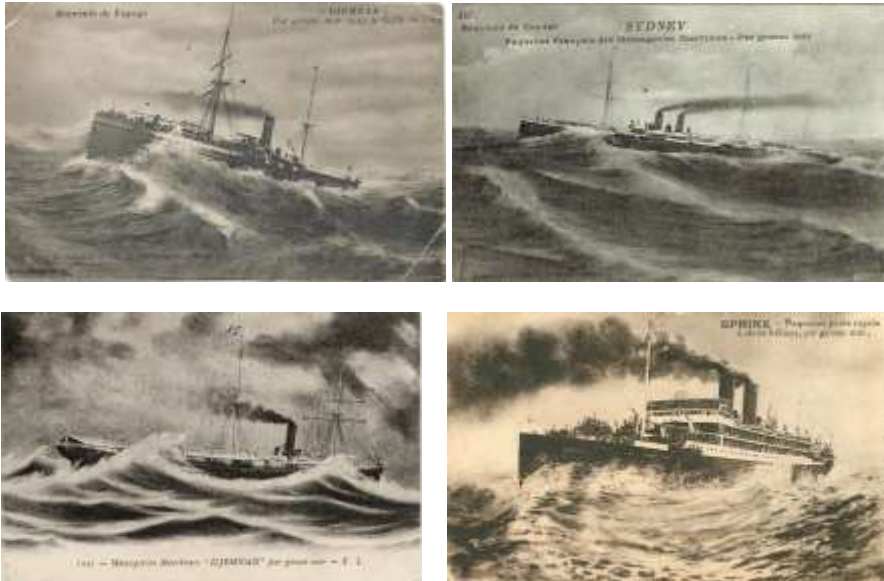


Illustration 4. Cartes postales des Messageries Maritimes, coll. Privée.

Ces images sont ambiguës, car les cartes postales montrent le plus souvent des paquebots par temps houleux au large alors que les brochures proposent des vues sur une mer d'huile. Cette différence s'explique par l'intention qui préside à l'édition de ces vues. Les brochures visent à attirer tous types de voyageurs, il ne faut par conséquent pas inquiéter les potentiels clients. Les cartes à l'inverse sont destinées à être expédiées lors de la traversée ou après celle-ci : elles mettent en valeur l'aventure vécue par le voyageur. De telles représentations en haute mer alimentent le fantasme de la grandeur du voyage, mais elles sont aussi l'expression d'une réalité, dont les auteurs de journaux de bord se plaignent, en raison des mouvements incessants et du mal de mer. Les commentaires inscrits sur les cartes envoyées des bateaux font aussi parfois mention du mal de mer subi après le départ.

Le départ

Le départ est un moment chargé d'émotion abondamment décrit et pris en photographie. Un cliché amateur des premières années du XX^e siècle montre les parents en grande toilette massés sur le quai.



Illustration 5. Photographie d'un navire au départ de Marseille, coll. Privée.

Emile Blavet raconte les mouchoirs longuement agités par les parents restés à quai. Roland Dorgelès pointe pour sa part le moment de flottement des interminables derniers instants passés ensemble : « Ça et là des familles bavardent. Ceux qui partent, ceux qui restent... Ils ne trouvent plus rien à se dire, tous les mots échangés, toutes les promesses faites, et ils restent face à face, muets, se souriant. Ces dernières minutes, on n'en peut plus rien faire, et tous frémissent de la même impatience : se dire un dernier adieu, relever la passerelle, en finir... »²⁷⁴.

Le temps semble s'éterniser dans ce moment où à la fois chacun craint la séparation et dans le même temps nul n'a l'impudence de la précipiter aussi longtemps que le bateau reste à quai. Celui qui part n'ose s'installer afin de ne pas froisser ceux qui restent par une trop grande précipitation. La solennité du départ est de plus caractérisée par la « majestueuse lenteur » du navire qui s'éloigne en longeant des quais de la Joliette à très petite vitesse²⁷⁵. C'est un départ en douceur avec des adieux qui s'éternisent. Les derniers au revoir criés aux passagers penchés à la rambarde du navire²⁷⁶ sont prolongés par les gestes, les chapeaux et les mouchoirs agités.

Les clichés montrant un paquebot vu dans toute sa largeur dans la baie de départ, sur une mer étale, rendent bien cette impression de « majestueuse lenteur ».

²⁷⁴ Roland Dorgelès, *Partir*. Paris : Albin Michel, 1926, rééd. 1930, p. 12.

²⁷⁵ Étienne Grosclaude, *Un parisien à Madagascar : aventures et impressions de voyage*. Paris : Hachette, 1898, p. 3 image du bateau *Yang Tsé*.

²⁷⁶ Roland Dorgelès, *Partir*, *op. cit.*, p. 14

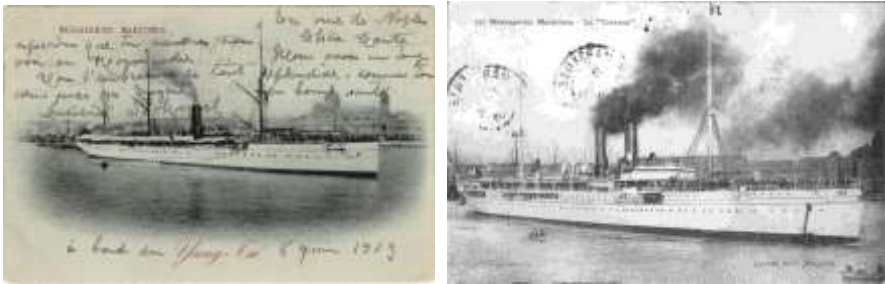


Illustration 6. Cartes postales des Messageries Maritimes, coll. Privée (Yang-Tsé) et www.messageries-maritimes.org/touran7.jpg.

En début de voyage, c'est l'exaltation de l'appareillage. Il s'opère dans l'agitation et le bruit des dernières salutations, dans le roulement des machines et le cri des cloches à l'avant et à l'arrière du navire pour signifier que les parents doivent quitter le bateau. Les vibrations des machines s'intensifient, les chaînes grincent et le hurlement de la sirène annonce le véritable départ. « Des Italiens, deux mandolines et un violon, installés là comme au coin de la rue, jouent de leurs airs napolitains, et tout cela rend le départ plus déchirant encore ». Encore une clameur jaillie de la jetée²⁷⁷, puis le bruit s'estompe et l'adieu se fait visuel.

Dans une première note dédiée à « l'Amie », Emile Blavet se remémore l'expérience vécue lors de son départ du port de Marseille : « La dernière vision encore présente à mes yeux est celle du petit chiffon blanc que votre main fine agitait, en signe d'adieu, du quai fuyant de la Joliette, et que j'ai distingué longtemps, si longtemps – lui non un autre – dans l'envolement attendri de tant d'autres chiffons anonymes »²⁷⁸.

Les passagers voient la terre qui fuit et ressentent comme un désir de ne pas se séparer de ceux qu'ils quittent.

Le courrier

Les navires sont aussi les messagers du courrier. C'est la raison pour laquelle l'escale est parfois plus longue que prévu à cause du courrier qu'il faut attendre²⁷⁹. Le transport du courrier est une des missions essentielles des paquebots, cela se devine à l'attente de la missive envoyée, à la joie du courrier réceptionné. Un des attraits majeurs de l'arrivée du navire, qui attire les foules sur le quai, tient à l'arrivée du courrier.

Ainsi, les rares cartes postales montrant des paquebots au Port à La Réunion présentent un intérêt particulier. Tout d'abord, ce ne sont pas des cartes des Messageries Maritimes, mais des cartes postales des éditions

²⁷⁷ Roland Dorgelès, *Partir*, op. cit., p. 14.

²⁷⁸ Emile Blavet, *Au pays malgache : de Paris à Tananarive et retour*. Paris/ P. Ollendorff, 1897, p. 3.

²⁷⁹ Etienne Grosclaude, *Un parisien à Madagascar : aventures et impressions de voyage*, op. cit., p. 7.

Luda²⁸⁰. Ainsi que nous l'écrivons plus haut, les Messageries Maritimes privilégient les vues de paquebots au départ d'un port français, et pour l'océan Indien, du port de Marseille.



Illustration 7. Carte postale de La Réunion, éditeur Luda, coll. Privée.

Il faut noter aussi que sur les deux cartes ci-dessus, ce n'est pas le mouvement d'un paquebot qui est annoncé en légende, mais l'arrivée et le départ d'un courrier. Cette dénomination est également donnée sur certaines cartes des Messageries Maritimes, ainsi pour un départ de Marseille vers la Chine (Illustration 2). L'usage de ce nom illustre bien l'importance de ces liaisons maritimes pour les communications postales qu'elles assurent.

Le courrier, ce sont aussi les cartes expédiées par les voyageurs et les messages reçus durant la traversée. « Tous les navires sont munis d'appareil de TSF » permettant « une communication constante avec les postes voisins et la réception des nouvelles de presse émises par les grandes stations mondiales », précisent également les brochures²⁸¹. Durant toute la traversée, les passagers peuvent recevoir lettres et dépêches télégraphiques. Ecrire et s'informer de l'actualité maintient le lien avec la métropole et permet de tromper le temps. A chaque escale, la compagnie maritime fait remettre aux passagers les courriers qui leur sont adressés par télégramme, par voie postale ou télégraphique. Il est spécifié que pour être remis, chaque courrier doit indiquer le nom du passager auquel il est destiné, mais aussi le nom du navire, sa ville de départ ou d'arrivée²⁸². Les missives non reçues durant le voyage peuvent être récupérées plus tard dans les agences des Messageries Maritimes²⁸³.

²⁸⁰ Luda est un photographe et éditeur réunionnais du début du XX^e siècle, vers 1905-1910. *Répertoire des cartes postales de l'île de La Réunion*, J-F. Hibon de Frohen, E. Boulogne, Y. Patel, J. Ryckebusch éd. Editions JFHF, 2009, p. 113.

²⁸¹ *Livret des Messageries Maritimes...*, *op. cit.*, p. 14, et années suivantes.

²⁸² Ainsi, les lettres du missionnaire Joseph Bulteau écrites à bord du *Sphinx* en 1927 informent sur l'importance du courrier qui doit être remis une heure avant l'arrivée au port « pour profiter encore de la poste française » : Lettre du 26-27 septembre 1927, sur www.messageries-maritimes.org/sphinx2.htm.

²⁸³ *Livret des Messageries Maritimes...*, *op. cit.*, année 1931, p. 17-18.

Le retour des réalités

Une grande diversité de conditions : les classes

Les passagers se répartissent en plusieurs catégories. On compte ainsi 83 places en première, 42 en seconde, 60 en troisième, soit un total de 185 personnes. S'ajoutent éventuellement 1200 hommes en entrepont²⁸⁴. Roland Dorgelès a bien décrit l'intimité des riches et leur volonté de ne pas se mélanger entre passagers de conditions différentes, de se voir attribuer des places de choix, près des hublots ou au centre de la salle à manger où le roulis est plus faible²⁸⁵.

La perspective du voyage est faussée. Les brochures donnent avant tout les informations pour les passagers des classes de luxe, car pour les autres il y a peu à dire. En outre, les récits sont précisément écrits par des passagers qui voyagent plutôt dans des conditions favorables. Les cabines se déclinent par classes. Les cabines de classe grand luxe et luxe disposent d'un appartement salon, de cabinet de toilette, salle de bain, salle à bagage et parfois douche. Pour les premières classes, elles offrent, outre les couchettes, des armoires à glace. Sur certains navires à partir de 1936, les cabines de première classe disposent aussi d'un cabinet de toilette et de ventilateurs²⁸⁶. Couramment, les bagages que les passagers peuvent conserver avec eux doivent respecter des dimensions de 0m40 de hauteur par 0m80 de largeur et 0m40 de largeur, avec une possibilité de dépassement raisonnable pour la première classe uniquement²⁸⁷. Sur quelques paquebots²⁸⁸, la « grande malle armoire dont les dimensions ne doivent toutefois pas dépasser 1m30 x 0m60 x 0m60 » peut être conservée dans la soute à bagages individuelle dans les cabines de première, à raison d'une soute pour chaque couchette²⁸⁹. A ces malles s'ajoute le transport de bagages en cale, en franchise, pour un poids allant de 250kg pour les passagers de cabine de luxe à 75kg pour les passagers de deuxième à quatrième classe²⁹⁰.

Toutes les cabines de première classe « à quelques exceptions près » prennent le jour sur la mer par un hublot ou un sabord. Ces cabines sont « vastes, aérées, chauffées en hiver, ventilées en été »²⁹¹. Cette disposition est importante, car les témoignages signalent fréquemment la chaleur étouffante qui règne à l'intérieur du bateau et le manque de circulation d'air. Pour les classes inférieures, les cabines sont équipées dans « de nombreux navires » de « lavabos à eau courante chaude et froide, ainsi que de l'évacuation à la

²⁸⁴ Le film *Titanic* a bien montré la ségrégation sociale à bord, l'énorme disparité dans les conditions de voyages et la cascade de mépris.

²⁸⁵ Roland Dorgelès, *Partir*, op. cit., p. 12.

²⁸⁶ Sur l'*Eridan*, le *Félix Roussel*, le *Jean Laborde*, l'*Aramis*, le *Maréchal Joffre* et le *Président Doumer*. *Livret des Messageries Maritimes...*, op. cit., année 1936, p. 9.

²⁸⁷ Dimensions strictement imposées aux deuxième et troisième classes. *Ibidem*, p. 19.

²⁸⁸ Le *Félix Roussel*, l'*Aramis*.

²⁸⁹ *Livret des Messageries Maritimes...*, op. cit., 1936, p. 9.

²⁹⁰ *Ibid*, p. 21.

²⁹¹ *Ibid*, p. 9.

mer dans toutes les classes ». Les cabines de deuxième et deuxième classe intermédiaire accueillent deux à six couchettes et offrent des salles de bains collectives.



Illustration 8. Cartes postales des Messageries Maritimes, coll. Privée.

Les premières classes ont accès à des salons de musique, bar, fumoir, bibliothèque, salon de récréation pour les enfants, salon de correspondance, salle de réception, lieux pour les offices religieux.





Illustration 9. Salon des enfants et fumoir.

Photographie et Carte postale des Messageries Maritimes, coll. Privée.

Les salles à manger et salons sont séparés par classe, avec également des salles spéciales pour les enfants. Les troisièmes et quatrièmes classes n'ont pas d'accès à des salons, seule une salle à manger et des salles de bains collectives sont prévues.



Illustration 10. Cartes postales des Messageries Maritimes, coll. Privée.

Les menus servis sont naturellement très différents selon la classe (voir Annexe 2 pour la comparaison).



Illustration 11. Par leur dimension décorative, les menus des premières classes qui étaient affichés sur les paquebots sont devenus des pièces d'ornement et de collection. Menu des premières classes sur le *Djemah* en 1903, coll. Privée.

Les fauteuils de ponts sont en nombre limité et ne sont pas accessibles à la location pour les passagers de troisième et quatrième classe. Certains paquebots disposent aussi sur le pont de piscines et de « piscines de fortune », naturellement séparées par classe²⁹².

Ainsi, la ségrégation par classe se matérialise-t-elle dans l'accès aux salles et salons et aussi sur les ponts des navires : « Les passagers, autres que ceux de la 1^{ère} classe, ne peuvent pas dépasser les limites qui leur sont assignées sur les paquebots. Ces limites varient selon le type des navires et sont indiquées par des affiches apposées à bord »²⁹³.

Les voyageurs de quatrième classe, sur les paquebots-poste, sont cantonnés à l'entrepont.

Cette hiérarchisation des voyageurs par l'argent nourrit le mépris de

²⁹² *Livret des Messageries Maritimes...*, *op. cit.*, année 1936, p. 9-10.

²⁹³ *Ibidem*, p. 9-10.

classe. Un extrait de *Passagères* est particulièrement éloquent à ce sujet : « Le Commissaire a tenté d'organiser un concert en conviant les passagers des secondes. L'essai a failli tourner au tragique : le lendemain, son bureau était envahi par ces dames des hauts fonctionnaires froissées dans leur dignité par cette promiscuité avec des subalternes plus jeunes, plus fraîches, dangereuses pour leur tranquillité conjugale »²⁹⁴.

La vie à bord

Le paquebot est comme une ville en miniature. Les passagers ont à leur disposition un salon de coiffure, un bureau de renseignements, une salle de consultation, une infirmerie, un hôpital et le plus souvent une blanchisserie et un bureau de poste.

Durant le voyage, une cloche rythme la vie quotidienne. Elle sonne à l'avant et à l'arrière pour le départ, et aussi durant la traversée pour le début et la fin des repas²⁹⁵. La vie sur un bateau est faite de mouvements incessants dus à l'agitation de la mer et de vibrations induites par les machines²⁹⁶.

Promiscuité

Après le regard porté sur les autres passagers qui occupe un moment le voyageur, les distractions auxquelles il s'adonne sont la musique, les cartes et la recherche d'une relation passagère. Ce sont les principales activités pour résister à l'ennui. La promiscuité est aussi propice aux amourettes. Emile Blavet fait allusion au flirt et à de possibles adultères. Le passage cité plus haut évoque les craintes des épouses de fonctionnaires à ce sujet.

La foule se presse sur le pont où il faut vivre avec des inconnus et cette promiscuité est forcément difficile, car elle est imposée et n'est pas momentanée. Il faut supporter les commentaires des autres passagers, des avis que l'on ne partage pas. Tel auteur ainsi s'indigne de voir la beauté d'un coucher de soleil gâché par les clichés servis par son voisin de pont²⁹⁷.

La lenteur de la progression du navire attise les tensions. Eclatent alors les disputes : « Jours lents comme des semaines, où s'avive la hargne de mer, où les discussions dégénèrent en conflits, où les groupes dissociés, reformés, dressés les uns contre les autres vivent dans une atmosphère de haine à grand-peine contenue : hier, deux fonctionnaires d'Indo-Chine se sont giflés et tous les Saïgonnais, sans rien connaître de la querelle, se sont trouvés soudain divisés en deux camps que la réconciliation des deux adversaires devant une coûteuse bouteille de champagne n'a point apaisés

²⁹⁴ Jean Suliac, *Passagères*. Paris : Editions Baudinière, 1933, p. 196.

²⁹⁵ Roland Dorgelès, *Partir, op. cit.*, p. 14, p. 19, p. 37.

²⁹⁶ La perspective s'est radicalement modifiée avec les traversées sur les gros porteurs aériens. Sur ces derniers, le mouvement est peu senti. Les sens en éveil ne sont pas les mêmes : fraîcheur de l'atmosphère conditionnée, turbulences et roulement sourd et incessant des réacteurs caractérisent la traversée aérienne actuelle. Chaleur du grand air dès les tropiques, roulis, tangage et vibrations étaient les caractéristiques du voyage maritime.

²⁹⁷ Emile Blavet, *Au pays malgache : de Paris à Tananarive et retour, op. cit.*, p. 8-9.

(...) Les heures coulent, monotones, coupées par les descentes à la salle à manger, où les appétits éteints bâillent devant les sempiternels poulets rôtis et les homards de conserve. Les enfants eux-mêmes, grondés pour la moindre peccadille, ont perdu leur gaieté, leur entrain des premiers jours ; leurs disputes deviennent vite des batailles rangées, et les parents qui interviennent semblent prêts eux-mêmes à en venir aux mains. Des livres non lus traînent sur les chaises longues. L'ennui règne en maître sur le paquebot somptueux »²⁹⁸.

Les cabines comptant plusieurs couchettes, il faut aussi supporter pendant des semaines une cohabitation forcée avec des personnes que l'on n'a pas choisies. Seuls les passagers fortunés pouvant réserver pour eux seuls des cabines entières peuvent échapper au voisinage forcé. Si la demande de cabines dans le paquebot est telle qu'elle nécessite l'occupation de toutes les places en cabine, le passager désirant réserver une cabine pour lui seul doit régler, en plus du prix de la cabine entière, un supplément de 50 % pour chaque couchette inoccupée²⁹⁹.

L'ennui

Mais le voyage, dans sa lente descente vers le sud, est surtout caractérisé par l'ennui : « Rien pour se distraire. Des poissons volants émergent, rasant les flots et replongent, laissant sur l'eau comme un coup de griffe. Plus loin, des marsouins jouet. On aperçoit même par instant, le ventre blanc d'un requin. C'est tout. – Vous en avez pour quatre jours comme ça, nous a promis aimablement le docteur. Et le dernier sera le plus dur »³⁰⁰.

Pour tromper l'ennui, on scrute la mer à la recherche de navires, de voiles, d'animaux à observer. L'observateur consigne dans son journal le moindre flot croisé en route. Une autre occupation consiste à observer sur la carte, à midi, l'avancée du navire depuis la veille ainsi que sa position³⁰¹.

Après avoir croisé la Corse, après 15h30 de voyage, Emile Blavet note dans son journal de bord : « 15h30 tout de même »³⁰². Cette annotation donne consistance à la durée du voyage maritime. Alors que le navire entame à peine sa traversée dans les eaux familières de la Méditerranée, la lenteur de la progression est déjà palpable.

A la chaleur, s'ajoute la monotonie du voyage passée l'exaltation des premiers jours où le voyageur va de découverte en découverte en Méditerranée. Emile Blavet décrit cette langueur du voyage : « Le *Djemmah* qui m'emporte à deux mille cinq cents lieues du boulevard n'appartient pas à la flotte "chic" des Messageries Maritimes. Le mouvement est moins *select* comme dit notre Arthur, vers Madagascar que vers les Indes, l'Indo-Chine et

²⁹⁸ Récit d'une traversée sur le *Paul Lecat*. Jean Suliac, *Passagères*, op. cit., p. 195

²⁹⁹ Les conditions de réservations sont très coûteuses, car la demande de place est forte. *Livret des Messageries Maritimes...*, op. cit., Année 1931, p. 54.

³⁰⁰ Roland Dorgelès, *Partir*, op. cit., p. 114.

³⁰¹ Lettre de Joseph Bulteau du 29 septembre 1927, site. cit. Jean Suliac, *Passagères*, op. cit., p. 195.

³⁰² Emile Blavet, *Au pays malgache : de Paris à Tananarive et retour*, op. cit., p. 11.

l'Australie. On ne coudoie à bord que fonctionnaires, officiers, commis de négociants, prospecteurs de mines, vagues négociants, naturels de Maurice et de la Réunion, tous braves gens, de facile commerce, mais de mince prestige. Peu de femmes, et du genre plutôt sérieux. Pas ombre de flirt en perspective ; pas une de ces fugitives communions d'âmes, de ces fortuites associations d'esprits, de ces passionnettes sans lendemain, qui sont un si puissant réactif contre la monotonie des heures toujours pareilles, des passe-temps quotidiens jamais variés. Le piano, oui, le piano, qui, dans ce milieu de fade mélancolie trouverait grâce aux yeux de Reyer lui-même, est muet désespérément. Seul un jeune officier de marsouins, un brin mélomane, a timidement esquissé – hier entre chien et loup – cette ineffable prière d'Elsa, qui, soupirée par vous, me plongeait en des extases infinies ; mais il n'a pu lutter contre la séduction supérieure de la manille et du whist, et je doute qu'il récidive »³⁰³.

Les escales ne font que renforcer le sentiment de lassitude. Ce sont de longs arrêts, car il faut refaire le plein de charbon.

La musique diffusée à bord, par orchestre symphonique dans les salons de première et de seconde classe, et par haut-parleurs diffusant la musique de pick-up³⁰⁴ ne suffit pas à rompre la monotonie des jours qui se suivent. L'ennui se mue peu à peu en une sorte de dépression collective que même les moments des repas ne suffisent plus à distraire.



Illustration 12. Salon de musique sur le *Sphinx*
Carte postale des Messageries Maritimes, coll. Privée.

Le passage de l'équateur lui-même n'est pas source de réjouissances. Si auparavant le passage de la ligne était un moment haut en

³⁰³ *Ibid.*, p. 4-5.

³⁰⁴ *Livret des Messageries Maritimes...*, *op. cit.*, année 1936, p. 10.

couleur, les choses ont bien changé à la fin du XIX^e siècle. Etienne Grosclaude en conçoit quelque dépit : « Nous avons eu aussi, le passage de la ligne, qui était autrefois marqué par d'interminables réjouissances ; nous nous sommes contentés d'un coup de canon, mais le soir un concert donné par les soldats de la Légion étrangère et par quelques sous-officiers d'infanterie de marine »³⁰⁵.

Après l'ennui, c'est « la température qui s'élève à mesure qu'on avance vers le sud. Quand on voit, sur la carte, les parallèles de latitude couper la mer de leurs barreaux minces, on pense à une échelle qu'il faut descendre jusqu'en bas, jusqu'à l'équateur où le four chauffe »³⁰⁶. Cette élévation des températures marque la progression de la traversée.

Etienne Grosclaude qui raconte son voyage à Madagascar en 1896 rapporte ainsi : « Nous voici dans la mer Rouge ; ce n'est pas pour me vanter, comme dit un personnage de Labiche, mais il y fait joliment chaud vers le milieu du mois d'août. On a beau passer ses nuits sur le pont dans le plus simple appareil mauresque ou pyjama, chaque matin l'équipage trouve les passagers anhéants, dans une situation à peu près aussi pénible que celle des poissons rouges au sein d'un aquarium dont l'eau n'est pas suffisamment renouvelée (...) Le moment le plus critique pour ces coups de chaleur est celui de la transition de la nuit au jour et du jour à la nuit : on étouffe littéralement en l'absence d'un souffle d'air, surtout au voyage de descente. Il est plus facile de se préserver du coup de soleil grâce à la tente qui couvre le pont d'un bout à l'autre, et grâce au casque colonial dont, par ordre formel du général, le port est obligatoire jusqu'à l'heure du dîner. C'est une coiffure insupportable qui nous donne l'aspect de bons pompiers ou de Romains de tragédie, mais elle est presque indispensable sous les tropiques, et les marins anglais, aussi bien que les français, la portent tous dans l'océan Indien (...) Le *Camsinn*, vent du désert, souffle pesamment sur nous, énorme bouffée de chaleur qui traverse la mer Rouge dans une brume noire et chargée de toutes les poussières du Sahara : on suffoque. Après le dîner, les fulgurances d'un éclair non interrompu, et qui flamboiera jusqu'au lendemain, nous signalent un orage dans le lointain. Il nous rejoint vers quatre heures du matin, alors que les cinq ou six cents passagers du *Yang-Tsé* sont étendus sur le pont en quête d'une bouffée d'air »³⁰⁷.

Encore convient-il d'ajouter que ces considérations émanent des privilégiés voyageant dans les meilleures conditions, dans les salles et ponts les plus ventés. On peut imaginer ce qu'il devait en être pour les voyageurs des classes moins dispendieuses. Et puis, l'accoutumance à la chaleur permet de supporter la chaleur et d'apprécier des moments agréables passés en mer³⁰⁸.

Après avoir quitté la Méditerranée, neuf escales scandent le voyage jusqu'à Diégo-Suarez : Port-Saïd mentionnée plus haut, Djibouti, Aden,

³⁰⁵ Etienne Grosclaude, *Un parisien à Madagascar, op. cit.*, p. 17.

³⁰⁶ Roland Dorgelès, *Partir, op. cit.*, p. 114.

³⁰⁷ Etienne Grosclaude, *Un parisien à Madagascar, op. cit.*, p.7 à 9.

³⁰⁸ Roland Dorgelès, *Partir, op. cit.*, p. 123

Mombasa, Dar es Salam, Zanzibar, Mutsamudu ou Moroni ou Mohéli, Mayotte³⁰⁹, Majunga, Nossi-Bé.

Aden se présente comme un ultime arrêt agréable exceptionnel dans cette chaleur écrasante : « Après une nuit de mer encore trop chaude, nous allons prendre le frais à Aden : c'est comme j'ai l'honneur de vous le dire : la matité grise du rocher nu, qui constitue tout le paysage de l'endroit, fait une réverbération moins pénible que celle du sable à Djibouti »³¹⁰.

Sur le pont

Les photographies montrent avant tout les cabines, les salles des premières classes : salon de jeu, restaurant... Mais l'essentiel de la vie, surtout pour les passagers ordinaires, se déroule sur le pont. Ainsi le pont est-il un lieu de lecture, de rencontre et de discussion.



Illustration 13. Le pont du *Tourane*, cliché amateur début XX^e siècle, coll. Privée.

Les plus riches s'y délassent sur des chaises longues que l'on peut réserver avant le départ. Ces « fauteuils de pont » ne peuvent être loués qu'aux passagers de première et seconde classe. Mais le nombre en est limité. Ils doivent ainsi être réservés durant la traversée, ou plus prudemment, avant cette dernière. Il en coûte 35 francs, ou 25 francs pour un parcours

³⁰⁹ Tous les navires ne font pas escale à Mayotte : un sur deux seulement accoste dans cette île. *Livret des Messageries Maritimes* des lignes Orient-Côte Orientale de l'Afrique et Océan Indien, année 1931, p. 15.

³¹⁰ Étienne Grosclaude, *Un parisien à Madagascar*, *op. cit.*, p. 12.

uniquement entre deux escales³¹¹. Tous ne sont pas identiques, aussi les voyageurs habitués sélectionnent-ils très vite leur fauteuil lors de la montée dans le paquebot. La chaise longue est ensuite marquée par celui qui en devient le détenteur pour la durée de son voyage.



Illustration 14. Dessin du pont sur le *Yang Tsé* et photographie amateur début XX^e siècle, sur le *Tourane*, coll. Privée.

Le pont est recouvert de bâches tendues au départ qui protègent du

³¹¹ *Livret des Messageries Maritimes...*, *op. cit.*, année 1936, p. 29. Le prix d'un billet pour une croisière d'une trentaine de jour oscille entre 12 000 francs en première classe et 9000 francs en deuxième classe en 1931, *ibid.* p. 36.

soleil et de la pluie.



Illustration 15. Photographie amateur début XX^e siècle, les tentes sont carguées à l'arrière du Sydney, coll. Privée.

Le pont des classes supérieures était un espace de distinction. On y trouvait des fauteuils de pont en nombre limité loués aux premières et secondes classes, aussi le pont était-il encombré de chaises longues³¹².



³¹² Roland Dorgelès, *Partir*, *op. cit.*, p. 26.



Illustration 16. Publicité pour le pont-promenade, *Livret des Messageries Maritimes...*, op. cit., année 1931, p. 51 et détail du *Djemah* montrant le pont couvert par les toiles. Cartes postales du pont, coll. Privée.

Ces chaises, qui pouvaient être réservées avant le départ³¹³, étaient prisées, car le pont supérieur offrait un espace aéré agréable dans les chaleurs

³¹³ *Livret des Messageries Maritimes...*, op. cit., année 1927, p. 33.

des latitudes tropicales. Le pont-promenade est d'ailleurs un des arguments publicitaires de la traversée ainsi que le montrent les illustrations n° 16. Il était courant d'y marcher le long de ses quelque cent cinquante mètres de long, et d'oublier quelque peu les mouvements incessants du bateau³¹⁴. Des jeux pouvaient aussi y être organisés, tel le palet³¹⁵. Les nuits sur le pont s'apparentaient à des soirées mondaines : « Le navire, illuminé comme par miracle, avec son fourmillement de passagers réunis, par petits groupes, en une infinie variété de tableaux de genre, offrait l'aspect de quelque musée Grévin flottant entre ciel et terre. (...) Ah ! l'amusant, le pittoresque microcosme !... Le pont éclairé d'un bout à l'autre par des lampes électriques qui trouent son double plafond de toile »³¹⁶.

Les aléas du voyage

Un aspect rarement évoqué est le danger du voyage. Etienne Grosclaude raconte longuement comment lors d'une tempête le hublot de sa cabine cède brutalement sous la force de l'eau, menaçant de le noyer³¹⁷.

Avec les chaleurs surviennent aussi des décès de passagers victimes de congestion. Une cérémonie funèbre est alors célébrée : « On procédait à "l'immersion", c'est le terme consacré ; à la coupée du bateau, le corps, enveloppé dans de la toile à voile avec un saumon de plomb aux pieds, est recouvert d'un drapeau tricolore : quelques passagers et une délégation d'officiers en tenue sont réunis autour d'un missionnaire lazariste, le R. P. Macheron, qui se rend dans la région du lac Tanganyika. Une courte prière ; puis le commandant fait stopper. Un instant de profond silence, la machine elle-même se taisant. Quatre hommes soulèvent le cadavre, un cinquième enlève le pavillon : "Envoyez !" dit le maître d'équipage. Et la masse inerte glisse par le sabord de la coupée. Une minute après, on se remet en route. Les requins de la mer Rouge ont bien de ces aubaines depuis quelques années »³¹⁸.

Le temps du voyage

Souvent le navire arrive plus tôt que prévu et les brochures mentionnent l'incertitude sur la date exacte de l'arrivée. Mais les incertitudes de la mer pouvaient aussi à l'inverse allonger le voyage.

La traversée de Marseille aux îles de l'océan Indien dure environ un mois. Si l'on se réfère au *Djemnah* qui emmena Emile Blavet, parti le 11 février 1896 de Marseille, le bateau arrive le 5 mars à Madagascar, à

³¹⁴ Roland Dorgelès, *Partir*, op. cit., p. 26 : « Avec 15 tours le matin, 15 tours l'après-midi et autant avant le dîner et quelques-uns avant de dormir, c'est un exercice suffisant pour le passager qui ainsi parcourt cinq milles » ; et *ibid.* p. 13.

³¹⁵ *Ibidem*, p. 123.

³¹⁶ Emile Blavet, *Au pays malgache : de Paris à Tananarive et retour*, op. cit., p. 10-11.

³¹⁷ Étienne Grosclaude, *Un parisien à Madagascar*, op. cit., p.5.

³¹⁸ *Ibidem*, p.8

Tamatave, après un voyage de 23 jours. Il arrive le 9 mars à La Réunion³¹⁹ et un jour plus tard à Maurice soit après un mois³²⁰.

Deux temps divisent nettement le voyage. La Méditerranée, connue et ludique, est parcourue en une petite semaine. Les paysages de vignes en terrasses paraissent familiers, les noms de lieux sont évocateurs : Bonifacio, Lipari, Messine, Stromboli, Charybde, Scylla, *etc.* Dans cette première étape de la traversée, le voyageur découvre du bateau des sites aux noms évocateurs et va d'émerveillement en émerveillement. La traversée est ponctuée par les images de villes illuminées dans le soir ce qui alimente « les rêveries de la nuit ».

L'escale à Port-Saïd, à l'entrée du canal de Suez, marque une rupture.



Illustration 17. L'entrée dans le canal de Suez dans Etienne Grosclaude, *Un Parisien à Madagascar*, p. 5.

Ce long arrêt de quatre heures pour refaire le charbon impressionne

³¹⁹ *Le Ralliement de l'île de La Réunion*, samedi 7 mars 1896.

³²⁰ Il repart de La Réunion le 10 à 17h annonce la presse. Le voyage de retour part de Maurice le 16 mars, puis quitte La Réunion le 17. *Ibid.* et *Ralliement de l'île de La Réunion* du mardi 10 mars.

par l'activité intense de cette ville portuaire³²¹ et frappe par la particularité de ses eaux jaunes³²². Puis vient le passage du canal de Suez. Il est une référence mythique et marque aussi l'entrée dans un monde différent.

Suez, dernière ville familière atteinte depuis Port-Saïd après deux journées de navigation, est un espace de transition. « Ce qu'il y a d'intéressant à Suez, ce n'est pas la ville, mais le golfe ; et, comme il ne faut pas moins de dix heures pour le traverser, j'en ai pu savourer à loisir l'intense pittoresque. C'est une sorte de lac immense, comme le lac de Genève, que le *Djemnah* coupe exactement par le milieu. De la dunette on voit s'arrondir, en deux courbes d'une délicatesse exquise, à droite, la côte de l'Égypte, à gauche, celle d'Arabie ; et des deux côtés, de larges plages de sable fin font courir, entre le bleu violent des eaux et le bleu tendre des montagnes, comme un ruban d'un beau jaune d'or. Et ce panorama tourne, tourne autour du paquebot, qui semble immobile dans une atmosphère de diaphanéité préraphaélique »³²³.

La traversée de la mer rouge dure quatre jours³²⁴, jusqu'au passage de Périm, île plate qui annonce la fin de la Mer rouge et marque le début d'un long périple dans l'océan Indien. Avant Périm, Aden est une escale exceptionnelle pour son intérêt politique, avec l'implantation des Anglais au XIX^e siècle, mais aussi pour ses paysages et son intérêt historique. « Aden est un chapelet de petites villes, dont la plus ancienne, celle des Arabes, est installée dans un cratère mis en non disponibilité par retrait d'emploi ; on a même poussé le manque d'égards pour ce vieux débris jusqu'à lui infliger l'humiliation de voir remplacer ses feux de jadis par de l'eau potable, du moins par des citernes appelées à en contenir, appelées, mais peu élues : elles sont là gigantesques, prodigieuses, ayant coûté des sommes inimaginables, mais ce luxe fantastique ne parvient pas à y attirer une goutte d'eau ; des plaques gravées dans le roc nous apprennent qu'elles peuvent contenir je ne sais plus combien de gallons ; on ne saurait trop prendre ; mais encore faut-il savoir où les prendre ; or il ne pleut guère à Aden que tous les huit ou dix ans. Cela n'empêche pas la classique visite aux citernes d'être fort intéressante : elles représentent un travail colossal, merveilleusement exécuté : au fond d'une gorge, encaissée dans la roche éruptive, ces citernes superposées descendent vers la ville en une sorte de cascade, malheureusement sèche. Et ne croyez pas que j'exagère à plaisir cette sécheresse : lors de notre visite, ainsi qu'à l'ordinaire, on n'apercevait pas trace d'humidité dans un seul de ces réservoirs. Cependant je me fais un devoir de reconnaître que non loin de là, sous l'arbre unique de l'endroit, s'égoutte une petite source qui, à force de temps et de persévérance, arrive à remplir un verre, qu'un groupe de naturels offre aux visiteurs assez riches pour le payer au poids de la roupie. A vrai dire, Aden ne manque pas d'eau

³²¹ Étienne Grosclaude, *Un parisien à Madagascar, op. cit.*, p. 6.

³²² *Ibid.* et Paul Nizan, *Aden Arabie*. Paris : Editions Maspéro, rééd. 1970, p. 77.

³²³ Emile Blavet, *Au pays malgache : de Paris à Tananarive et retour, op. cit.*, p. 44.

³²⁴ Étienne Grosclaude, *Un parisien à Madagascar, op. cit.*, p. 6.

pour sa consommation : mais d'où la fait-on venir ? Peut-être est-elle apportée de la région fertile par les innombrables caravanes de chameaux rencontrés le long de la route qui termine en grande rue. La promenade des citernes se fait dans des voitures d'un modèle insolite dont les quatre roues, hautes et grêles, affectent les unes vis-à-vis des autres une indépendance déconcertante. Un grand nombre de haquets, attelés de chameaux, se recommandent également par le pittoresque et l'imprévu de leur allure. Tout ce mouvement de véhicules et de bêtes de traits, avec le grouillement incessant des Arabes, des Hindous et des Somalis, entremêlés de militaires anglais, raides et bien astiqués, qui sortent des camps pour s'en aller jouer au cricket et au polo, donne un aspect très vivant et très particulier à cette ville d'escale... »³²⁵.

Nous citons longuement ce passage, car il est la première description véritablement touristique propre à alimenter les imaginaires. On trouvera l'illustration qui accompagne le passage en Annexe 3. C'est cet imaginaire qui conduit en 1931 Paul Nizan à effectuer le voyage à Aden sur un cargo anglais : « Au bout d'un mois de mer, de coups de vent, de haltes, de secrets chuchotés sous les vents, je commence à comprendre des parties de ce voyage. Qu'est-ce qui lui arrive ? C'est une fusion de ces légendes, avec ce peu d'eau grise du printemps, ces légendes sur les bienfaits du départ, sur les bénéfiques du départ, sur les bénéfiques d'inventaire (...), légendes sur le salut, sur la liberté censée courir les mers, sur les gentilshommes de fortune »³²⁶.

L'escale pour le charbon dure plusieurs heures, car « on dit » qu'on va rester huit jours sans toucher terre³²⁷. L'imprécision du témoignage et l'inquiétude devant ces huit jours de mer sans toucher un port montrent toute l'importance des haltes. Il faut ensuite sept jours pour aller d'Aden à Zanzibar touchée le 28 août en raison des aléas de la météo : le gros temps en effet allonge le voyage de deux jours de mer³²⁸. Aborder les côtes africaines est incertain, le navire doit attendre parfois en raison de troubles ou d'épidémie³²⁹. Aussi, passée la Méditerranée, ce sont l'ennui et la longueur du temps qui dominant. L'océan Indien est un inconnu, mais malgré des moments d'étonnement et de découverte, il est paré de peu d'attrait. Le réel l'emporte, accompagné d'anecdotes hautes en couleur. Le monde rêvé cède la place à un quotidien pénible. Le temps lui-même devient incertain, car le voyageur perd la notion des jours « quand on a coupé tant de fuseaux horaires qu'on s'embrouille dans ses calculs, si l'on veut savoir ce que font les amis à Paris, s'ils dorment ou s'ils mangent ? »³³⁰.

Les *Récits sur Madagascar* s'ouvrent ainsi sur ce constat désabusé : « Est-ce la côte de Madagascar que nous apercevons là-bas ? Le voyage nous a paru bien long, ou plutôt ces huit derniers jours de navigation depuis Aden,

³²⁵ *Ibidem*, p. 13-14.

³²⁶ Paul Nizan, *Aden Arabie*, *op. cit.*, p. 81.

³²⁷ Étienne Grosclaude, *Un parisien à Madagascar*, *op. cit.*, p. 14-15.

³²⁸ *Ibid.*, p. 17

³²⁹ Adolphe Badin, *Une famille parisienne à Madagascar...*, *op. cit.*, p. 13.

³³⁰ Paul Nizan, *Aden Arabie*, *op. cit.*, p. 81.

en plein océan Indien, huit jours d'une désespérante monotonie, sans horizons nouveaux, sans distraction pour l'œil que les brusques apparitions de poissons volants »³³¹.

La mer après quelques jours de navigation n'est qu'un espace monotone. Les Messageries Maritimes vantent l'appel du large dans leurs brochures et en construisent l'image dans leurs affiches, mais le commun des passagers n'est pas un marin exalté par la rudesse de l'immensité marine. Il est un terrien qui peine à s'acclimater à la lenteur de la progression maritime, aux contraintes de la promiscuité et de l'enfermement dans ce petit monde fermé³³². La monotonie et parfois l'insistance des mouvements des flots, les odeurs mêlées, suscitent les nausées. La façon dont les passagers se précipitent sur le pont pour apercevoir au loin un bateau témoigne du manque de distraction : « De distraction pendant le jour, il n'y en a pas beaucoup ; de temps en temps nous apercevons un bateau et alors tous les passagers se précipitent comme sur terre... comme les vaches, pour regarder passer le train... »³³³.

Mme Ludovic Revest a heureusement conservé pour nous les sentiments des passagers quand se dessinait l'arrivée à La Réunion, lorsque l'île se dégageait péniblement des flots : « Les passagers réunionnais du *Général*, tôt levés, vite habillés, grimpaient lestement les escaliers qui, de leurs cabines, conduisent au pont et, dans le petit jour gris, la même exclamation profonde, passionnée, leur montait aux lèvres, en même temps que leurs bras se tendaient vers la masse brumeuse qui s'élevait des flots à quelques pas d'eux, eût-on dit, à bâbord... Un point lumineux pique la brume violette qui l'enserre : c'est le phare du Port. Et voici un autre point brillant : c'est la rade de Saint-Paul »³³⁴.

Dans l'attente de l'arrivée, tout signale le port prochain : les odeurs dont on dit qu'elles annoncent une île, les rochers annonciateurs d'une île³³⁵.

Les paquebots, l'ouverture sur le monde

Le regard particulier des voyageurs

Ceux qui écrivent ne sont pas des témoins neutres, ils appartiennent à des catégories sociales aisées et sont reporters, écrivains, missionnaires... De plus, le récit du voyage vers Madagascar est un genre comme en témoigne

³³¹ A. Gilis-Bouzerad et Ch. Lavoipière, *Récits sur Madagascar*. Paris : Delagrave, 3^e édition s.d., p. 5. Même constat d'Henri Inard, lettre du 15 avril, site. cit.

³³² L'expression est de Paul Nizan, *op. cit.*, p. 83.

³³³ Lettre de Joseph Bulteau du 2 octobre 1927, site. cit.

³³⁴ Mme Ludovic Revest, « Lettre à une Parisienne, Impressions de retour », paru dans le *Bulletin de la Société des Sciences et des Arts de La Réunion*, 1922, Vol. II, p. 149-166, édité in *Escapes, Anthologie des récits de voyages à Bourbon et à La Réunion (1612-1947), Tome I*, Académie de La Réunion. Orphie, 2017, p. 234-235.

³³⁵ *Ibid.* et Jean Suliac, *Passagères*, *op. cit.*

la répétition des titres sur Madagascar qui s'ouvrent par un journal de bord³³⁶. Avant de raconter la découverte de Madagascar³³⁷, ou de leur autre destination, les auteurs des journaux de voyage racontent par le menu leur traversée maritime. Ces carnets de bord cherchent l'image exotique, ou rare, ou poétique. Ainsi Etienne Grosclaude s'arrête-t-il sur l'exceptionnel incident du hublot qui explose, l'orage brutal qui surprend tout le monde sur le pont, sur des scènes pittoresques tels les plongeurs de Djibouti, une excursion à dos de chameau. L'autre journaliste Etienne Blavet ambitionne de recueillir « des instantanés de route, des coins de paysage, des croquis de plein air »³³⁸.

Les voyages à Madagascar sont totalement datés, colonialistes, leur principal intérêt est de donner à voir le regard colonial et ses clichés. Mais les journaux de bord qui introduisent ces récits sont des moments intéressants, car ils montrent les sentiments par lesquels passent les voyageurs. Ils ouvrent la possibilité de retrouver une atmosphère, une ambiance aujourd'hui oubliées : celle du long voyage en paquebot vers Madagascar et les Mascareignes.

Une première impression d'Emile Blavet nous surprendra, il écrit : « On voyage vite aujourd'hui. Parti de Marseille dans les derniers jours de février 1896 à destination de Madagascar, j'ai revu dans les derniers jours de juin la flèche hardie de N. D. de la Garde »³³⁹. Il réalise ainsi un voyage de deux mois au cours duquel il rayonne à partir de Tananarive. Ce « on voyage vite » qui ouvre le récit de 1896 suffit à montrer combien la perspective du voyage lointain a pu changer en un siècle...

Mais arrêtons-nous aux sentiments divers qui traversent successivement le voyageur. Ce sont dans l'ordre : la difficulté du détachement du pays et des proches, et rapidement l'ennui après moins d'une journée de voyage. Puis le voyageur affirme découvrir le plaisir de se retrouver, la solitude qu'il apprécie par la possibilité d'introspection qu'elle apporte. Ce sentiment cède la place à l'admiration. Emile Blavet explique bien comment il s'ouvre à cette dernière : « Et puis, comme l'âme d'un violoncelle éveille, dans une salle vide, des échos plus sonores, il semble que l'âme humaine, dans l'isolement, vibre avec plus d'intensité. Sa puissance admirative s'aiguise à ne point subir le contact des admirations ambiantes »³⁴⁰.

Par le mécanisme particulier du souvenir, l'admiration d'un coucher de soleil le rapproche des siens. Il écrit ainsi alors que le soleil « s'abîme en mer » : « Je suis remué jusqu'aux entrailles. Et cela par un phénomène de suggestion à distance, **sous l'hypnotisme de cette pensée qu'à la même minute** d'autres, qui me sont chers, regardent eux aussi, le même globe de

³³⁶ Étienne Grosclaude, *Un parisien à Madagascar*, op. cit. ; Emile Blavet, *Au pays malgache : de Paris à Tananarive et retour*, op. cit., A. Gilis-Bouzerad et Ch. Lavoipière, *Récits sur Madagascar*, op. cit., p. 5.

³³⁷ Pour Emile Blavet, Étienne Grosclaude, Adolphe Badin.

³³⁸ Emile Blavet, *Au pays malgache : de Paris à Tananarive et retour*, op. cit., p. XVI.

³³⁹ *Ibidem*, p. XIII.

³⁴⁰ *Ibid.*, p. 6.

feu disparaître derrière les mêmes nuages et que cette simultanéité des sensations les relie à moi par je ne sais quel fil invisible »³⁴¹.

Ce qui naît aussi chez ce témoin, mais il ne l'analyse pas, c'est le désir de faire des phrases, le plaisir de l'écriture que fait naître, entre autres, l'ennui. Car le plaisir d'une traversée c'est aussi de pouvoir d'enregistrer des sensations que l'on couche par écrit, ce sont aussi de belles images que chacun tente d'immortaliser. Emile Blavet n'est ainsi pas le seul à noter la beauté du navire « illuminé comme par miracle » qui fait ressortir les silhouettes des passagers³⁴². Roland Dorgelès relève pour sa part : « La nuit a tombé vite. Autour de nous, des navires s'illuminent, percés de hublots, ainsi qu'un décor. Peu après, les grandes lampes à arc s'allument toutes ensemble, dessinant la ligne droite des quais, et leurs innombrables reflets tremblent dans l'eau qui bouge, cherchant à tâtons où commence la mer »³⁴³. « Puis la traversée devient longue, trop longue. Il en naît la faculté de s'attendrir, mais surtout le sentiment d'une oppression. Le malaise se nourrit d'émotions conjuguées : la sensation d'être confiné dans un espace aux limites infranchissables et à l'inverse l'impression d'être perdu dans une immensité, "entre ciel et eau", sans savoir même où l'on se trouve, lorsque le navire reste plusieurs jours en pleine mer. Le sentiment d'abandon est accentué par la "splendeur immuable de la mer", une monotonie à laquelle le voyageur n'est pas habitué, et par la méconnaissance du milieu qu'il ne sait lire et comprendre, à l'inverse des marins »³⁴⁴.

Images, brochures et paquebots aux noms évocateurs...

Un voyage se prépare, mais avant tout un voyage se rêve par l'intermédiaire des cartes, des affiches et des brochures des Messageries Maritimes qui nous ont propulsés aux quatre coins du monde...³⁴⁵.

Il convient de préciser l'impact visuel de ces brochures. L'analyse des illustrations de la brochure de 1927 à destination de l'océan Indien et l'Asie est significative. Sur un ensemble de 46 illustrations, 21 montrent des paquebots de la compagnie, 21 évoquent les destinations exotiques et 4 font la liaison en étant centrées sur la mer (vagues, poissons, oiseaux marins). Il y a ainsi un parfait équilibre entre les espaces du voyage et les moyens de les atteindre (voir Annexe 4).

Si l'on entre dans le détail, les vues intérieures et extérieures des navires s'équilibrent. Pour les destinations, 13 illustrations sont des vues de sites exceptionnels évocateurs – pyramides, temple grec, baie d'Along, Geishas, etc.) et 8 sont des dessins renvoyant à des clichés exotiques sur les tropiques ou l'Orient. On remarque aussi que ces illustrations de destination

³⁴¹ *Ibid.*, p. 7.

³⁴² *Ibid.*, p. 10.

³⁴³ Roland Dorgelès, *Partir, op. cit.*, p.13-14.

³⁴⁴ Emile Blavet, *Au pays malgache : de Paris à Tananarive et retour, op. cit.*, p. 29.

³⁴⁵ Régis Debray, *Le stupéfiant image : de la grotte Chauvet au Centre Pompidou*. Paris : Gallimard, 2013, p. 17.

ne sont pas associées au texte, mais distribuées aléatoirement au fil des pages, ce sont bien des invitations au rêve. A l'inverse, les vues des navires sont en lien étroit avec la page descriptive conjointe.

Les noms des paquebots alimentent aussi l'imaginaire. Figurent en bonne place les dénominations de villes lointaines tels *Angkor*, *El-Kantara*, *Louqsor*, *Bagdad*, *Ténériffe*, *Tétouan*, *Le Tananarive*, *Le Salazie*, *Imerina* et les noms significatifs associés à des lieux d'exception comme *Yang-Tsé*, *Lotus*, *Sphinx*, *Antinoüs*, *Céphée*. Mais un autre aliment du rêve se trouve dans les noms renvoyant aux destinations de rêve avec *Le Mauricien*, à ceux de personnages illustres, *La Bourdonnais*, *Lecomte de Lisle*, *Bernardin de Saint-Pierre*, ou d'aventuriers : *L'Explorateur Grandidier*, *L'aviateur Roland Garros*, *Dupleix*, *Maréchal Gallieni*...

Les lieux traversés par les navires sont annoncés par des vues de rêve et le voyage est ponctué d'aquarelles de publicité des Messageries Maritimes...





Avant de partir, le voyageur est empli des paysages enchanteurs des

baies dans lesquelles accostent les paquebots. On remarquera que ces peintures de marines sont toutes proches par la palette et par les angles de vues. Sur ce plan, les baies de Méditerranée ne se différencient guère de celles de l'océan Indien. En revanche, si le paysage d'ensemble peut sembler proche, les différences se situent dans l'exotisme de la végétation, des constructions, des barques.

Le voyageur est aussi porté par l'idée qu'il se fait de la traversée : « On rêve de nuit au large ». Ainsi, pour le touriste en partance, avant la croisière ce n'est pas tant l'arrivée qui compte que le désir de partir. L'arrivée toutefois est un moment fort, une ouverture vers un autre moment du voyage. C'est Jules Hermann (1846-1924) qui nous décrit ce moment, pour son arrivée à Maurice : « Un mouvement se produisit sur le pont ; les passagers se portaient en avant ; de terre se détachaient de nombreuses embarcations, à rames, à voiles, à vapeur. On eut dit des oiseaux glissant sur l'eau. Tous accouraient en toute hâte au-devant du paquebot. "Oh ! la joyeuse envolée toute d'affection et de sympathie marquant si bien la fraternisation des races séparées !" (...) A chaque escale que font les Messageries Maritimes, que ce soit dans l'Atlantique, dans la Méditerranée, ou dans le Grand Océan, les navires attirent toujours le long du bord à leur arrivée une nuée de barques. Le voyageur les suit d'un œil distrait, indifférent : c'est un but mercantile qui les attire, elles viennent offrir des fruits, des légumes, des objets travaillés tous produits locaux »³⁴⁶.

L'image est intéressante, elle montre combien le paquebot en approche est une connexion entre des ondes. Nous avons vu le regard des voyageurs, voilà un aperçu de l'autre prise de l'interface... Jules Hermann poursuit : « A Maurice, c'est tout autre chose ; une pensée aimable et gracieuse anime tous ceux que portent les embarcations. C'est un navire français qui entre ; les officiers du bord sont connus, les passagers ont tous des attaches à Port-Louis. Tous ceux qui surviennent se sont mis en peine pour accourir et souhaiter la bienvenue à des amis. Et on le sait à bord. Qu'il est gai et réconfortant, attendrissant même, ce premier mouvement de reconnaissance quand les mouchoirs s'agitent et les saluts s'échangent. Quiconque a assisté à un débarquement de navire français à Maurice ne l'oublie jamais »³⁴⁷.

Le regard est toutefois différent selon que le passager est un occidental qui découvre l'océan Indien ou un îlien qui retourne chez lui. Le touriste s'émerveille de ce qu'il découvre après une difficile traversée, celui qui revient au pays natal s'enthousiasme de retrouver une terre connue qui lui a manqué, mais se livre aussi à des comparaisons avec le monde lointain qu'il a connu. Le premier cherche un imaginaire alors que le second est d'autant plus sensible au réel qu'il oppose deux réalités bien différentes.

Ainsi le temps du voyage est-il celui d'une désillusion. Le départ se décide dans un rêve rapidement brisé par la dureté de la traversée. Mais dès

³⁴⁶ Jules Hermann, *Les révélations du Grand Océan*. S.n., vol. 2, 1927, p. 265-267.

³⁴⁷ *Ibidem*.

la vue de la baie d'arrivée, si proche des gravures des Messageries Maritimes, le rêve renaît intact, comme un horizon sans cesse repoussé.

Le voyage en paquebot : un imaginaire



Illustration 20. Pages de couverture.

L'image du navire qui part est un *topos* du récit lié aux terres

lointaines³⁴⁸. Ce voyage est un imaginaire de roman, mais pas seulement, on en verra aussi une autre : l'image du voyage, du départ vers l'ailleurs par excellence : « Voyager c'est déjà faire du tourisme »³⁴⁹. Paul Nizan, dans *Aden Arabie* déconstruit la fabrication de cet imaginaire et l'influence de ses lectures : « Samson, dans sa géographie en 1683 écrit de beaux contes : "(...) Aden est la plus belle ville et la plus agréable de l'Arabie (...)". Quelle impatience lorsque je lisais à Paris des histoires sur la ville où je devais vivre, trois ou quatre mois après mon départ »³⁵⁰.

Il évoque ses souvenirs des récits merveilleux sur « ce lieu si beau qu'il fait mourir », sur l'océan Indien domaine de l'oiseau Roc et « terrain d'aventure pour Sindbad le marin ». Il se livre dans les pages suivantes à une description détaillée et sans complaisance de la ville.

Le voyage c'est une aventure vers un univers dominé par le bleu et le vert. Cette image est juste, mais ce n'est pas celle qui émerge en premier des textes des voyageurs de paquebot. Ils évoquent davantage l'eau qui glisse le long du paquebot à travers le bruit que la couleur et « les profils des montagnes », une ligne plutôt qu'une couleur. La couleur pour Emile Blavet est celle de l'azur sur lequel se découpent les silhouettes des personnes croisées³⁵¹. Jean Suliac, dans un roman qui fait la part belle à la traversée maritime de l'océan Indien, souligne aussi « la lumière encore fragile [au matin] d'un ciel adorablement bleu » avant de mentionner lui aussi les profils des cimes qu'il aperçoit de l'île que l'on s'apprête à aborder. Et face à ce bleu omniprésent qui jour après jour ouvre l'œil aux nuances, il devient sensible au contraste entre le bleu des eaux et celui plus doux des montagnes³⁵², le bleu voilé des brumes du matin est différent de celui qui se découvre après le lever du jour et le passager se prend à attendre le soir pour découvrir les nuances plus sombres³⁵³.

Ainsi, ce sont les lignes des montages qui frappent en premier, des lignes qui s'élèvent au fur et à mesure que le bateau approche des terres, qui décroissent à l'inverse lorsque le bateau s'éloigne. C'est ce que montrent si bien les aquarelles publicitaires des Messageries maritimes : avant la couleur, la terre que l'on croise est d'abord une forme qui émerge de la monotonie d'un horizon linéaire.

Emile Blavet, comme les voyageurs et les romanciers, relève la façon dont les îles émergent des brumes nocturnes bleutées au lointain qui s'estompent progressivement. La découverte du point d'arrivée se fait du pont du navire d'où chacun scrute la mer. C'est comme un cliché partagé des

³⁴⁸ On le trouve en couverture de tous les récits de mer que nous citons ici, naturellement, mais aussi dans des ouvrages tournés vers l'exotisme, tel *Indiana* de Georges Sand. Sur la découverte de La Réunion par Georges Sand et son intérêt pour la nature réunionnaise dans *Indiana*, voir Jean-François Géraud, « George Sand prophète de l'environnement réunionnais ? », in *Revue Historique de l'Océan Indien*, n° 11, 2014, p. 295-319.

³⁴⁹ *L'Exotisme, op. cit.*, p. 101

³⁵⁰ Paul Nizan, *Aden Arabie, op. cit.*, p. 90-91.

³⁵¹ Emile Blavet, *Au pays malgache : de Paris à Tananarive et retour, op. cit.*, p. XVI.

³⁵² *Ibid.*, p. 44.

³⁵³ *Ibid.*, p. 46.

passagers de ces paquebots, dans l'attente du point d'arrivée se distinguent d'abord des sommets enserrés de brume, des profils de montagnes lointaines, puis les lignes élancées des cocotiers et dans certains ports les barques qui virevoltent autour du paquebot pour proposer des produits locaux – figues, bonbons, nougats, cartes postales, bracelets, tabac et allumettes, dattes, raisins, *etc.* – ou conduire des passagers à terre³⁵⁴. Ce cliché correspond à une réalité de ce que découvrent les passagers dans l'océan Indien, mais il est aussi construit par les publicités des Messageries Maritimes elles-mêmes, car l'image est récurrente dans les affiches, les cartes postales des Messageries et dans les brochures destinées aux voyageurs.

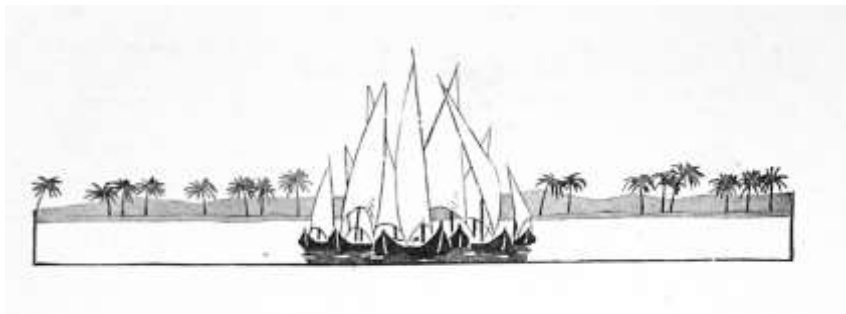


Illustration 21. Lignes de montagnes, cocotiers et barques : 1931, p. 32.

Nous l'avons un peu oublié nous qui depuis nos avions découvrons les terres d'en haut : la perspective s'est inversée. D'un paquebot la terre est ce qui s'annonce par des signes imperceptibles, odeurs, lumière, rochers, oiseaux, puis qui s'élève et se dresse dans la mer ; d'un avion on distingue d'abord les lignes de côtes, la terre est ce vers quoi on descend quand se perce la couche des nuages, ce sont des étendues d'emblée découvertes, des couleurs plus que des formes... Couleurs de la côte, des champs, des habitations et les montagnes ne se découvrent dans toute leur majesté qu'après l'atterrissage...³⁵⁵.

Le départ c'est un désir d'horizons lointains, mais aussi un rêve de fortune³⁵⁶. Ces illusions s'estompent assez vite au cours du voyage, mais on les retrouve intactes au débarquement, lorsque le voyageur pose le pied sur la

³⁵⁴ Emile Blavet, *Au pays malgache : de Paris à Tananarive et retour*, *op. cit.*, p. 4 ; *Passagères*, *op. cit.*, p. 175. Lettres de Henri Inard, missionnaire, le 3 avril 1907 à Port-Saïd, le 6 avril à Suez www.messageries-maritimes.org/tourane2.html. Lettre de Joseph Bulteau du 29 septembre 1927, *site. cit.* Jules Hermann, *Les révélations du Grand Océan*, *op. cit.*, p. 265-267.

³⁵⁵ Cela apparaît nettement dans le premier témoignage d'une arrivée en avion à Madagascar et à La Réunion, Germaine Mélières, in *Escales, Anthologie des récits de voyages à Bourbon et à La Réunion (1612-1947)*, Tome I, Académie de La Réunion. Orphie, 2017, p. 261-263.

³⁵⁶ Adolphe Badin, *Une famille parisienne à Madagascar...*, *op. cit.*, p. 12. Lettres de guerre d'Alfred Isautier, coll. privée Isautier ; voir Serge Bouchet, « Alfred Isautier : du rejet de la guerre à la réussite par la guerre », in *Revue Historique de l'Océan Indien*, n° 12, 2014, p. 72 à 89.

terre inconnue. Une autre raison de l'attrait de la terre où l'on accoste est le plaisir de la fin du voyage devenu insupportable avec le temps et la variété du paysage tropical contrastant avec l'immensité bleue : « Le temps houleux dont nous avons souffert depuis notre départ de Diego ne nous a pas ravi le spectacle charmant de Tamatave. Vue de la mer, on dirait un bosquet où mes touffes entremêlées de verdure de toutes nuances servent d'abri à une cité d'oiseaux. La chanson tonitruante des houles, qui nous assourdit avec ses lointains grondements, le spectacle de cette nature si belle, si verte, si douce derrière son seuil de rocs impassibles aux assauts de la grande mer, et ce bouquet de végétations équatoriales qui émergent de ces groupes de demeures humaines créaient pour nous des sensations neuves qui nous enchantaient »³⁵⁷.

L'horizon maritime est aussi un rêve de liberté, mais celui-ci s'estompe rapidement dans l'espace confiné du navire³⁵⁸.

Conclusion

Océan obstacle ou océan lien ? L'océan est tout cela et bien plus par les ouvertures sur l'extérieur, sur l'imaginaire, sur l'introspection, sur la créativité. L'océan libère le voyageur de son ancienne vie : « Quels cadeaux fait l'océan (...) On peut dire qu'on est hors d'atteinte, matériellement invulnérable. (...) », mais « cette seconde naissance ne va pas de soi »³⁵⁹.

De la Méditerranée à l'Indianocéanie, le voyage s'opère en trois temps distincts. Un premier temps, familier, celui de la Méditerranée et de ses civilisations marquées par l'union de la terre et de la mer, un voyage de terre en terre. Puis vient le canal de Suez, la terre domptée par l'Homme, ouverte à la navigation et les liens avec les populations locales. Ensuite, dans l'océan Indien, le voyage change de nature. Les escales se font lointaines, la mer ne fait plus corps avec la terre. Elle est un lien, un trajet, souvent long et difficile.

Alors le voyage se fracasse aussi sur les réalités âpres des conditions de navigation. Le voyageur doit faire face à des sentiments mouvants, passant de l'exaltation du départ à l'ennui d'une progression trop lente avant de retrouver l'attente de l'arrivée. Le voyage c'est aussi les contraintes liées à la présence de l'autre. Avant de partir, le voyageur imagine sa traversée à travers des descriptions de paquebots somptueux, des rêveries sur des paysages exotiques et sur l'immensité de la mer. Mais le passager est bien vite rattrapé par les réalités de la promiscuité, des odeurs, de la chaleur, de

³⁵⁷ A. Gilis-Bouzerad et Ch. Lavoipière, *Récits sur Madagascar*, *op. cit.*, p. 6-7.

³⁵⁸ Paul Nizan consacre une page à l'illusion de liberté que donne le voyage en mer à ses débuts : « La liberté de la mer et des chemins est tout à fait imaginaire : au commencement des voyages, elle ressemble à la liberté parce qu'elle est comparée à l'esclavage horrible de la vie qui précédait la mer. Mais voici ce qu'elle est : une licence de certains mouvements physiques ; plus de contraintes à des gestes que d'autres ont voulus. Une aisance inconnue (...) Vous pouvez uriner librement dans la mer : nommez-vous ces actes la liberté ? », *op. cit.*, p. 86.

³⁵⁹ *Ibidem*, p. 81.

l'attente, toutes choses qui n'existent pas dans les brochures et les dessins publicitaires.

C'est seulement avec le débarquement que renaît l'exaltation, que reviennent en force les clichés qui avaient poussé au voyage, qui donnaient l'envie de l'aventure exotique. En fait, la traversée maritime est un exotisme qui déçoit, car le paysage de la mer s'avère rapidement trop monotone et contraignant, comme une prison flottante que ne parviennent pas à égayer les tentatives d'activités distrayantes.

Les éléments récurrents, d'un récit à l'autre, font ressortir des invariants que l'on peut considérer comme relevant de la réalité du voyage à bord des navires des Messageries Maritimes, bien au-delà du simple voyage à travers l'océan Indien. La similarité du récit de voyage de Paul Nizan sur un cargo anglais avec les journaux de passagers des Messageries Maritimes, mais aussi avec les voyages transatlantiques ou les itinéraires vers l'Extrême Orient, montre qu'un même schéma se reproduit, quel que soit le type de traversée : le départ se décide et débute dans l'excitation d'une attente liée aux clichés du voyage maritime lointain. Il est une fuite construite sur le mythe d'une ouverture offerte par le trajet en mer et par les terres exotiques. Mais bien vite, le bateau limite les fantaisies. Les passagers trompent le temps avec des distractions minuscules. Le rêve est alors reporté sur les terres exotiques à découvrir. Mais la découverte de la vie dans ces terres lointaines en montre les difficultés réelles et les limites. Le voyageur comprend alors que son départ n'était qu'un mirage porté par des clichés : « Qu'on ne me refasse plus le tableau séduisant des voyages poétiques et sauveurs, avec leurs fonds marins, leurs monceaux de pays et leurs personnages étrangement vêtus devant des forêts, des montagnes, des cimes couvertes de neiges éternelles, des maisons de trente étages. Je sais à quoi m'en tenir sur les départs dont on parlait en France entre mil neuf cent vingt et mil neuf cent vingt-sept... »³⁶⁰.

Si cette étude permet de montrer le contraste entre ces conditions anciennes de la liaison entre la métropole et nos îles, elle réveille aussi, au-delà de ces cas particuliers une mémoire des longs voyages en bateau. Nous avons utilisé *Partir* de Roland Dorgelès parce que ce roman restitue une ambiance du voyage en totale adéquation avec les témoignages. D'autres écrits tels les lettres de voyage (Joseph Bulbeau, Henri Inard), les journaux de voyage (Emile Blavet, Etienne Grosclaude), les romans d'auteurs mineurs (Adolphe Badin, Jean Suliac) ou reconnus (Roland Dorgelès), ou le récit de voyage et pamphlet de Paul Nizan brossent un même tableau.

Des publicités des Messageries Maritimes aux réalités, le contraste est saisissant : les cartes aux couleurs chaudes, aux bleus et aux verts tropicaux, les bateaux vainquant les mers déchaînées voilà pour les images. A bord, tout est laid, puant, bruyant et marqué par la cascade des mépris. Le sommeil manque. Le voyage de Marseille à Madagascar – La Réunion –

³⁶⁰ *Ibidem*, p. 132.

Maurice illustre les vicissitudes de toutes les traversées lointaines. Au-delà de ce que décrivent les brochures, au-delà de l'enthousiasme du départ, la traversée est avant tout longue et marquée par de trop languissants arrêts imposés et de monotones jours de mer.

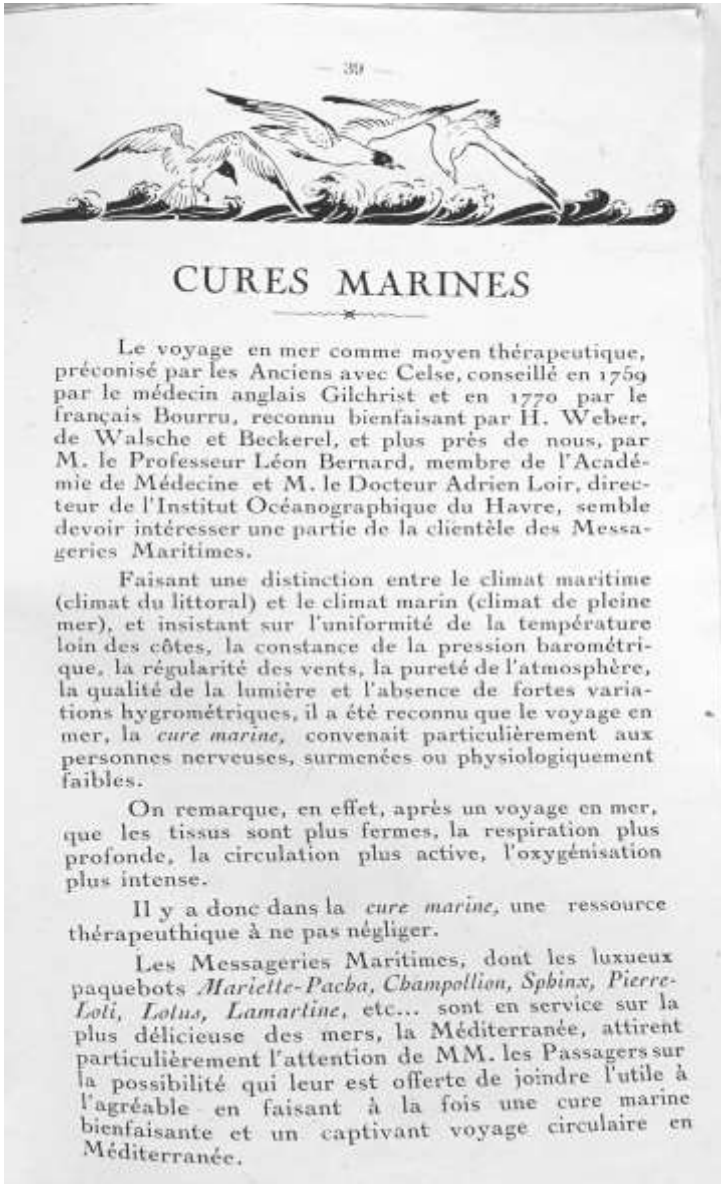
Je terminerai en citant une dernière fois Roland Dorgelès dans les premières pages de *Partir* car l'océan est aussi l'ouverture vers un retour ou vers une tout autre perspective. Car si « partir » est un vrai thème du voyage, le retour n'est jamais un sujet.

« Dans ce tumulte [du bateau qui s'apprête à partir],
chacun penché cherche les voix qui sont pour lui
"Au revoir, au revo o oir".
Combien pensent "adieu" ? »³⁶¹.

³⁶¹ Roland Dorgelès, *Partir*, *op. cit.*, p.

Annexe 1.

Présentation des cures marines, *Livret des Messageries Maritimes* des lignes Orient-Côte Orientale de l'Afrique et Océan Indien, année 1927, p. 39.



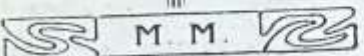
Annexe 2

— 49 —

Menus à bord des Paquebots
des
Lignes au-delà de Suez

PREMIÈRE CLASSE

<p>PETIT DÉJEUNER de 6 h. 30 à 9 heures</p> <p>—</p> <p>Café — Thé — Lait — Chocolat Infusions Beurre — Porridge Jambon — Médailles de dinde Œufs au choix Confiture groseilles Bananes — Pommes Petits pains — Toasts</p> <p style="text-align: center;">+ +</p> <p>DÉJEUNER à 11 h. 30 <i>(Table d'hôte)</i></p> <p>—</p> <p>Canapés à l'Arlequin Rougets Villeroi Œufs froids Alexandra Cailles aux raisins à la Vigeronne Lamb-chop grillée Pommes Berny-Cresson Timbale de raviolis Génoise Chaufroid de pintade — Salade Lakmé Gerber Bordure de pêches Madeleine Oranges — Biscuits Café — Thé — Infusions Vin rouge</p>	<p>THÉ à 4 heures</p> <p>—</p> <p>Thé — Lait — Beurre Confitures — Pâtisserie Toasts</p> <p style="text-align: center;">+ +</p> <p>DINER à 7 heures</p> <p>—</p> <p>Potage Germigny Suprême de bar Talleyrand Contrefilet Viroflay Riz des Indes sauce Américaine Poussins du Japon en cocotte Salade scarolle Cœurs d'artichauts Grand-Duc Bombe diable Rose Mousse à l'orange Neufchâtel Corbeille de fruits Café — Thé — Infusions Vin rouge</p>
---	---





Menus dans le *Livret des Messageries Maritimes* des lignes Orient-Côte Orientale de l'Afrique et Océan Indien, année 1927, p. 49-50.

Annexe 3

« Les citernes à Aden ». Illustration dans Etienne Grosclaude, *Un parisien à Madagascar : aventures et impressions de voyage*. Paris : Hachette, 1898.



K.K. - GÖTTNER W. 3199.

Annexe 4

