GANNIER, Odile
Université Côte d'Azur / CTELA

« Passer des lignes, écrire dans la marge : frontières maritimes, circulations et croisements »
2026

Résumé en français
|
Résumé en anglais
La mondialisation commence par les voyages et les circulations maritimes : qui sillonne les mers suit et écrit naturellement des lignes, comme le capitaine Achab. Les lignes géographiques théoriques assignent des espaces plus ou moins libres dans lesquels les voyages sont licites ou interlopes. Les romans maritimes s'en font l'écho, présentant des personnages marginaux aux carrefours de mondes aussi réels qu'intangibles, racontant leurs histoires de rencontres et de liens inattendus, comme *L'Hôte secret* (*The Secret Sharer*) de Joseph Conrad, *La Dernière Escale du Tramp Steamer* (*La última Escala del tramp steamer*) d'Álvaro Mutis, *Le Capitaine et les Rêves* de Björn Larsson, *Le Quart* (*Bárdia*) de Nikos Kavvadias, par exemple. Tous ces marins sont les jouets consentants du destin.

Globalisation begins with voyages and maritime traffic: those who cross the seas naturally follow and write lines, like Captain Ahab. Theoretical geographical lines assign more or less free spaces in which travel is legal or illegal. Maritime novels echo this, presenting marginal characters at the crossroads of worlds as real as they are intangible, telling their stories of unexpected encounters and connections, like Joseph Conrad's *The Secret Sharer*, Álvaro Mutis's *The Last Stop of the Tramp Steamer* (*La última Escala del tramp steamer*), Björn Larsson's *The Captain and Dreams (Drömmar vid havet)*, Nikos Kavvadias's *The Watch* (*Bárdia*), for example. All these sailors are the willing playthings of fate.

ARTICLE

L'espace maritime semble dénué de repère, sitôt que le littoral n'est plus en vue : le trait de côte, devenu abstraction, n'existe plus que pour ceux qui calculent leur position grâce aux lignes de la carte, parce qu'ils maîtrisent les clefs de sa lecture et les méthodes d'une élaboration toujours renouvelée par les marques de la navigation.

> *Had you followed Captain Ahab down into his cabin* […]*, you would have seen him go to a locker in the transom, and bringing out a large wrinkled roll of yellowish sea charts, spread them before him on his screwed-down table. Then seating himself before it, you would have seen him intently study the various lines and shadings which there met his eye; and with slow but steady*

> *pencil trace additional courses over spaces that before were blank. At intervals, he would refer to piles of old log-books beside him, wherein were set down the seasons and places in which, on various former voyages of various ships, sperm whales had been captured or seen. While thus employed, the heavy pewter lamp suspended in chains over his head, continually rocked with the motion of the ship, and for ever threw shifting gleams and shadows of lines upon his wrinkled brow, till it almost seemed that while he himself was marking out lines and courses on the wrinkled charts, some invisible pencil was also tracing lines and courses upon the deeply marked chart of his forehead*. (Melville, 2003, p. 213)

> Eût-on suivi le capitaine Achab dans sa cabine, […] qu'on l'eût vu s'avancer vers un coffre de la lisse de hourdis et en extraire un gros rouleau froissé de cartes marines toutes jaunies qu'il étala devant lui sur sa table boulonnée. Alors, installé là, vous l'eussiez vu étudier avec passion les lignes et les hachures qu'il y voyait, puis d'un crayon lent et sûr, porter lui-même des tracés sur des zones encore vierges. De temps à autre, il se reportait et s'absorbait à la lecture de vieux livres de bord, qu'il avait empilés à côté de lui, où se trouvaient consignés les différents lieux et saisons, au cours de diverses campagnes, où divers vaisseaux avaient autrefois aperçu ou capturé des cachalots. La lourde lampe d'étain suspendue par des chaînes au-dessus de lui allait et venait continuellement, pendant ce temps, balancée par le mouvement du navire, et jetait une succession ininterrompue de rayons et d'ombres sur les rides serrées de son front, au point qu'on eût dit que, tandis qu'il traçait lui-même ses lignes et ses routes sur les cartes froissées, un invisible crayon traçait de même des lignes et des routes sur la carte profondément gravée de son front. (Melville, 2005, p. 330-331)

La scène caractérisant le capitaine Achab dévoile l'écheveau de lignes et de traces qui régit, paradoxalement peut-être pour les terriens, la navigation autour du globe et autorise à imaginer que le baleinier maudit puisse calculer l'endroit où vont se croiser son propre cap et la trajectoire de Moby Dick. Les lignes métaphoriquement similaires de la carte annotée, du front du vieux marin ainsi que, plus tard, de la peau plissée du cachalot et de la ligne enroulée des harpons, se rejoignent pour sceller, sur l'espace strié de l'océan, le destin du *Pequod*. Ces lignes sont définies par surimpression et réajustements continuels, ce qui pour Deleuze et Guattari « est une affaire de cartographie. Elles nous composent comme elles composent notre carte. » (Deleuze et Guattari, 1980, p. 248) Achab et son équipage d'un côté, Moby Dick de l'autre, sont comme « [i]ndividus ou groupes, […] traversés de lignes, méridiens, géodésiques, tropiques, fuseaux qui ne battent pas sur le même rythme et n'ont pas la même nature. » (Deleuze et Guattari, 1980, p. 247)

On pourrait croire qu'en pleine mer la supposition de cette rencontre est une folie, mais l'océan a cessé depuis longtemps d'être le blanc des cartes : il est quadrillé de traits en tout genre. Certains sont des cadres théoriques, d'autres sont des grilles de repérage, d'autres enfin se définissent journellement en fonction des usages et des conditions de navigation. En dehors de toute autre donnée, ce seul quadrillage eût permis de fait de concevoir la mondialisation. Nul n'existe en dehors de cette géolocalisation potentielle, de la solidarité inéluctable des habitants de la planète et de la possibilité infinie (en

théorie du moins) de voyager tous azimuts.

Même si l'avènement de l'aviation a modifié le mode de circulation lointaine, et que le tour du monde ne s'effectue plus en quatre-vingts jours en combinant les correspondances entre les lignes des trains et des bateaux, la mondialisation, liée aux voyages, a commencé par les circulations maritimes : on a pu douter que Colomb eût inventé ou suivi une route déjà tracée pour aller aux Antilles et en revenir, puis mieux encore, y retourner – ce qui exclut le hasard –, mais celui qui sillonne les mers est appelé à suivre et à tracer naturellement des trajectoires, qu'elles soient nouvelles ou très fréquentées. Le concept antique de « *mare nostrum* » est renouvelé aujourd'hui sous l'effet d'une prise de conscience collective, mais les réglementations internationales ont plutôt distribué l'espace entre zones territoriales et zones internationales : « *mare nullius* » ou plutôt « *mare omnium* » si l'on considère que tout y est plus ou moins anarchiquement permis ou au contraire limité par l'équilibre d'accords communs.

Dans cet espace apparemment ouvert des « eaux libres », la probabilité des routes de collision et des rencontres semble faible – et pourtant elle crée des carrefours inattendus. Outre *Moby Dick*, quatre romans, entre autres, illustrent ce hasard des croisements : de ceux qui ne se produisent apparemment que par le plus grand des hasards, et qui sont sans lendemain ou vouent les hommes à la séparation après les avoir réunis, précisément parce que les impératifs de la navigation font diverger les destinées. *Le Quart* (*Bárdia*, 1954) de Níkos Kavvadías saisit la vie d'un équipage associé le temps d'une traversée, alors que *Le Capitaine et les Rêves* (*Drömmar vid havet*, 1997) du Suédois Björn Larsson réunit autour du commandant quatre terriens rêvant de l'aventure des mers : cette rencontre sera un tournant dans leur vie.*L'Hôte secret* (*The Secret Sharer*) de Joseph Conrad, paru en 1911, met en scène la rencontre clandestine d'un tout jeune capitaine avec son double, un officier mis en accusation dans le cadre de ses fonctions, à qui il offre la fuite, pendant que lui-même réalise la portée des responsabilités de son métier. *La Dernière Escale du tramp steamer* (*La última escala del Tramp Steamer*, 1989), du Colombien Álvaro Mutis, superpose les rencontres aléatoires du narrateur et d'un navire délabré, de port en port, et le récit de son capitaine dont la passion a été tributaire des aléas du vieux vraquier. Comme les lignes que dessinent les cartes, les trajectoires individuelles épousent les aléas des routes des marins, tandis que la fiction romanesque s'organise autour de leurs bordées (Gannier, 2011).

Un espace de lignes entrecroisées

Dès l'Antiquité grecque, la représentation de la terre s'est imposée comme une nécessité géographique et mathématique, la perspective ouverte sur la mer étant propice à cette rêverie sur la planète, errant sur son orbite. Si le mot qui désigne aujourd'hui le globe terrestre provient du latin *mundus*, il épouse comme son équivalent grec *kosmos* la double acception d'univers et de parure, ornement ou toilette. Le monde est ainsi un tout cohérent et bien ordonné.

> Il y avait des jours, sur l'Atlantique, où l'horizon s'étendait à l'infini, où la mer et le ciel étaient du même bleu clair et profond. (Larsson, 1999, p. 9)

Ainsi débute *Le Capitaine et les Rêves* ; de même *L'Hôte secret*, dont la description du paysage initial est orientée selon les

points remarquables de la côte, le narrateur se situant au centre de la triangulation.

> *On my right hand there were lines of fishing-stakes resembling a mysterious system of half-submerged bamboo fences, incomprehensible in its division of the domain of tropical fishes* […]. *To the left a group of barren islets, suggesting ruins of stone walls, towers, and blockhouses, had its foundations set in a blue sea that itself looked solid, so still and stable did it lie below my feet; even the track of light from the westering sun shone smoothly, without that animated glitter which tells of an imperceptible ripple. And when I turned my head to take a parting glance at the tug which had just left us anchored outside the bar, I saw the straight line of the flat shore joined to the stable sea, edge to edge, with a perfect and unmarked closeness, in one levelled floor half brown, half blue under the enormous dome of the sky*. (Conrad, 1912, p. 101)

> À ma droite, des rangées de piquets semblaient un mystérieux réseau de palissades de bambou à demi submergées, divisant d'incompréhensible façon le domaine des poissons tropicaux […]. À gauche, un groupe d'îlots dénudés, pareils à des murailles, des tours, des fortins en ruine, plongeait ses fondations dans une mer bleue qui paraissait solide, tant elle était immobile et stable sous mes pieds ; la traînée de lumière même que projetait le soleil couchant étincelait doucement, sans ce scintillement qui décèle à la surface de l'eau d'imperceptibles rides. Et en tournant la tête pour jeter un dernier coup d'œil au remorqueur qui venait de nous laisser mouillé en dehors de la barre, je vis la ligne droite du rivage plat s'ajuster à la mer immobile, bord à bord, avec une absolue perfection, pour former comme un grand parquet parfaitement uni, à moitié brun, à moitié mi-bleu sous le dôme énorme du ciel. (Conrad, 2003, p. 957)

Devant la continuité de la mer, du ciel et des rives, les entrecroisements des axes de perspective, des amers et des effets d'optique au gré de la lumière changeante forment souvent le fond de scène des romans maritimes.

Les impressions se doublent des calculs qui régissent généralement la conception du monde tel qu'il a été conçu autour de la Méditerranée. Pour concevoir leur position géographique et les dimensions du globe, les savants grecs avaient tracé les lignes théoriques de l'Équateur, des méridiens et des parallèles – donnant naissance au concept de la sphère armillaire et à la figuration graphique des cartes.

> La carte se dessine en effet sur un fond de lignes imaginaires : « ligne », dans le langage des cartographes, désigne d'ailleurs de façon générale tous les tracés imaginaires utilisés pour construire la carte. […] Droites se coupant à angle droit et formant une grille ou plutôt un échiquier, droites déformées pour restituer en trompe l'œil la courbure du globe, lignes matérialisant les directions de vents et formant une réticulation complexe de figures

> polygonales, en se croisant les unes avec les autres. (Jacob, 1993, p. 303)

Ces lignes sont d'abord dictées par les nécessités de celui qui les calcule et les trace, à partir d'un point zéro originel, les repères étant le plus souvent des carrefours maritimes ou fluviaux [1] : l'œcoumène se trouvait « terraqué » – entre terres et eaux –, l'observateur se trouvant au croisement de ces lignes de force, au centre de son monde. Il pouvait donc imaginer l'espace qui n'est pas « *oikoumenon* » au sens propre, habité.

La géographie marine s'inscrit dans un cercle, mais aussi par des lignes droites et des angles. L'idée de planisphère est aujourd'hui associée à la représentation du globe centrée autour des continents dessinés par les mers, et la rotondité de la « mappemonde » rappelle les cartes dites « T/O » du Moyen Âge, entourées de l'océan, dont la forme révèle l'imagination cosmographique de l'époque, sans que l'image holistique de l'aquarium ait nécessairement disparu. Par rapport aux cartes terrestres, les cartes marines présentent des caractéristiques spécifiques, puisqu'elles semblent figurer le « territoire du vide » pour reprendre la séduisante mais trompeuse expression d'Alain Corbin (Corbin, 1988). Elles doivent donc adopter d'autres conventions dans la zone de contact entre terre et eaux – rares sont les cartes entièrement libres de toute référence graphique à un espace émergé, celui du départ ou celui de l'arrivée. C'est pourtant dans ces cartes apparemment désertes pour le commun des mortels qu'Achab peut situer Moby Dick. Dans les plans d'exploration et de découverte, comme les découvre le narrateur de *L'Hôte secret* dessinant la physionomie du littoral, le trait de côte n'est parfois qu'un simple tracé sur un fond blanc, mais le plus souvent il s'inscrit en surimpression sur d'autres lignes : selon les nécessités d'usage – matérialisation des preuves de découvertes, localisation, tracé des itinéraires et caps à suivre –, les cartes combinent des références codifiées et identifiées avec le système de projection choisi. Le repérage cardinal – même si les cartes anciennes n'indiquent pas nécessairement le nord vers le haut –, le graticule avec son quadrillage régulier calqué sur le système tissé des méridiens et des parallèles, ou encore l'échelle, sont autant de manières d'exhiber des références scientifiques générales, indépendantes des voyages qui s'y déroulent en ceci qu'elles fixent le cadre théorique du monde comme les planisphères au format grand aigle. En revanche, les portulans (comportant le marteloire avec ses lignes de rhumb, la carte étant semée de points rayonnant dans seize directions, puis trente-deux), ainsi que les routiers, indiquent des caps à suivre pour atterrir sans faute à destination : la traversée est dépeinte comme assurée puisqu'elle est déjà réalisée entre deux points, calculée avant même le projet du voyage qui motive sa consultation. La carte contient ainsi la rassurante promesse de potentialités de parcours en tous sens grâce à une mondialisation matérialisée et de navigations aussi directes que le trait droit qui les indique. Cette ligne est un fil d'Ariane dans l'immensité de l'océan, qui permet d'élargir son domaine de navigation, quoique cette stricte observance de la loi des cartes bride l'exploration en dehors de la route [2] . Les « *pilot charts* » sur lesquelles se penchait déjà le capitaine Achab (la carte de Maury, éditée en 1851, est citée dans le roman de Melville) dessinent les courants et les vents dominants à prendre en considération : c'est de cette manière que Moby Dick peut être pourchassé par le *Péquod* à partir du calcul de ses évolutions, en fonction des données conjointes des fonds, des moyennes de vent selon les périodes, des déplacements des masses d'eau et des espèces qui leur sont inféodées. Ces cartes sont déjà issues de compilations de relevés : elles ne se présentent pas comme des données intangibles mais comme l'actualisation de passages répétés. De la même manière, les journaux de bord consistent en une répétition structurelle et les romans maritimes se construisent sur des stéréotypes narratifs (Gannier, 2007).

Les marins usaient en outre à bord de deux lignes importantes ; la ligne de loch pour évaluer la vitesse et la ligne de sonde

pour mesurer la profondeur – lignes dotées d'une propension marquée à s'emmêler. En confrontant ces relevés de sa propre position avec les isobathes relevés sur les cartes, l'équipage peut ainsi se repérer dans une autre dimension. Parfois la carte est en défaut : elle ne peut par exemple cartographier les lieux mouvants comme les bancs du bassin d'Arcachon ou l'embouchure de la Gironde ; ou au contraire elle porte les « terres de brume », ces mirages de la mer aux potentialités romanesques.

Les cartes de détail chorographique, les instructions nautiques avec relevé de côtes et avis aux navigateurs pour guider les atterrissages comportent les cotes bathymétriques et les amers remarquables visibles de loin, les feux, les hauts-fonds à éviter, les alignements à observer, aux expressions parfois poétiques dans le style du « clocher de Saint-Chose par le mur blanchi du Petit-Vézinet », qui rappelle le repère du « petit pan de mur jaune » de la *Recherche du temps perdu*. Ces alignements ne sont visibles que dans l'axe précis de pilotage qui permet un passage sans risque entre des écueils. La hardiesse et l'habileté du commandant dans ce genre de situation suscitent l'admiration dans *Le Capitaine et les Rêves* et adoubent le jeune officier dans *L'Hôte secret* – tandis que les bancs et les épaves hérissant traîtreusement l'Amazone décident en revanche de la perte de l'*Alcyon*, dans *La dernière Escale du tramp steamer*.

Ce langage d'une poétique particulière nécessite à lui seul des dictionnaires. Pour Conrad :

> *It is safe to say that for the majority of mankind the superiority of geography over geometry lies in the appeal of its figures. It may be an effect of the incorrigible frivolity inherent in human nature, but most of us will agree that a map is more fascinating to look at than a figure in a treatise on conic sections – at any rate for the simple minds which are all the equipment of the majority of the dwellers on this earth.* […]
>
> *Of all the sciences, geography finds its origin in action, and what is more, in adventurous action of the kind that appeals to sedentary people who like to dream of arduous adventure in the manner of prisoners dreaming behind bars of all the hardships and hazards of liberty dear to the heart of man*. (Conrad, 1926, p. 1-2)

> On peut affirmer que, pour la majorité des hommes, la supériorité de la géographie sur la géométrie tient à la séduction des images. Cela peut être un effet de l'incorrigible frivolité de la nature humaine, mais la plupart d'entre nous – du moins les esprits simples, qui constituent la majorité des habitants de cette terre – seraient d'accord pour dire qu'il est plus plaisant de contempler une mappemonde qu'un schéma sur les sections coniques. […]
>
> La géographie, contrairement aux autres sciences, trouve son origine dans l'action, ou, plus exactement, dans cette sorte d'action hasardeuse que chérissent les sédentaires ; ceux-ci, pareils à des prisonniers imaginant derrière leurs barreaux les pièges et les dangers de la liberté, si chère au cœur de l'homme, aiment rêver à de brûlantes aventures. (Conrad, 2009,

p. 113-114)

La carte est le lieu du report géométrique des observations *in situ* sur l'espace graphique : à défaut de se situer par le calcul astronomique (ou le GPS), en l'absence de toute terre visible, un relèvement au compas de trois points remarquables sur la côte, ou amers, détermine par triangulation la position du navire, le triangle plus ou moins étendu dessinant une zone probable, dont la précision est évidemment fonction de l'exactitude de l'observation. Cet emploi en mer du dessin cartographique voit son utilisation dans *L'Île au trésor* de Stevenson : l'aventure trouve son origine et son but dans le parchemin aux coordonnées énigmatiques dont la résolution est sans doute matérialisée par le trésor – qu'il se présente sous la forme d'un coffre enfoui, de doublons défendus par des cadavres, ou sous toute autre forme initiatique.

Somme toute le mot « ligne » connaît à bord une grande variété d'emplois : la ligne étant un cordage plus ou moins indifférencié, il est souvent utilisé comme fil de pêche, dont le plus célèbre exemple se love avec le plus grand soin dans la baille du baleinier… Mais il indique aussi les proportions plus ou moins gracieuses d'un bateau : dans *La Ligne d'ombre*, le narrateur signale ce critère d'appréciation :

> *At first glance I saw that she was a high-class vessel, a harmonious creature in the lines of her fine body, in the proportioned tallness of her spars*. (Conrad, 1917, p. 72)

> Je vis du premier coup d'œil que c'était un navire de grande classe, une créature harmonieuse par les lignes de son corps élancé, et la hauteur bien proportionnée de sa mâture. (Conrad, 2003, p. 1264)

Au contraire la ligne de flottaison du *tramp steamer* nommé *Alcyon* est de plus en plus préoccupante : il donne de la bande par suite de la corrosion de sa structure, penché sur l'eau comme un oiseau blessé – cet oiseau qui fait son nid dans les vagues. Cette limite géométrique, plus ou moins haute, est aussi un indice de son chargement.

Ainsi les formes géométriques, y compris la simple ligne, sont-elles essentielles dans la représentation du monde marin, et appelées à jouer un rôle essentiel dans tout récit maritime.

Nœuds et croisements

Les lignes, les rails de navigation, contredisent l'idée souvent préconçue que la mer est un espace vide, le blanc des cartes, un lieu où on ne croise personne… Au contraire l'eau réunit tous les points du monde. Si le temps en effet peut paraître long aux naufragés, les navires se croisent et le nombre de routes de collision inattendues contredit l'intuition du hasard. Du reste, le passage de courrier entre deux navires en plein Pacifique au xviii^{e} siècle est fréquemment signalé.

Si l'on ne parle plus guère de « vaisseau de ligne », la ligne est évidemment encore un terme employé, à la différence des « *tramp steamers* », pour les compagnies à trafic régulier dont le Galion de Manille avait donné l'exemple [3] . C'est le cas du navire le *Pythéas* qui, dans *Le Quart* de Nikos Kavvadias, vogue péniblement vers la Chine. Ce bateau, portant ironiquement le nom du célèbre astronome et explorateur grec, est en assez piteux état, et son équipage n'est guère mieux loti. Dans ce roman, en réalité, la navigation est un cadre rendu un peu flou par une mission incertaine et l'entremêlement des souvenirs ou des rêves : chaque marin, du capitaine au pilotin en passant par l'opérateur radio, se souvient de ses expériences et se projette dans les escales suivantes et dans le retour au village voire à l'île d'origine, toutes les histoires s'enchevêtrant sans qu'un dénouement ne se dégage – de même que Pythéas a été suspecté d'affabulation. En revanche, si le *tramp steamer* est obligé de naviguer en tous sens pour valoriser sa capacité de transporter du fret de port en port, le *Capitaine* imaginé par Björn Larsson choisit, lui, de vagabonder et de réunir en Irlande quatre personnes entrevues lors d'escales, sans autre point commun que leur présence sur son chemin. Les retrouvailles improbables à bord des quelques mètres de son navire ne sont rendues vraisemblables que par la conception moderne de la mondialisation (le monde n'est qu'un village à échelle planétaire). Son bateau devient ainsi un lieu de croisement inattendu, les passagers faisant à leur tour cette expérience des rencontres fugitives et des amitiés interrompues. Si pour finir Marcel le capitaine abandonne tant ses visiteurs éphémères que son second avec qui il avait navigué pendant quinze ans, préférant sa liberté et rendant leur liberté aux autres, il aura donné à chacun d'entre eux un nouveau sens à sa vie. Le capitaine transforme ainsi des rencontres accidentelles en une réunion organisée, une sorte de croisière hors du temps. Avant que l'équipage ne se disperse, le capitaine les invite à raconter une histoire, personnelle ou fictive. Au contraire, dans *Le Quart*, les récits intimes assumés comme tels constituent le fond de la narration. L'équipage se trouve réuni un peu par hasard, un peu par habitude. Dans chaque port sont évoquées des expériences de contrebande, de vol ou autres méfaits inavouables ailleurs que dans le silence de la nuit, loin des oreilles indiscrètes et des familiers auprès de qui de telles confidences seraient trop lourdes de conséquences – l'adage veut que « ce qui se passe en mer reste en mer » – : des aventures amoureuses ou des bordées dans les bras des filles des ports, des réflexions sur les vertus respectives des prostituées et des épouses souvent délaissées, ainsi que sur les souvenirs empoisonnés que leur laissent ces liaisons éphémères – le roman est traversé par les affres du jeune pilotin angoissé par le spectre de la maladie… Pour finir, l'escale en Chine se solde par la mort violente de l'un des marins et le départ précipité du navire. Au gré de la succession aléatoire des quarts, en particulier des veilles de nuit, les personnages tissent l'histoire commune de l'équipage, toute de lacunes et de bribes, celle d'un compagnonnage en pointillés.

L'Hôte secret présente une traversée apparemment plus simple, tracée et rectiligne, par la voix de son capitaine confiant dans les débuts d'une navigation de routine :

> *And suddenly I rejoiced in the great security of the sea as compared with the unrest of the land, in my choice of that untempted life presenting no disquieting problems, invested with an elementary moral beauty by the absolute straightforwardness of its appeal and by the singleness of its purpose*. (Conrad, 1912, p. 107)

> Et soudain j'éprouvai avec plaisir la grande sécurité de la mer en comparaison des agitations de la terre ; je me félicitai du choix que j'avais fait de cette existence dénuée de tentations,

> dépourvue de problèmes troublants et à laquelle l'absolue franchise de ses exigences et la simplicité de son but confèrent une beauté morale essentielle. (Conrad, 2003, p. 15)

Cependant dans cette illusion de la route parfaitement tenue, il croise son double en la personne d'un clandestin, second du navire le *Séphora*, qu'il a sauvé dans un cyclone au prix du meurtre d'un mutin. Menacé de jugement, de dégradation et peut-être de mort par son capitaine, médiocre et lâche, Legatt s'enfuit à la nage et trouve refuge sur le vaisseau du narrateur, jeune commandant encore étranger à son navire et à son équipage, dans le golfe du Siam qu'il ne connaît pas mieux. Au fil des quarts et des jours, le fugitif raconte son histoire au capitaine, et tous deux, passés par le même navire-école, se trouvent de nombreux points communs, ce qui illustre le dicton « le monde est petit ». Le narrateur dissimule le clandestin jusqu'à ce qu'il puisse se sauver en rejoignant la côte, toujours à la nage, comprenant à quel point le hasard des embarquements décide du sort des marins, favorisant ou brisant une carrière. En donnant sa chance à son double surgi des eaux nocturnes, le capitaine prend aussi de l'ascendant sur lui-même et sur ses angoisses, et ayant réussi une manœuvre hardie en brisant son erre au tout dernier moment, il s'impose à son équipage. La ligne de rencontre est ici une chance mutuelle, le point de départ d'une nouvelle traversée. Tout porte à croire qu'ils ne se reverront jamais : leurs trajectoires vont diverger mais leur mémoire en restera marquée par cette unique rencontre.

Dans le roman de Mutis, c'est le narrateur qui, par une coïncidence troublante, croise à plusieurs reprises la route du même navire, le *tramp steamer*.

> *Sabido es que con este término se nombra a los cargueros de pequeño tonelaje, no afiliados a ninguna de las grandes líneas de navegación, que viajan de puerto en puerto buscando carga ocasional para llevar no importa a dónde. Así mal viven, arrastrando su lastimada silueta por mucho más tiempo del que pudiera hacemos predecir su precaria condición*. (Mutis, 1989, p. 15-16)

> Par ce nom, comme chacun sait, on désigne les cargos de petit tonnage qui ne dépendent d'aucune des grandes compagnies de navigation et voguent de port en port, cherchant un chargement occasionnel à acheminer n'importe où. Ainsi vivent-ils, mal, traînant leur silhouette meurtrie plus longtemps que leur condition précaire ne nous le laisserait présager. (Mutis, 1992, p. 21)

Le narrateur se prend de fascination pour ce vieux rafiot qui lutte contre les éléments. C'est à la suite d'un imprévu qu'il croise ensuite son capitaine, Jon Iturri, et que la boucle des mystères se résout :

> *Me temo —le dije—, que aquí cierra para mí un enigma circular que llegó a preocuparme más*

> *de la cuenta y a invadir no sólo muchas horas de vigilia sino buena parte de mis sueños*. (Mutis, 1989, p. 52.)

> J'ai bien peur, lui dis-je, que ne se referme ici une énigme circulaire qui en était venue à me préoccuper outre mesure, et à envahir non seulement bien des heures de veille mais une bonne partie de mes rêves. (Mutis, 1992, p. 72)

La structure du roman repose sur ces rencontres cycliques entre le voyageur et le navire, puis entre le voyageur et le capitaine. Cette histoire est aussi le récit poignant d'une passion : Iturri navigue pour le compte d'un armateur d'origine libanaise, Abdul Bashur – et surtout pour celui de sa jeune sœur, Warda, avec qui il va vivre un amour improbable, en marge de toute norme, comme se croisent des astres aux orbites différentes : ils ne vivent ensemble que lors des escales, lorsque la jeune femme rejoint le capitaine, d'abord pour lui demander des comptes, puis pour vivre des moments passionnés, en dépit de toutes leurs différences ; quelques mois vécus ensemble ne sont qu'un moment suspendu avant la séparation. Leurs lignes de vie sont des écliptiques ponctués aléatoirement par la conjonction des constellations.

> *Fue entonces cuando pronunció la frase que iba a repercutir profundamente en nuestro destino, el de Warda y el mío: "Lo de ustedes durará lo que dure el* ALCIÓN*". [...] "Cuide el barco como si fuera su ángel de la guarda. Suerte, capitán"*. (Mutis, 1989, p. 98-99)

> C'est alors qu'il a prononcé la phrase qui allait profondément marquer notre destin, celui de Warda et le mien :
>
> « – Votre histoire durera le temps que durera l'*Alcyon*. [...]
>
> « – Soignez le bateau comme si c'était votre ange gardien. Bonne chance, capitaine. (Mutis, p. 1992, 140-141)

La caractéristique de Warda est de parvenir à rejoindre Iturri, à quelque endroit qu'il relâche, Helsinki, Lisbonne... Elle promet de le retrouver à Recife, mais l'*Alcyon* est brutalement brisé en deux par la crue de l'Amazone et leur histoire commune s'arrête : ils ne peuvent donc que se croiser, se rejoindre, se perdre sans le choisir vraiment.

Les histoires relatées par le voyageur narrateur de Mutis et le capitaine qu'il croise, les marins du *Quart*, du navire conradien, des passagers de Marcel invités à partager un récit, sont celles des hasards de rencontre dans une planète mondialisée, unifiée par la facilité des déplacements ; et ces histoires se livrent lors de ces réunions aléatoires qui sont le fait d'êtres errants appelés à se croiser avec une périodicité inégale et pratiquement imprévisible. Les personnages se

trouvent vivre de brefs moments ensemble, se racontent et se séparent à nouveau, sans certitude de retrouvailles autres que le souvenir et la faculté de le raconter encore.

Ce sont donc les aléas de la vie des ports qui se dessinent dans *Le Quart*, ainsi que dans *Le Capitaine et les rêves*, avant que celui-ci ne se mêle de diriger le hasard à sa manière. La mer détermine des intersections *a priori* peu probables entre des personnages liés à la mer, qui seront marqués par des épisodes anodins dans d'autres circonstances. Ce sont ces effets de croisement qui déterminent la structure des romans.

Écrire des lignes

Sur tous les navires, le journal de bord se présente comme une nécessité de service : « écrire une ligne » à heure fixe ou chaque changement de quart. À défaut de noter, le marin doit subir

> l'épreuve de la désorientation, lorsque tous les repères manifestes en viennent à s'effacer. Achab qui trace la route en prévision de la confrontation avec le cachalot blanc s'érige en point de repère absolu, en mètre universel de l'espace-temps. Or, s'il réussit à localiser le monstre marin malgré la perte de ses instruments de mesure, il finit par disparaître, happé par Moby Dick, dans les profondeurs qu'il s'ingéniait à réduire à un jeu de surfaces (Imbert et Nègre, 2012).

C'est que le milieu océanique est le lieu de la pensée dérivante : dérivante parce qu'elle suit le rythme de la navigation et ne peut se développer qu'en dehors des devoirs du service. Mais ces obligations mêmes, si elles interrompent le cours d'une pensée qui ne peut se consacrer à la rêverie, ont latitude pour devenir matière à réflexion : si le capitaine de Björn Larsson invite quatre personnes, il a dans l'idée une certaine représentation des rapports humains : il reste léger et détaché, y compris lorsqu'il comprend que Rosa Moreno, l'une de ses invités, avec qui il a passé une nuit en Espagne, est enceinte de lui. Il n'hésite pas à se l'avouer, mais, tout en veillant à doter Rosa d'une pierre précieuse qui lui assurera l'aisance, il s'enfuit et la laisse avec la perspective d'élever seule l'enfant d'une rencontre fortuite.

Iturri, lui, dirige son navire avec le souci de valoriser son chargement afin de favoriser sa relation avec Warda. Son nom (qui sonne comme le grec « *Bardia* », ou « *vardia* », le quart) semble aussi évoquer la thématique de la garde, de la nécessaire vigilance face aux aléas de l'existence. De même que la pensée est structurée par l'alternance des traversées et des relâches, l'écriture est marquée par la fragmentation, dans le rythme et dans l'histoire. C'est la narration des veilles, peut-être, qui forme le point commun entre les histoires et les protagonistes. Dans les romans de Conrad, le récit est une activité de confidence lors de quarts ou d'attente de la marée. La perspective de ne sans doute jamais se revoir après ces conversations en forme d'aveu essentiel contribue sans doute à la gravité de ces histoires.

> *Entró de repente en el campo de mi vista, con lentitud de saurio mal herido.* […] *Había, en este*

> *vagabundo despojo del mar, una especie de testimonio de nuestro destino sobre la tierra*. (Mutis, 1989, p. 16-18)

> Il entra tout à coup dans mon champ visuel, avec une lenteur de saurien grièvement blessé. […] Il y avait, dans cette épave vagabonde de la mer, une sorte de témoignage de notre destin sur la terre. (Mutis, 1992, p. 21-22)

Aucune histoire n'est absolument close ni l'issue certaine, puisque les mers permettent de relier les hommes et que le hasard peut remettre en contact des personnages à la fois séparés et unis par les routes fluides : qu'arrivera-t-il au sosie clandestin ? À l'enfant du capitaine Marcel ? Iturri et Warda peuvent-ils se revoir en dépit de la prédiction néfaste, après le naufrage ? Le pilotin du *Pythéas* – voué lui aussi par son nom à l'aventure infinie – est-il, ou non, atteint de la syphilis, après la scène liminaire d'aveu de ses angoisses au capitaine et au radio ? Après une consultation à l'escale, l'enveloppe donnée par le laboratoire tombe dans la boue et ne livre pas le résultat des analyses. Le médecin prononce le mot « rien » mais aussi « nous nous reverrons », ce qui conserve l'ambiguïté du suspens tout en promettant que ces rencontres d'aventures suivent un processus inéluctable fondé sur le dédoublement ou le partage d'aventures similaires. Une philosophie de l'incertain dérive aussi de la vie propre à la mer où, comme le constatait Cook, les marins ne sont séparés de la mort que par une planche pas plus épaisse que la semelle d'un soulier. En ce sens, une réflexion métaphysique est liée au spectacle ou à la confrontation avec l'océan, les calmes et les tempêtes.

L'effet de basculement de ces rencontres déborde les frontières, avec le jeu des pavillons et de la navigation interlope (celle de l'armateur libanais, voire du capitaine Marcel), des escarmouches en terre étrangère (puisque le lieutenant du *Pythéas* est assassiné en Chine). C'est, passant outre les frontières qui ne se matérialisent pas en mer mais sur le papier, le lieu de croisement des nationalités : Kavvadias, écrivain grec né en Mandchourie, officier radio embarqué ; Conrad, un Polonais britannique inspiré par son commandement dans le golfe du Siam ; Larsson, Suédois ayant réécrit *L'Île au trésor*, dont les personnages sont apatrides, que ce soit le capitaine mi-indonésien mi-hollandais portant un nom français qui joue phonétiquement de la *mer* et du *sel*, ou ses invités, une veuve de marin breton, une jeune Espagnole rêvant d'ailleurs, un joaillier irlandais, un Danois solitaire habitant du monde globalisé d'internet ; ou Mutis, Colombien écrivant les aventures d'un Basque à l'accent mi-français, mi-espagnol, amoureux d'une Libanaise. Tous ces écrivains font fi des lignes frontières par la supra-nationalité maritime. Leurs romans sont des récits de mer qui se consacrent à la fugacité des rencontres et à la force du hasard dans les destinées. Les frontières terrestres ne sont pas le fait des marins.

Ligne d'ombre

Le « territoire du vide » n'est donc pas la représentation du blanc des cartes. Déjà les cartes anciennes agrémentaient les cartes de mille détails, des animaux et monstres marins, de tout l'apparat scientifique qui vise à remplir l'inconnu – et à le baliser pour l'habiter. Les routes de collision sont potentiellement des routes de rencontres, sinon des carrefours ouvrant vers d'autres voies du monde, parce que le véritable but, ce ne sont pas les ports mais d'autres étendues de mers.

« L'errance, par l'exode ou l'exil individuel, volontaire ou involontaire, devient l'espace où l'être de notre temps inscrit quelques-unes de ses douloureuses métaphores pour survivre. » ["*La errancia, vía el éxodo o el exilio individual, voluntario o involuntario, viene a ser el espacio donde el ser de nuestro tiempo planta alguna de sus dolorosas metáforas para vivir*."] (López, 2002, p. 37)

C'est un espace quadrillé, ligné et « pointillé », bruissant de sons, d'accents, de récits, d'histoires. Les quatre romans évoqués ne donnent nullement l'impression de traversées fermées et autarciques : la mondialisation, au-delà des frontières disputées des nations, représente en mer une ouverture des routes. Tous les personnages de marins y sont les jouets consentants du destin. Même si le héros de Mutis semble tenir son cap avec un désespoir stoïque, si les marins du Pythéas continuent à cohabiter avec fatalisme, si le capitaine de Larsson rompt au contraire les amarres et met les voiles vers l'horizon, tous semblent, et particulièrement le héros de Conrad, avoir momentanément résolu leurs interrogations métaphysiques :

> *Already the ship was drawing ahead. And I was alone with her. Nothing! no one in the world should stand now between us, throwing a shadow on the way of silent knowledge and mute affection, the perfect communion of a seaman with his first command.* (Conrad, 1912, p. 158-159)

> Déjà le navire avançait. Et j'étais seul avec lui. Rien ! personne au monde ne pourrait maintenant s'interposer entre nous et jeter une ombre sur le chemin de la connaissance silencieuse et de l'affection muette, la communion parfaite d'un marin avec son premier commandement. (Conrad, 2003, p. 995)

Après le croisement des routes et toutes les histoires de marins qui s'y racontent, tous prennent un nouveau cap, dussent-ils parfois mettre leur pavillon en berne…

BIBLIOGRAPHIE

- CARDONA LÓPEZ José, « La última escala del Tramp Steamer : el doble, y de nuevo la errancia y el deterioro en una nouvelle de Álvaro Mutis », *Estudios de Literatura Colombiana*, n°11, julio-diciembre, 2002, p. 30-38.

- CHAPUIS Olivier, *À la mer comme au ciel. Beautemps-Beaupré & la naissance de l'hydrographie moderne (1700-1850). L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie maritime*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1999.

- CONRAD Joseph, *The Secret Sharer. An Episode from the Coast*, dans *'Twixt Land and Sea*, Londres, Dent, 1912.
- CONRAD Joseph, *L'Hôte secret. Un épisode de la côte*, trad. G. Jean-Aubry, dans *Entre terre et mer*, Paris, Gallimard, 1929 ; rééd. coll. « Quarto », 2003, p. 957-996.
- CONRAD Joseph, *The Shadow Line*, Garden City/New York, Doubleday, 1917.
- CONRAD Joseph, *La Ligne d'ombre*, trad. Hélène et Henri Hoppenot, Paris, Gallimard, 1929 ; rééd. coll. « Quarto », 2003, p. 1229-1327.
- CONRAD Joseph, « Geography and some explorers », dans *Last Essays*, Londres & Toronto, Dent, 1926.
- CONRAD Joseph, « De la géographie et de quelques explorateurs », dans *Le Naufrage du Titanic et autres écrits sur la mer*, trad. Christophe Jaquet, Paris, Arléa, 2009, p. 111-139.
- CORBIN Alain, *Le Territoire du vide. L'Occident et le désir de rivage (1750-1840)*, Paris, Aubier, 1988 ; rééd. Flammarion, coll. « Champs », 1990.
- DELEUZE Gilles et GUATTARI Félix, *Mille plateaux. Capitalisme et schizophrénie II*, Paris, Éditions de Minuit, coll. « Critique », 1980.
- FLÉCHER Claire, « Introduction », dans *À bord des géants des mers. Ethnographie embarquée de la logistique globalisée*, Paris, La Découverte, coll. « Sciences humaines », 2023, p. 7-22. https://www.cairn.info/a-bord-des-geants-des-mers–9782348073731-page-7.htm, § 13, « La mondialisation vue « d'en bas » ».
- GANNIER Odile, « Stéréotype et roman maritime : *Sea Trilogy. To the Ends of the Earth*, trilogie maritime de W. Golding », dans O. Gannier (dir.), *Littérature à stéréotypes*, Loxias 17, 15 juin 2007. https://hal.science/hal-04560265.
- GANNIER Odile, *Le Roman maritime. Émergence d'un genre en Occident*, Paris, PUPS, coll. « Imago Mundi », 2011.
- IMBERT Michel et NÈGRE Julien, « Le tracé extravagant des cartes dans *Moby-Dick* et *Walden* », *Transatlantica* [En ligne], 2 | 2012, mis en ligne le 21 juin 2013, cons. 03 juin 2024. http://journals.openedition.org/transatlantica/6042.
- JACOB Christian, « Géométrie, graphisme, figuration », *Encyclopaedia universalis*, Symposium vol.*, 1993.
- LARSSON Björn, *Le Capitaine et les rêves* [*Drömmar vid havet*, 1997], trad. du suédois Philippe Bouquet, Paris, Grasset, 1999.
- MELVILLE Herman, *Moby-Dick; or, The Whale* [1851], éd. Charles Wild Walcutt, New York, Bantam, coll. « Bantam

Classic », 2003.

- MELVILLE Herman, *Moby Dick*, trad. Armel Guerne, Paris, Phébus, coll. « Libretto », 2005.
- MUTIS Álvaro, *La última escala del Tramp Steamer*, Bogotá, Arango Editores, 1989.
- MUTIS Álvaro, *La Dernière Escale du tramp steamer*, trad. Chantal Mairot, Paris, Grasset, « Les Cahiers rouges », 1992.

NOTES

[1]

Ainsi Dicéarque, au IV^e^ siècle avant notre ère, avait-il choisi comme référence absolue une ligne est-ouest maritime reliant les Colonnes d'Hercule, le détroit de Sicile, le Péloponnèse et Rhodes, ligne qui traversait son monde de part en part. Un siècle plus tard, Ératosthène de Cyrène coupa cette ligne première avec l'axe du Nil, qui se prolongeait par Alexandrie, Rhodes, Byzance.

[2]

C'est ainsi que le « galion de Manille » a traversé le Pacifique entre Manille et Acapulco pendant près de deux cent cinquante ans sans se détourner de la ligne fixée au XVI^e^ siècle, ce qui l'a empêché d'avoir connaissance des Marquises – l'exploration n'étant d'ailleurs pas son objet.

[3]

« le transport maritime […] ne fait l'objet que de peu de considération et demeure largement méconnu du grand public. Il n'est mentionné que lors de moments de crise – catastrophes naturelles, pollutions spectaculaires, accidents meurtriers –, ou encore de succès technologiques. Hors de ces événements extraordinaires, le secteur œuvre en silence. » Claire Flécher, « Introduction », dans *À bord des géants des mers. Ethnographie embarquée de la logistique globalisée*, Paris, La Découverte, « Sciences humaines », 2023, p. 7-22. URL : https://www.cairn.info/a-bord-des-geants-des-mers–9782348073731-page-7.htm, § 13, « La mondialisation vue "d'en bas" ».

POUR CITER CET ARTICLE

Odile Gannier, "« Passer des lignes, écrire dans la marge : frontières maritimes, circulations et croisements », dans Yvan Daniel et Gaëlle Loisel (éd.), *Littératures et mondialisation. Actes du 44e congrès de la SFLGC*, 2026, URL : https://sflgc.org/acte/gannier-odile-passer-des-lignes-ecrire-dans-la-marge-frontieres-maritimes-circulations-et-croisements/, page consultée le 16 Septembre 2026.

BIOGRAPHIE DE L'AUTEUR

GANNIER, Odile

Odile Gannier est professeure émérite de littérature générale et comparée à l'Université Côte d'Azur, CTELA. Elle travaille sur la littérature de voyage, la littérature maritime, les littératures insulaires et l'anthropologie culturelle. Outre de nombreuses contributions, elle a notamment publié *La Littérature de voyage* (2001, rééd. 2016), *Le Roman maritime. Émergence d'un genre en occident* (PUPS, 2011) ; elle a co-dirigé des collectifs comme *Variations et répétitions dans le récit de voyage* (*L'Analisi litteraria e linguistica*, 2020), *Écrire le voyage centrifuge : actualité de la littérature migrante*(*L'Entre-deux*, 2020), *Lieux de mémoire et océan. Géographie littéraire de la mémoire transatlantique aux XX*^{e} *et XXI*^{e}*siècles* (Classiques Garnier, 2022), *Frontières de la définition dans le récit de voyage* (Classiques Garnier, 2023). Elle a aussi édité *Le Voyage du capitaine Marchand (1791) : les Marquises et les Îles de la Révolution* (Au vent des îles, 2003), ainsi que le *Journal de bord d'Étienne Marchand. Le Voyage du Solide autour du monde (1790-1792)*, (CTHS, 2005).