

Vies du port :

regards croisés sur l'espace portuaire

Sous la direction de

Jana Altmanova, Maria Centrella, Federico Corradi



UniorPress

Vies du port : regards croisés sur l'espace portuaire

Sous la direction de

Jana Altmanova, Maria Centrella, Federico Corradi



UniorPress



UNIVERSITÀ DI NAPOLI
L'ORIENTALE



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI NAPOLI
PARTHENOPE



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI NAPOLI
FEDERICO II

Actes du Colloque international
tenu à Naples les 22 et 23 septembre 2022
Université de Naples L'Orientale
Université de Naples Parthenope
Université de Naples Federico II

En couverture : Johann Baptist Homann, *Urbis Neapolis cum praecipuis eius aedificiis secundum planitiam exacta delineatio*, détail, 1734, eau-forte (478 × 568 mm).

Vies du port : regards croisés sur l'espace portuaire

Sous la direction de Jana Altmanova, Maria Centrella, Federico Corradi
UniorPress, Napoli 2023. ISBN 978-88-6719-291-5

Avec le financement de l'Agence Universitaire de la Francophonie
Direction régionale Europe Occidentale



Tous les droits de reproduction des images de BIANCO VALENTE, Raffaella MARINIELLO, Domenico Antonio MANCINI contenues dans ce volume sont détenus par les artistes.

UNIORPRESS

VIA NUOVA MARINA 59, 80133 NAPOLI

Creative Commons Attribution 4.0 International License



TABLE DES MATIÈRES

Jana Altmanova, Maria Centrella, Federico Corradi <i>Introduction</i>	p. 7
Michel Collot <i>Géographie littéraire d'une ville-port : Le Havre</i>	p. 15
Federico Corradi <i>Le port comme chronotope dans quelques « romans-géographes » du XVII^e siècle : Le Grand Cyrus et Télémaque</i>	p. 31
Giulia Scuro <i>Naples et ses ports dans la représentation romanesque de La San Felice d'Alexandre Dumas</i>	p. 45
Paul-André Claudel <i>« Soleils couchants derrière les ports ! Gloires incomparables des cités maritimes... ». Alexandrie fin-de-siècle : pèlerinages litté- raires et scénarios romanesques (1880-1920)</i>	p. 61
Antoine de Rosny <i>Du rêve à la vie : l'esthétique des ports dans l'œuvre d'André Suarès</i>	p. 79
Angela Buono <i>Le port « absent » dans l'imaginaire littéraire franco-canadien</i>	p. 95
Maria Giovanna Petrillo - Valeria Sperti <i>Jean-Philippe Toussaint : La Réticence de la littérature ou du chat mort dans le port</i>	p. 105
Martin Walton <i>Discours portuaire et terminologie : propriété en guise de protection</i>	p. 123
Claudio Grimaldi - Maria Chiara Salvatore <i>Les relations ville-port au fil de l'eau et au fil des siècles : évolutions entre langue et culture</i>	p. 139
Maria Centrella - Serafina Germano <i>Pour un glossaire du waterfront : problématiques conceptuelles et terminologiques</i>	p. 149

Concetta Cavallini « <i>Le port qui devrait offrir un tableau animé</i> ». <i>La description des ports des Pouilles dans les voyages en Italie (XVI^e-XIX^e siècles)</i>	p. 163
Loredana Trovato « <i>Trieste, pas si triste que ça !</i> ». <i>La ville des Habsbourg et son port dans les discours touristiques en ligne</i>	p. 179
Jana Altmanova - Camilla Nappi - Sarah Nora Pinto - Silvia Domenica Zollo <i>La communication publique portuaire sur la protection de l'environnement et de l'accessibilité : entre textes, discours et dispositifs énonciatifs</i>	p. 195
Andrea Bottalico <i>Les ports, les marchandises, les migrants</i>	p. 219
David Ospital <i>Baltxan ou le rôle de la confiance dans la création d'une innovation financière auprès des pêcheurs artisanaux du port de Saint-Jean-de-Luz</i>	p. 223
ANNEXE	
Entretien conduit par Maria De Vivo <i>Les « vies du port » selon Bianco-Valente, Raffaella Mariniello et Domenico Antonio Mancini</i>	p. 237
Intervista a cura di Maria De Vivo <i>Le “vite del porto” secondo Bianco-Valente, Raffaella Mariniello, Domenico Antonio Mancini</i>	p. 249
Profils bio-bibliographiques	p. 261

Introduction

Caractérisant fortement le territoire dans lequel il se trouve, le port assume un rôle avant tout économique, étant donné que sa fonction principale est de faire transiter des marchandises et des passagers et de proposer des biens et des services. Cependant, sa dimension économique ne doit pas conduire à sous-estimer l'impact social, esthétique, culturel et linguistique qu'il peut exercer sur le territoire dont il fait partie. Depuis l'Antiquité, la côte méditerranéenne est parsemée de ports, formant un dense réseau qui a été consolidé par l'expansion romaine. Héritière, comme tant d'autres villes du pourtour méditerranéen, de ces infrastructures, la ville de Naples s'est historiquement construite en relation avec ses ports, créant un lien étroit avec la mer Méditerranée qui a été sévèrement compromis dans la seconde moitié du XX^e siècle par des interventions urbaines séparant la ville de son port. L'objectif du projet « Les ports de la Méditerranée », financé par l'Agence Universitaire de la Francophonie (AUF) dans le cadre du DEFI (Développement d'espaces francophones d'innovation), qui implique trois universités napolitaines – L'Orientale, Parthenope et Federico II – était de valoriser le port d'un point de vue scientifique et social comme lieu de vie et d'imaginaire, avec une référence particulière, mais non exclusive, aux cultures française et francophone, et de faire du port un lieu de production et d'accès à la culture, en intensifiant ses relations avec la collectivité.

Le colloque *Vies du port : regards croisés sur l'espace portuaire*, qui s'est tenu à Naples les 22 et 23 septembre 2022 entre Villa Doria D'Angri et Palazzo del Mediterraneo a été une occasion de dialogue entre spécialistes de disciplines différentes, avec la participation d'artistes contemporains, sur le thème du port dans ses implications économiques et sociales, mais aussi dans ses interactions avec la créativité humaine. Le colloque, qui avait pour but de présenter les résultats des travaux menés par des groupes de recherche interuniversitaires, était articulé en cinq axes de recherche :

- Imaginaires littéraires et artistiques du port (responsable Federico Corradi) : une réflexion sur le port comme lieu de l'imaginaire, dans ses interactions avec la créativité humaine (littéraire, artistique, photographique, architecturale, cinématographique, etc.) ;

- Langue et terminologie du port (responsable Maria Centrella) : une enquête sur les langues sectorielles du port, sur la terminologie relative aux règlements, aux activités et aux services portuaires, dans une perspective qui, partant de la langue française, pourrait être étendue à d'autres langues européennes ;
- Port et médiation linguistique et culturelle (responsable Jana Altmanova) : une réflexion sur les aspects linguistiques et culturels de l'accueil des touristes, des travailleurs et d'autres catégories de voyageurs, à partir de l'analyse des matériaux destinés à faciliter l'accès aux services essentiels dans les lieux d'arrivée, pour dégager les caractéristiques de la communication spécifique aux ports, notamment sur les questions de protection de l'environnement et de handicap ;
- Ports et migrations (responsable Fabio Amato - Centre MoMi, Mobilité et migrations internationales) : une investigation sur les relations entre le port et le phénomène des migrations, qui, étant donné son caractère cyclique dans l'histoire, acquiert aujourd'hui une dimension aussi vaste qu'urgente ;
- Les ports et l'économie (responsable Fabiana Sciarelli) : une enquête sur les liens entre le port et la dimension économique d'une ville ou d'un territoire.

La thématique du port ouvrait donc de nombreuses pistes de réflexion que nous comptons aborder de façon transversale à travers les cinq axes énumérés ci-dessus, mettant en évidence le port à la fois comme lieu de travail et espace de l'imaginaire.

Sur le plan géographique et symbolique, en effet, le port agit comme un seuil et une frontière, où les opposés se rencontrent de manière dynamique : *nature/culture* (le port est un espace anthropique dans lequel l'environnement naturel est fortement transformé par l'action humaine) ; *lieu/non-lieu* (le port peut apparaître comme un pur espace de transit, informe et déplaisant, mais il est aussi un lieu de vie qui a sa propre esthétique liée à l'imagerie de la modernité, comme en témoignent les nombreux projets de réaménagement urbain) ; *ouverture/fermeture* (le port est une frontière, un lieu de contrôle mais aussi un lieu de passage où se rencontrent des peuples, des cultures et des langues différents, et le centre de nombreux réseaux de transport) ; *mouvement/immobilité* (le

port est un lieu de ferveur, mais aussi d'arrêt et d'attente, avant le départ ou à la fin du voyage) ; *protection/exposition* (le port est un lieu protégé, un « havre », mais il est aussi exposé à toutes sortes d'événements traumatiques – attaques militaires, émeutes, incendies, pollution, etc.). Ces oppositions, qui apparaissent dans la plupart des communications, sont largement transversales à nos axes de recherche et montrent la cohérence de notre enquête par-delà les clivages disciplinaires.

Dans une perspective diachronique, nous avons cherché à saisir également l'évolution de la fonction et de la représentation du port de la première modernité à nos jours, à travers l'analyse des représentations artistiques et littéraires, des changements architecturaux et paysagers, ou encore par l'étude de certains jargons professionnels désormais disparus ainsi que de l'émergence de nouveaux domaines terminologiques. Ces multiples transformations sont en lien avec l'intensification du commerce mondial, le développement du tourisme de croisière ou du tourisme durable, mais aussi avec le phénomène de plus en plus dramatique des migrations. Enfin, les différentes pistes de réflexion ouvrent la question des perspectives futures des ports méditerranéens en termes économiques, sociopolitiques et urbanistiques.

Cet ouvrage rassemble la plupart des textes issus du colloque ainsi que d'autres contributions autour de ce sujet sélectionnées par le comité scientifique. La première section, concernant les « Imaginaires littéraires et artistiques du port », s'ouvre par un article à visée théorique de Michel Collot, qui, à partir d'un projet réalisé il y a quelques années par Sonia Anton et par son équipe de chercheurs, se penche sur le « territoire littéraire » du Havre, pour montrer la fécondité de la géographie littéraire quand elle aborde une ville-port parmi les plus représentatives du XX^e siècle. La galerie de citations qu'il propose montre la nécessité de conjuguer l'observation géographique, historique et sociologique avec une approche « géocritique » et/ou « géopoétique » sensible à l'imaginaire des auteurs dans sa capacité de transfigurer poétiquement le paysage. Federico Corradi analyse la fonction du port dans le roman du XVII^e siècle, prenant l'exemple du *Grand Cyrus* de Madeleine de Scudéry et du *Télémaque* de Fénelon, deux romans méditerranéens où l'imaginaire portuaire est omniprésent. Espace liminaire par excellence, le port y a d'abord une dimension fonctionnelle, puisqu'il lance ou relance l'action ; mais il a également une dimension symbolique, en tant que lieu de refuge – réel ou apparent

– contre la violence des vagues ; il se charge enfin de nouvelles connotations poétiques qui rappellent les peintres paysagistes contemporains. Un autre grand roman méditerranéen est *La San Felice* d'Alexandre Dumas : dans son analyse de quelques grandes scènes du roman, Giulia Scuro présente le port, espace excentrique selon la définition de Lotman, comme un lieu hybride, suspendu entre la terre et l'eau, qui échappe aux contraintes du réalisme pour activer tantôt une dimension fantastique, tantôt une transgression des rôles dans les rapports entre les personnages. Cette première partie du volume continue par une série d'articles consacrés à l'évolution des représentations littéraires du port entre la fin du XIX^e siècle et l'époque contemporaine. Paul-André Claudel s'intéresse à l'un des archétypes de l'imaginaire occidental du port, Alexandrie d'Égypte. À partir d'un corpus de textes de la Belle-Époque – relations de voyage, guides touristiques et romans archéologiques –, Claudel interroge l'écart qui se creuse entre un passé glorieux, symbolisé par quelques images évocatrices, et un présent déceptif, marqué par les ravages d'un urbanisme à l'europpéenne qui a défiguré l'aspect de la ville. D'où l'effort des écrivains pour retrouver, par une forme d'*archéo-rêverie*, un passé qui se fait par moments le miroir d'un présent crépusculaire. Un autre grand écrivain-voyageur du début du XX^e siècle, André Suarès, a fait du port le centre de son univers imaginaire. Antoine de Rosny passe en revue les nombreuses images de ports dans l'œuvre de Suarès, entre souvenirs autobiographiques et transfigurations imaginaires. Et c'est la variété qui l'emporte : si les ports brumeux du septentrion font l'objet d'évocations romantiques, les grandes villes méditerranéennes paraissent susciter un mélange d'attrait et de répulsion, tandis que les petits ports de pêche, par leurs formes simples et leur allure calme, appellent une esthétique picturale et solaire animée parfois par les souvenirs de l'antique. Dans le domaine francophone, le port est un objet littéraire non moins significatif. Jean-Philippe Toussaint, écrivain qui revendique discrètement sa « belgitude », en fait le cadre d'un roman qui marque un tournant dans sa production, *La Réticence*. Selon Maria Giovanna Petrillo et Valeria Sperti, le port y apparaît comme un « mi-lieu » doué d'une fonction « liminaire et paratopique », qui accueille en abyme une véritable enquête sur le roman contemporain. Toussaint se sert de l'espace portuaire de l'île imaginaire de Sasuelo pour déconstruire la structure classique du roman policier, choisissant comme intertexte pour sa parodie l'un des classiques

du genre, *Le Port des brumes* de Simenon. Beaucoup moins présent dans les images de la littérature franco-canadienne, qui a tendance à privilégier les paysages naturels comme le grand fleuve Saint-Laurent, le port, par sa présence discrète, n'en participe pas moins, en tant que lieu de passage et carrefour de relations, à la construction identitaire et symbolique. Angela Buono passe en revue un certain nombre de textes – romans, poèmes, relations de voyage – où le port peut être vu comme un symbole de l'identité franco-canadienne, suspendue entre appartenance et absence, exil et quête identitaire.

En ce qui concerne le deuxième axe de recherche, « Langue et terminologie du port », Martin Walton vise à orienter le lecteur dans ce qu'il appelle le « labyrinthe de textes » qui gravitent autour du port, c'est-à-dire les textes produits par les institutions et les entreprises multinationales, dans lesquels s'entrecroisent différents langages – juridique, économique, écologique, etc. – et de multiples acteurs – politiques ou privés –, en proposant des exemples concernant les ports de Bayonne, Bordeaux et Marseille. Vient ensuite la contribution de Claudio Grimaldi et Maria Chiara Salvatore, qu'ils définissent un travail « terminographique » dans la mesure où ils étudient la question terminologique dans le cadre de la relation entre la ville et le port à travers une perspective historico-culturelle qui se concentre sur son évolution au fil des siècles ; la ville portuaire qu'ils prennent comme exemple est principalement Naples, qui, comme d'autres villes méditerranéennes, a connu une évolution particulière en matière de *waterfront* : lieu hybride et point de vue privilégié sur la terminologie portuaire. La contribution de Maria Centrella et Serafina Germano s'inscrit en continuité avec celle de Grimaldi et Salvatore. Elles y exposent les caractéristiques que doit avoir un « glossaire du waterfront », un projet qui aspire à réunir les principales langues de l'espace euro-méditerranéen. Centrella et Germano montrent les premières étapes de ce projet : de l'identification des critères à celle des sources, mais aussi l'utilisation de programmes informatiques pour observer le foisonnement lexical en fonction de la typologie textuelle de référence.

Concetta Cavallini ouvre la série de contributions sur le troisième axe « Port et médiation linguistique et culturelle », en s'intéressant aux descriptions des ports des Pouilles que l'on trouve dans les récits de voyage en Italie du XVI^e au XIX^e siècle. Le port est un lieu parti-

culièrement représentatif de cette région du sud de l'Italie, puisqu'il s'agit d'une terre en contact étroit avec la mer, mais aussi d'une étape obligée pour les voyageurs qui, dans la plupart des cas, atteignaient ces lieux par la mer ou partaient en pèlerinage vers la Terre sainte. Cavallini montre comment on peut réfléchir sur la langue employée dans les descriptions portuaires même dans un corpus qui, par sa nature, ne peut qu'être diversifié et emprunter des styles différents. L'Italie du Nord est également examinée, comme le montre la contribution de Loredana Trovato sur Trieste, dont le sujet d'analyse est le discours touristique en ligne inhérent au port. Cette ville frontière est moins connue que les autres étapes italiennes du Grand Tour. Pourtant, elle a été la destination de nombreux auteurs séduits par sa singularité, due en grande partie à sa position entre plusieurs langues et cultures. Trovato a rassemblé un corpus de vingt-cinq sites et blogs en raison de l'importance qu'ils accordent à la ville de Trieste ; ce choix a exclu aussi bien les récits de voyage littéraires que les guides papier les plus connus comme le Routard, afin d'analyser exclusivement le discours touristique en ligne, en se concentrant en particulier sur le discours provenant de la multiplication des guides non professionnels, c'est-à-dire sans objectif commercial.

À partir du dépouillement des textes et discours disponibles sur les sites officiels des ports, des institutions maritimes nationales et des principales associations collaborant avec les ports, Jana Altmanova, Camilla Nappi, Sarah Nora Pinto et Silvia Domenica Zollo proposent de dégager des constantes sémantico-énonciatives de la communication publique portuaire avec les citoyens autour de deux thématiques au fort impact social : l'environnement et le handicap. Sont ainsi dégagées des postures énonciatives communes, véhiculées en l'occurrence par des textes dont la nature est extrêmement variée, qui peuvent être cependant regroupés en deux typologies discursives, à savoir le discours institutionnel et le discours de sensibilisation. Malgré les différences entre les deux types de discours, il ressort de l'analyse que la communication portuaire est centrée sur le destinataire, impliquant un effacement des énonciateurs, et recourt volontiers aux stratégies des discours publicitaires.

En ce qui concerne l'axe « Ports et migrations », Andrea Bottalico propose quelques réflexions basées sur sa monographie récemment publiée, *Le frontiere del mondo. Viaggio nella filiera del container* ; son prin-

Le principal domaine de recherche consiste en l'étude sociologique de la relation triangulaire existant entre les ports, les migrants et la production commerciale. Bottalico met ici en relation le passage des produits commerciaux et des migrants dans les ports en donnant quelques exemples, dont certains concernent la période d'isolement due à la pandémie de Coronavirus en 2020. Enfin, l'axe « Les ports et l'économie » est représenté par la contribution de David Ospital qui apporte une étude de cas très particulière, celle des petits pêcheurs de Saint-Jean-de-Luz qui ont créé un fonds appelé Baltxan afin de réaliser une filière économique alternative qui leur permettrait de dépasser les contraintes économiques du marché. Ospital aborde le thème de la confiance dans l'organisation économique et ses implications, puis dresse un tableau très détaillé des innovations mises en œuvre par les pêcheurs, des prêts accordés par ce fonds et de la possible pérennité d'un patrimoine ressenti comme collectif par la communauté.

En annexe au volume, on trouvera, recueillis par Maria De Vivo, les propos tenus en conclusion du colloque par quatre artistes contemporains – le duo Bianco-Valente, Raffaella Mariniello, Domenico Antonio Mancini – qui ont travaillé à maintes reprises sur le thème du port et des migrations. Nous remercions les artistes qui ont évoqué leur expérience et les enjeux de leurs travaux ; ils ont également partagé quelques-unes de leurs créations, dont certaines ont été exposées pendant le colloque et sont incluses dans ce volume. La diversité et la qualité de leurs réalisations sont un bon témoignage de la fécondité de ces thématiques, même dans la création contemporaine, à la frontière entre volonté de témoignage et transfiguration imaginaire.

Jana ALTMANOVA
Maria CENTRELLA
Federico CORRADI

Qu'il nous soit permis ici de remercier tout particulièrement Giulia Scuro, membre de l'équipe du projet, pour son aide précieuse au moment de la relecture et de la mise en forme du volume.

Géographie littéraire d'une ville-port : Le Havre

MICHEL COLLOT

Dans le contexte du « tournant spatial » des Sciences de l'Homme et de la Société, un nouvel intérêt s'est fait jour depuis un quart de siècle pour les représentations de l'espace dans les textes littéraires. Cet intérêt s'est manifesté à la fois chez certains géographes, partisans d'une géographie humaine, voire humaniste et culturelle, qui ont cherché dans la littérature l'expression et la représentation de la relation que les sociétés et les individus entretiennent avec leur cadre de vie, et chez des littéraires attentifs à l'ancrage des œuvres dans un territoire (à la géographie de la littérature) et à l'inscription des lieux dans les textes (à la géographie dans la littérature).

Au croisement de ces deux disciplines, on a assisté à l'essor, à côté de l'histoire littéraire traditionnelle, d'une géographie littéraire, qui a donné lieu à l'invention de nouvelles méthodes comme la géocritique ou la géopoétique.¹ Son ambition, comme son appellation, est double : elle s'attache à montrer comment les écrivains représentent les lieux qu'ils évoquent dans leurs textes et comment ils les transforment par l'imaginaire et par l'écriture. Sa démarche est donc essentiellement pluridisciplinaire, mobilisant à la fois l'apport des sciences humaines et sociales, comme la géographie, l'histoire ou la sociologie et celui de la critique littéraire et de la poétique.

Je prendrai comme exemple de cette démarche les travaux qui ont été menés il y a une dizaine d'années sur « le territoire littéraire » d'une ville-port : Le Havre. Ils ont donné lieu à la création d'un site internet, à la mise en place d'un parcours touristique² et à deux publications académiques.³ Je me propose d'en présenter le corpus et

¹ J'en ai présenté les différentes tendances dans *Pour une géographie littéraire*, Paris, Corti, 2014.

² « Promenade littéraire Le Havre », URL : <http://www.promenadelitteraire-lehavre.fr>.

³ Sonia Anton (éd.), *Le Territoire littéraire du Havre dans la première moitié du XX^e siècle*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 2013 (abrégé par la suite en TLH) ; *Vers une cartographie littéraire du Havre : de Bernardin de Saint-Pierre à Pascal Quignard*, paru en 2014 aux mêmes éditions. Les textes sont en ligne sur le site des PURH : <https://books.openedition.org/purh/15497> et <https://books.openedition.org/purh/2514>.

les méthodes, et d'en dégager les enjeux et l'intérêt pour la définition d'un imaginaire et d'une poésie portuaires.

Une promenade littéraire

Le travail de Sonia Anton et de l'équipe de chercheurs qu'elle a dirigés a consisté d'abord à réunir un corpus de textes littéraires qui ont été écrits au Havre ou qui mentionnent ou décrivent la ville et son port. Des extraits de ces textes ont été numérisés et répartis en fonction des différents lieux qu'ils évoquent, de manière à dresser une véritable « cartographie littéraire » du Havre mise en ligne sur un site internet, qui recense une vingtaine de points d'intérêt, numérotés et localisés sur un plan de la ville.

En cliquant sur le numéro, le visiteur peut lire ou écouter *on line*, lus par un comédien, de brefs passages des textes liés à l'endroit ainsi repéré, tout en étant guidé vers d'autres lieux et d'autres textes. Ce site internet est le support d'une « promenade littéraire », qui invite le visiteur à parcourir la ville en s'arrêtant à chacune des stations repérées sur la carte et équipées d'un banc où il peut s'asseoir et consulter un panneau qui lui donne à lire l'extrait d'un texte et à voir une image en rapport avec le lieu. Un flashcode lui permet de se connecter à la page du site internet où il pourra en savoir plus sur l'auteur du texte et découvrir d'autres extraits.

Ce volet touristique de l'entreprise n'en est pas la seule visée, mais la retombée la plus spectaculaire, assez intéressante pour une réflexion interdisciplinaire comme celle de notre colloque. Il mobilise les nouvelles technologies de l'information pour superposer trois espaces : le territoire de la ville, l'espace littéraire et le cyberspace. Un tel dispositif montre comment la recherche littéraire peut trouver un débouché dans la vie culturelle mais aussi sociale, économique et politique contemporaine. Il participe du développement d'un tourisme littéraire qui est devenu pour beaucoup de collectivités locales et régionales un instrument de valorisation et de promotion de leur patrimoine.

Le projet scientifique

Mais l'intérêt du projet ne se limite pas à ses retombées touristiques et politiques, il répond aussi à une ambition scientifique. Il vise à « construire un parcours pertinent du point de vue de la recherche

littéraire, mais qui soit aussi évocateur et accessible à des non-universitaires, habitants du Havre tout d'abord, touristes d'autre part ».⁴ Il constitue une contribution originale à la géographie littéraire. Les deux ouvrages collectifs publiés sous la direction de Sonia Anton s'attachent à explorer plus en profondeur « Le territoire littéraire du Havre », en remplaçant les extraits mis en ligne sur le site dans le contexte plus large des ouvrages ou des œuvres dont ils sont issus.

L'expression de « territoire littéraire » est à double entente : elle désigne à la fois un ensemble de textes et les lieux où ils ont été écrits ou qu'ils représentent. Son étude répond à un double objectif : elle vise à mettre au jour ce que ces textes nous apprennent sur ces lieux et le rôle que ces lieux jouent dans ces textes. Cette double visée est constitutive de la géographie littéraire. Pour ce faire, il faut se doter d'une méthode. Celle dont se réclame Sonia Anton est la « géocritique », dont l'inventeur est Bertrand Westphal⁵ et qu'elle définit comme « une méthodologie comparatiste consistant à rassembler un corpus d'œuvres autour d'un lieu, qui devient le centre et le fil conducteur des rapprochements opérés, dans une dynamique 'géocentrée', c'est-à-dire qui ne tourne plus autour d'un auteur, mais d'un lieu ».⁶

Elle précise que « cette approche permet à la fois d'enrichir notre connaissance de chacun des auteurs, et notre appréhension de l'espace considéré, – en l'occurrence Le Havre – perçu de façon diachronique et multifocale ».⁷ Conformément à ce programme, les études réunies dans les deux volumes présentent des approches géographiques, historiques ou sociologiques, et des analyses plus proprement littéraires, consacrées à un écrivain ou à un texte. Je donnerai quelques exemples de chacune de ces approches, que je vais distinguer pour les besoins de l'exposé, mais qui sont souvent associées dans ces études.

⁴ Présentation du projet sur le site « Promenade littéraire Le Havre », URL : <http://www.promenadelitteraire-lehavre.fr/spip.php?article36>.

⁵ Voir notamment son essai *La Géocritique. Réel, fiction, espace*, Paris, Les Éditions de Minuit, 2007.

⁶ *TLH*, p. 19.

⁷ Présentation du projet sur le site « Promenade littéraire Le Havre », URL : <http://www.promenadelitteraire-lehavre.fr/spip.php?article36>.

Approche géographique

La promenade littéraire et le site qui l'accompagne font la part belle à l'approche géographique, puisqu'ils tendent à géolocaliser les référents des textes du corpus : tel quartier, tel quai du port, telle rue... Ils visent à dresser une « cartographie littéraire du Havre », mettant sur le même plan les lieux où ont été écrits certains textes, par exemple l'hôtel Frascati où Céline a écrit en partie *Mort à crédit*⁸ et ceux qui s'y trouvent mentionnés, évoqués ou décrits, par exemple la rue des Galions évoquée par Michel Leiris dans *L'Âge d'homme*.⁹

Cette approche géographique met l'accent sur la fonction référentielle des textes, ce qui explique le privilège accordé à certains genres littéraires, comme les journaux de voyage, par exemple *Les Mémoires d'un touriste* de Stendhal, ou les reportages, tels ceux qui sont rassemblés par Jean Rolin dans *Terminal Frigo*.¹⁰ L'écrivain-reporter se veut avant tout un observateur, qui s'efforce de rendre compte de la réalité de la manière la plus objective possible. Il remplit ainsi au mieux le cahier des charges d'une géographie littéraire qui vise à situer avec exactitude les lieux dans l'espace, au point de pouvoir les cartographier. Dans les pages qu'il consacre au Havre, c'est un véritable plan du port que Jean Rolin propose à son lecteur, à grand renfort de précisions topographiques :

En franchissant le pont VI, à l'extrémité occidentale du bassin Marcel-Depujols, on pénètre sur un territoire que les transformations du port du Havre ont fini par insulariser complètement. On s'aligne d'autre part sur un axe, formé successivement par l'avenue de l'Amiral-du-Chillon et la route de l'Estuaire, qui dessert tous les terminaux à conteneurs – y compris celui qui est en train de naître dans la boue et la poussière du chantier de « Port 2000 » – avant de rejoindre le pont de Normandie.¹¹

Un autre genre privilégié est l'autobiographie. Une attention particulière est prêtée aux récits d'enfance et de jeunesse, les lieux étant censés

⁸ *TLH*, p. 13.

⁹ *TLH*, p. 46.

¹⁰ Jean Rolin, *Terminal Frigo*, Paris, P.O.L., 2005 (abrégé par la suite en *TF*).

¹¹ *TF*, p. 195.

pendant ces périodes avoir contribué à la formation et à la vocation des écrivains qui y ont vécu. À la fin de *L'Été 76*, où il raconte son adolescence, Benoît Duteurtre, au moment de quitter « la ville de son enfance » jette un dernier regard sur « ces lieux qui (l')avaient façonné ».¹² Cette empreinte est encore plus forte lorsque ces lieux de la mémoire personnelle portent aussi la marque de l'histoire collective. C'est le cas des ruines du Havre, au milieu desquelles Pascal Quignard a vécu son enfance au sortir de la guerre :

Quand j'entrais sur mon tricycle à toute allure dans le square Saint Roch du Havre, je pénétrais en chantant à tue-tête dans le charnier de la Seconde Guerre mondiale que la municipalité avait fait couvrir de fleurs. [...] Je cheminais dans les décombres jusqu'au lycée en ruines, grim pant sur les ruines [...]. Il resta plus de maisons et d'églises debout à Guernica, petite ville de Biscaye, en mai 1937 que dans le port du Havre, en 1944.¹³

Dans un entretien accordé en 2011 à une publication locale, Quignard n'hésite pas à dire que de telles expériences ont marqué durablement sa vie et son œuvre : « Je pense qu'une ville neuve poussant sur une cité anéantie, cela a destiné mes jours. Cela a influencé considérablement ce que j'écris. Les sept volumes de mon *Dernier royaume* c'est une immense reconstruction fragile sur des ruines ».¹⁴

Approche historique

Approche géographique et approche historique sont nécessairement liées, s'agissant d'un territoire aussi fortement marqué par l'Histoire. La confrontation de textes qui s'échelonnent de 1830 à 2014 permet de donner à la géographie littéraire une dimension diachronique, de suivre les transformations qui ont affecté au fil de l'histoire non seulement la physionomie des lieux, mais leur économie et leur sociologie. C'est particulièrement net pour le port, dont le fonctionnement et la

¹² Benoît Duteurtre, *L'Été 76*, Paris, Gallimard, coll. « Folio », 2011, p. 203.

¹³ Pascal Quignard, *Les Désarçonnés. Dernier Royaume VII*, Paris, Grasset & Fasquelle, coll. « Folio », 2012, pp. 35-36.

¹⁴ Pascal Quignard, Entretien, 2017 et plus : *revue culturelle du Havre*, n. 2, décembre 2011, pp. 29-31.

topographie elle-même ont été profondément modifiés par l'évolution du transport maritime. Il a fallu agrandir les bassins ou en creuser d'autres pour accueillir des bateaux de tonnage de plus en plus important, étendre la zone portuaire pour installer des industries, conquérir de nouvelles surfaces sur les terrains marécageux de l'estuaire...

Toutes ces évolutions sont lisibles au fil des textes écrits du 19^e à nos jours. Pendant un siècle, les paquebots, de plus en plus grands, ont été les acteurs principaux de la dramaturgie et de la mythologie du port. Mais à partir des années 1960 le développement du transport aérien a entraîné le déclin des liaisons maritimes transatlantiques : le *France* a fait escale au Havre pour la dernière fois en 1974. Dès lors, la gare maritime qui accueillait les passagers venus en train de Paris pour embarquer sur les paquebots s'est retrouvée désaffectée. Et lorsque Benoît Duteurtre s'y rend en 1976, la zone qui l'entoure apparaît à l'abandon, l'activité du port s'étant déplacée plus loin :

Donnant quelques coups de pédales pour relancer le solex, je passai devant la gare maritime où arrivaient autrefois les trains de Paris. Tout était fermé maintenant. [...] Oubliant le temps des paquebots, je filai plus loin entre les rails. [...] Les bassins presque déserts commençaient à prendre des allures de port abandonné, tandis que grandissaient, à plusieurs kilomètres, les nouveaux quais ultramodernes où s'empilaient les conteneurs sur d'immenses terre-pleins grillagés.¹⁵

Un quart de siècle plus tard, l'impression d'abandon s'est encore aggravée et la gare maritime n'abrite plus que les pigeons, les chats et les vagabonds, si l'on en croit la description à la fois précise et hallucinante qu'en donne Olivier Rolin :

Si l'on aborde ce bâtiment par l'avenue Lucine-Corbeaux, et si l'on emprunte la rampe desservant le premier étage, en suivant celle-ci jusqu'au bout, au-dessus du quai Joannès-Couvert, on atteint une sorte d'auvent protégeant ce qui est peut-être la dernière porte donnant accès à l'intérieur du bâtiment. Mais ce qu'on en voit par l'ouverture de cette porte — d'élégantes colonnettes brisées, partiellement dorées, dont des morceaux gisent à terre — est à ce point envahi de fiente et de plumes de pigeons, ces derniers, affolés, battant des ailes

¹⁵ Benoît Duteurtre, *op. cit.*, pp. 148-149.

en tous sens et se heurtant aux murs, que ce foisonnement d'une vie animale répugnante décourage toute investigation plus poussée.¹⁶

On aura remarqué le luxe de notations géométriques qui émaillent les descriptions de Jean Rolin. Elles rappellent un peu l'esthétique du Nouveau Roman, mais elles sont aussi en accord avec l'évolution du paysage portuaire contemporain, qui va dans le sens d'une gestion de plus en plus fonctionnelle de l'espace, rendue notamment nécessaire par la généralisation du transport des marchandises par conteneurs, comme le montre Philippe Huet dans *La Nuit des docks* :

Les mastodontes avaient eu besoin d'espace. Pour eux, on avait nivelé les terrains vagues et coupé l'herbe sauvage. Désormais, sur des dizaines d'hectares de bitume, balisées comme un parking de mégapole, les boîtes de fer s'empilaient par milliers, s'alignaient, se numérotaient dans un ordre impeccable. C'était comme une armée.

Ce lieu avait un nom : « Terminal conteneurs ».¹⁷

Jean Rolin n'hésite pas à relater en détails cette révolution du fret maritime « sur un mode épique » ou « romanesque »¹⁸ et il décrit l'installation d'un portique à conteneurs géant, « de dimensions 'super over panamax' » comme une « manœuvre spectaculaire, non dénuée de cette beauté particulière qui s'attache aux prouesses techniques ».¹⁹

Les transformations qu'ont connues depuis la seconde guerre mondiale le port et la ville du Havre, entièrement reconstruite selon les principes d'une architecture et d'un urbanisme fonctionnels, souvent critiqués, peuvent aussi séduire les écrivains par leur modernité radicale et agressive. Leur description reflète non seulement l'évolution des techniques mais celles du goût et de la sensibilité artistiques. Benoît Duteurtre, s'émancipant à l'adolescence du goût classique de ses parents, en fait un vibrant éloge : « Cette architecture monumentale me semblait aujourd'hui presque radieuse, bien qu'on m'eût appris à

¹⁶ TF, pp. 190-191.

¹⁷ Philippe Huet, *La Nuit des docks*, Paris, Albin Michel, coll. « Le Livre de poche », 1995, p. 72.

¹⁸ TF, p. 187.

¹⁹ TF, p. 237.

la trouver si laide ». ²⁰ La dégradation et la déshérence des anciennes installations portuaires elles-mêmes ne sont pas exemptes à ses yeux d'une certaine beauté post-moderne :

À l'extrémité du quai Johannès-Couvert, j'aimais surtout m'approcher de la « forme de radoub » n. 7, une cale sèche qui accueillait autrefois les vaisseaux transatlantiques. Le plus souvent elle était vide et faisait penser à une cathédrale creusée dans le sol. Profonde de plusieurs dizaines de mètres, elle prenait en séchant une couleur de rouille. Le long de ses parois incurvées dévalaient quantité de petits escaliers incrustés d'algues et de coquillages. Depuis que je connaissais l'art contemporain, je regardais cette cuve immense, sa matière ferrugineuse et ses teintes orangées plongeant vers l'intérieur de la terre comme une création fabuleuse. ²¹

Approche sociologique

L'évolution des technologies va de pair avec celle de la sociologie : les effectifs diminuent, certaines professions, comme celle des dockers, sont particulièrement menacées. La part d'une main-d'œuvre étrangère sous-qualifiée augmente. Tout cela a des répercussions sur la culture ouvrière et la vie syndicale, qu'Olivier Rolin, dans *Terminal Frigo*, évoque à propos d'autres ports. La géographie du Havre a été longtemps marquée par un fort contraste, voire une opposition entre la ville haute, avec ses villas cossues, et la ville basse, avec ses quartiers populaires, et entre les rues commerçantes du centre-ville et les rues voisines du port, qui offraient aux marins débits de boisson et lieux de prostitution.

À ces bas quartiers s'attache un folklore qui inspire tantôt la répulsion tantôt la fascination. Le roman de Raymond Queneau, *Un rude hiver*, qui se déroule entièrement au Havre, pendant la guerre de 14-18, met en scène un personnage passablement réactionnaire, admirateur de l'armée allemande. Le quartier du port offre à ses yeux le spectacle d'une saleté matérielle et d'une misère sociale et morale qu'il réprouve et dont il se détourne en fréquentant surtout les beaux quartiers et les hauteurs de la ville :

Il passa sur le pont, et sous le pont s'épaississait l'eau du port toujours plus crémeuse d'huile et d'ordure, et de charbon. Il prit la rue des

²⁰ Benoît Duteurtre, *op. cit.*, p. 147.

²¹ *Idem*, p. 149.

Drapiers et, après la pouillierie sordide et vibrante du quartier Notre-Dame, se retrouva en pays civilisé, rue de Paris. [...]

Un tramway l'emmena jusqu'à l'Eure, d'où il revint par les quais et les quartiers ouvriers, une longue promenade à travers un monde de travail et d'horreur. De toutes parts s'agitaient des machines et des esclaves [...]. Il entretenait avec délices sa répulsion absolue et fanatique pour la plèbe du port et des usines, pour la racaille en casquette, les prolétaires bourreaux de leurs enfants, insolents avec les honnêtes gens, ivrognes, brutaux, séditionnaires et sales. Certains quartiers de la ville avec leurs taudis pavoisés de linges et grouillants de mioches, avec leurs bordels et leurs estaminets, représentaient pour lui sur terre l'image la plus proche de l'enfer.²²

Sartre et Simone de Beauvoir, qui fuyaient la bourgeoisie provinciale, aimaient au contraire se mêler à la foule interlope du port et à s'encaillonner dans ses quartiers chauds :

Nous nous retrouvions d'ordinaire au Havre qui nous paraissait plus gai que Rouen. J'aimais les vieux bassins, leurs quais bordés de boîtes à matelots et d'hôtels borgnes, les maisons étroites, coiffées de toits qui leur tombaient jusqu'aux yeux. [...] La plus jolie rue du quartier, c'était la rue des Galions dont au soir les enseignes multicolores s'allumaient [...]; tous les Havrais la connaissaient : entre les bordels gardés par de robustes maquerelles s'ouvrait le restaurant réputé de La Grosse Tonne [...]. La foule que nous coudoyions dans les rues, dans les lieux publics, était plus bigarrée et plus animée que la population rouennaise ; la bourgeoisie même semblait moins rechignée qu'à Rouen : c'est que Le Havre était un grand port ; des gens venus d'un peu partout s'y mélangeaient ; on y brassait de grosses affaires selon les méthodes modernes ; on y vivait au présent, au lieu de s'incruster dans les ombres du passé.²³

Pour Leiris, qui a entrepris de révéler dans *L'Âge d'homme* sa vie intime et ses fantasmes sexuels, ces quartiers sont les hauts-lieux de sa jeunesse, idéalisés par le souvenir :

J'avais traîné dans divers bars, bals musettes, boîtes de nuit, sans oublier les mauvais lieux de la rue des Galions [...]. J'avais ressenti dans les bordels du

²² Raymond Queneau, [1939] *Un rude hiver*, Paris, Gallimard, coll. « L'imaginaire », 1980, p. 28 et pp.73-74.

²³ Simone de Beauvoir, *La Force de l'âge*, Paris, Gallimard, 1960, p. 209.

port cette impression d'humanité profonde et de grandeur qu'on éprouve, à mon sens, dans toutes les maisons de prostitution, pourvu qu'elles soient pauvres et que les choses s'y passent avec une suffisante simplicité.²⁴

Après leur destruction par les bombardements de 1944, ces quartiers ont bien changé comme les commerces illicites qu'ils abritent, parmi lesquels le trafic de drogue a pris de plus en plus de place. Mais ils demeurent un décor propice aux aventures et aux atmosphères du roman policier et du roman noir, en leur fournissant de nouveaux sujets, comme le pillage des conteneurs, mis en scène par Philippe Huet dans *La Nuit des docks*.

La délinquance ordinaire s'est déplacée vers la périphérie de la ville. L'intérêt de Jean Rolin s'est porté sur un quartier populaire, où se concentrent les difficultés sociales contemporaines ; celui des Neiges, désormais enclavé dans les installations du port, qui n'ont cessé de s'étendre en amont, colonisant des espaces marécageux et privant les habitants de loisirs et d'une ressource très appréciés : la chasse au canard, victime, selon un des interlocuteurs de l'écrivain, d'un « complot unissant écologistes et technocrates contre les seuls usagers légitimes du marais ».²⁵

Approche littéraire

Ce type d'approche tend à faire des textes de précieux documents sur la topographie, l'histoire, la sociologie des lieux, mais elle ne remplit pas les ambitions d'une géographie spécifiquement littéraire. La littérature ne se borne pas à décrire les réalités d'un territoire : elle le recrée par l'imaginaire et par l'écriture. Pour rendre compte de cette transformation, les instruments habituels de la géographie sont insuffisants, à commencer par la carte, comme nous en avertit un écrivain qui était aussi un géographe, Julien Gracq, à propos d'une autre ville-port, Nantes : « Il n'existe nulle coïncidence entre le plan d'une ville dont nous consultons le dépliant et l'image mentale qui surgit en nous, à l'appel de son nom, du sédiment posé dans la mémoire par nos vagabondages quotidiens ».²⁶

²⁴ Michel Leiris, [1946] *L'Âge d'homme*, Paris, Gallimard, coll. « Folio », 1973, p. 126.

²⁵ *TF*, p. 239.

²⁶ Julien Gracq, *La Forme d'une ville*, Paris, Corti, 1985, pp. 2-3.

Une géographie véritablement littéraire ne saurait se contenter de repérer et de localiser les référents d'un texte, elle doit s'attacher à comprendre le sens et la forme que celui-ci leur donne. L'approche géographique doit être complétée par l'analyse littéraire, se faire géo-critique et géo-poétique.

C'est ce que montrent la plupart des études réunies dans les ouvrages collectifs issus du projet, qui marquent un certain écart par rapport à la méthode qui avait été fixée au départ. On se rappelle qu'elle se voulait « géo-centrée », « ne tournant plus autour d'un auteur, mais d'un lieu ». Or elles sont généralement centrées sur un livre ou sur l'œuvre d'un auteur, et elles incluent la référence à d'autres territoires que celui du Havre.

C'est que la représentation de ce port dans les textes du corpus entre en résonance avec l'image que les écrivains se font du port en général, avec ce qu'on peut appeler un « imaginaire portuaire ». Cette délocalisation est particulièrement nette en poésie. Véronique Bui annexe au territoire littéraire du Havre un poème de Carco,²⁷ qui se construit à partir d'éléments communs à beaucoup d'autres ports :

Il est à l'embouchure d'un fleuve, une ville énorme au bord de l'eau qui la reflète avec ses maisons noires aux innombrables étages, ses usines, ses chantiers de construction et ses quais. Un ciel gris pèse sur les toitures et s'emmêle aux pointes des mâts : un ciel gris pèse sur cette ville que le soleil n'éclaire que derrière les nuages. C'est là que je te conduirai : dans les brouillards du matin, tu respireras l'âpre odeur des adieux. Nous longerons les morutiers dans le port : ils sentent la saumure et le goudron. Il y a encore les sirènes qui sifflent et les chalands qui s'effacent sur l'eau grise qui les emporte, car le ciel et l'eau ne font qu'une morne étendue où passent, fantômes errants, les apparitions de rêve...

Ta mélancolie se lève avec les brouillards. Tu sais qu'ils sont éternels et saturés des tristesses de tous les voyageurs qui vinrent comme nous au bord de cette eau sale.²⁸

²⁷ Dans son article sur « Le Havre en littérature avant la première moitié du XX^e siècle » (*TLH*, pp. 83-102) ; selon elle, « il est fort probable que Francis Carco soit venu au Havre », mais rien n'atteste cette visite (*TLH*, p. 101).

²⁸ Francis Carco, *Poèmes en prose*, Paris, Albin Michel, 1948, p. 43.

Ce poème s'intitule « Climat de rêve » et, plus que la connaissance d'un lieu précis, il mobilise un intertexte littéraire, comme le montre d'ailleurs très bien Véronique Bui. Il prend le contre-pied de *L'Invitation au voyage* de Baudelaire, qui évoquait un véritable havre de lumière et de bonheur, et déploie l'atmosphère brumeuse et angoissante dont Maupassant enveloppait Le Havre dans son roman *Pierre et Jean*, sur lequel je reviendrai. Il emprunte un certain nombre de motifs à un imaginaire collectif qui lie les ports à la dramaturgie des départs et des « adieux », aux senteurs fortes et à la saleté, à la « plainte » des sirènes, à une « animation vulgaire » passablement alcoolisée. Il participe de l'esthétique néo-réaliste de toute une part de la production littéraire de l'entre-deux guerres, très présente aussi dans le cinéma, comme en témoigne *Le Quai des brumes* de Carné, qui prend Le Havre pour décor de son adaptation du roman éponyme de Mac Orlan.²⁹ Selon Véronique Bui,

La ville qu'il a mise en images, c'est une ville de papier, une ville non pas référentielle, mais une ville représentée par l'écrivain naturaliste Maupassant. Cette image du Havre s'est construite sur une représentation qui trouve elle-même sa source dans une représentation. [...] Le Havre, c'est aussi une ville de l'image toute faite, de l'image inscrite dans un imaginaire.³⁰

Mais ces lieux communs sont aussi retravaillés par chaque écrivain pour construire une image originale du port. Pour dégager celle-ci, plusieurs études adoptent un cadre monographique, centré sur un auteur et sur l'ensemble de son œuvre. Tel est notamment le cas de celle que Sonia Anton consacre à Céline, qui met en rapport les évocations du Havre qu'on trouve dans quelques-uns de ses livres avec celles d'autres villes-ports, comme Anvers ou Saint-Malo, pour dégager les constantes d'un imaginaire portuaire : « Dans toute l'œuvre,

²⁹ D'après une note manuscrite citée par Véronique Bui (*TLH*, p. 84), c'est le scénariste du film, Jacques Prévert, qui a choisi Le Havre, « parce qu'il y a un grand trafic... beaucoup d'arrivées et de départs de bateaux... mais l'histoire étant imaginaire, et sans aucune couleur locale... elle pourrait se passer ailleurs... dans n'importe quel autre port de France ».

³⁰ *TLH*, p. 102.

la mer et les ports constituent un espace dédié à la rêverie, parfois au fantastique, presque toujours à la poésie. Ils appellent aussi de façon privilégiée la nostalgie ».³¹ Ainsi Le Havre est situé au sein d' « une constellation géographique plus large », mais le motif du port lui-même est inscrit dans l'ensemble de l'univers imaginaire de Céline.

La géocritique se rapproche ici de la critique thématique, qui recense dans une œuvre les thèmes récurrents qui composent le « paysage » d'un écrivain, c'est-à-dire l'image du monde qu'il nous donne à lire et l'image de soi qu'il construit à travers elle. La fascination qu'exerce sur Céline le spectacle des ports « correspond », selon Sonia Anton, à « des tropismes très personnels ».³² Il écrivait en 1957 à un de ses correspondants : « mon rêve est de finir à Trouville à regarder les bateaux entrer sortir... de la Seine... du Havre... de Honfleur de partout... Voyeur je suis voyeur total ! ».³³ Les ports sont au cœur de la « géographie existentielle »³⁴ de Céline et le mouvement qui les anime n'est autre pour lui que celui de la vie elle-même :

Je dois vous dire qu'en plus de voyeur je suis fanatique des mouvements de ports, de tous les trafics de l'eau... de tout ce qui vient vogue accoste... j'étais aux jetées avec mon père [...] tout aussi féru des mouvements d'eau et des navires que dans ma petite enfance... si vous êtes maniaque des bateaux, de leurs façons, départs, retours, c'est pour la vie !... y a pas beaucoup de fascinations qui sont pour la vie... [...] vous êtes sensible ou vous l'êtes pas... la queue leu leu des chalands...³⁵

La notion de paysage, chère à Jean-Pierre Richard,³⁶ me paraît également intéressante pour la géographie littéraire. Les dictionnaires définissent le paysage à la fois comme « une étendue de pays », et comme son image, construite par le point de vue d'un observateur ou

³¹ TLH, p. 162.

³² TLH, p. 166.

³³ Louis-Ferdinand Céline, lettre à Clément Camus, août 1957, in *Lettres*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque de la Pléiade », 2009, p. 1536.

³⁴ TLH, p. 172.

³⁵ Louis-Ferdinand Céline, *D'un château l'autre*, in *Romans*, t. II, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque de la Pléiade », 2009, p. 65.

³⁶ Voir Michel Collet, « Paysage et critique littéraire », dans *Paysage et Poésie*, Paris, Corti, 2005, pp. 177-189.

par une œuvre d'art. Le paysage portuaire élaboré par un écrivain est façonné, à des degrés divers, par la connaissance qu'il peut avoir de sa géographie, mais aussi par un imaginaire collectif et/ou personnel et par des choix esthétiques et stylistiques.

Ainsi la vision du Havre que développe Maupassant dans *Pierre et Jean* s'appuie sur une description précise des lieux où se déroule le roman, mais les transfigure par l'imaginaire et par une écriture artiste... Un exemple de la première manière est fourni par le panorama qu'un des personnages brosse du site géographique du Havre :

Il expliqua la côte en face, là-bas, là-bas, de l'autre côté de l'embouchure de la Seine – vingt kilomètres, cette embouchure – disait-il. Il montra Villerville, Trouville, Houlgate, Luc, Arromanches, la rivière de Caen et les roches du Calvados qui rendent la navigation dangereuse jusqu'à Cherbourg. Puis il traita la question des bancs de sable de la Seine, qui se déplacent à chaque marée et mettent en défaut les pilotes de Quillebœuf eux-mêmes, s'ils ne font pas toujours le parcours du chenal. Il fit remarquer comme Le Havre séparait la basse de la haute Normandie.³⁷

Un exemple de la seconde manière est fourni par cette description du même paysage qui, la nuit, vire au fantastique :

Sur sa droite, au-dessus de Sainte-Adresse, les deux phares électriques du cap de La Hève, semblables à deux cyclopes monstrueux et jumaux, jetaient sur la mer leurs longs et puissants regards. Partis des deux foyers voisins, les deux rayons parallèles, pareils aux queues de deux comètes géantes, descendaient, suivant une pente droite et démesurée, du sommet de la côte au fond de l'horizon. Puis sur les deux jetées, deux autres feux, enfants de ces colosses, indiquaient l'entrée du Havre ; et là-bas, de l'autre côté de la Seine, on en voyait d'autres encore, beaucoup d'autres, fixes ou clignotants, à éclats et à éclipses, s'ouvrant et se fermant comme des yeux, les yeux des ports, jaunes, rouges, verts, guettant la mer obscure couverte de navires, les yeux vivants de la terre hospitalière disant, rien que par le mouvement mécanique invariable et régulier de leurs paupières : « C'est moi. Je suis Trouville, je suis Honfleur, je suis la rivière de Pont Audemer ». ³⁸

³⁷ Guy de Maupassant, [1888] *Pierre et Jean*, Paris, Flammarion, coll. « GF », 2008, p. 48.

³⁸ *Idem*, pp. 84-85.

Le contraste entre ces deux évocations d'un même panorama, l'une réaliste, l'autre fantastique, manifeste toute l'ambiguïté du naturalisme tel que le conçoit Maupassant, qui en avertit le lecteur dans un célèbre manifeste placé en préface du roman : « Faire vrai consiste à donner l'illusion du vrai [...] J'en conclus que les Réalistes de talent devraient s'appeler plutôt des illusionnistes ».³⁹ À quoi je me permets d'ajouter qu'il arrive que l'illusion envahisse la réalité elle-même. La canicule de l'été 2022 a favorisé sur les côtes normandes les mirages qu'on nomme Fata Morgana. Les estivants qui se baignaient sur la plage de Deauville ont par exemple vu se profiler sur l'horizon les piles énormes d'un pont, qui n'était que l'image dédoublée des portiques à containers du Havre, pourtant distant de 25 kms...

Conclusion

Dans le roman de Maupassant, Le Havre, loin d'être un simple décor, est parfaitement intégré au récit, dont il devient un acteur à part entière.⁴⁰ Parce qu'il est le lieu par excellence des arrivées et des départs, des retrouvailles et des séparations, un point de passage entre le proche et le lointain, le connu et l'inconnu, la terre et la mer, le port est en littérature un motif favorable aussi bien à la dramaturgie romanesque qu'à la rêverie poétique. Son étude peut s'appuyer sur un large corpus ou se concentrer sur un texte ou sur une œuvre ; elle doit associer à l'approche géographique, historique, sociologique des lieux qui s'y trouvent représentés les méthodes d'une géocritique, attentive à leur transformation par l'imaginaire collectif et/ou personnel, et d'une géopoétique qui en analyse la fonction et le fonctionnement proprement littéraires. À ce prix, on peut espérer qu'une enquête comme celle qui a été menée sur le « territoire littéraire du Havre » serve à la promotion de la ville mais aussi à celle de la littérature et la lecture.

³⁹ Guy de Maupassant, « Le roman », en préface à *Pierre et Jean*, *op. cit.*, p. 48.

⁴⁰ Pour une analyse détaillée, je renvoie le lecteur à l'excellente étude d'Yvan Leclerc, « Le Havre dans *Pierre et Jean* de Maupassant », dans *Vers une cartographie littéraire du Havre*, *op. cit.*, pp. 113-122. Le texte en est disponible sur internet : <https://books.openedition.org/purh/15582>.

**Le port comme chronotope dans quelques
« romans-géographes » du XVII^e siècle :**
Le Grand Cyrus et Télémaque

FEDERICO CORRADI

La représentation du port dans le roman du XVII^e siècle doit être envisagée dans la perspective plus générale du traitement de l'espace, qui a dans le discours romanesque une dimension fonctionnelle et une dimension symbolique.¹ L'espace fournit le cadre dans lequel les personnages évoluent, mais il traduit également une vision du monde, comme nous l'enseigne Bakhtine.² Ainsi, l'espace maritime représente depuis toujours – et à l'époque baroque tout spécialement – une grande métaphore de la Fortune, qui se joue des hommes avec ses aléas et ses retournements imprévus : naufrages, assauts de pirates, tempêtes, batailles navales, mouillages fortuits, etc. Tour à tour « théâtre de l'inconstance »³ ou « théâtre de la puissance divine »,⁴ la mer fournit à peu

¹ Dans la seconde partie de son enquête sur l'imaginaire marin au XVII^e siècle, Alia Bornaz Baccar distingue en revanche fonction dramatique et fonction symbolique dans l'aventure maritime : *La Mer, source de création littéraire en France au XVII^e siècle (1640-1671)*, Paris-Seattle-Tubingen, Papers on French Seventeenth Century Literature, coll. « Biblio 17 », 1991.

² Mihail Bakhtine, [1978] *Formes du temps et du chronotope dans le roman*, dans *Esthétique et théorie du roman*, trad. fr. par Daria Olivier, Paris, Gallimard, coll. « Tel », 1987, pp. 237-398. Les études sur le traitement de l'espace en littérature se sont multipliées à partir des années 1980 : pour une présentation synthétique on se reportera au panorama général proposé par Michel Collot dans la première partie de son essai *Pour une géographie littéraire*, Paris, Corti, 2014.

³ « Je sais même que la Mer est la Scène la plus propre à faire de grands changements ; et que quelques-uns l'ont nommée le Théâtre de l'inconstance », *Préface d'Ibrahim*, dans *Poétiques du roman. Scudéry, Huet, Du Plaisir et autres textes théoriques et critiques du XVII^e siècle sur le genre romanesque*, Camille Esmein (éd.), Paris, Champion, 2004, p. 141.

⁴ « Disons-le encore une fois ; c'est proprement dans la mer, que Dieu est admirable, et incompréhensible. C'est là aussi, poursuit Ariste, qu'il prend plaisir à faire paraître ses merveilles, et ses chefs-d'œuvre. Il semble que ce vaste élément soit le théâtre de la puissance divine, non seulement parce qu'on y voit tout ce qui se rencontre ailleurs : mais encore parce que les choses qui y naissent, sont plus parfaites, que celles que la nature produit en tous les autres endroits du monde », Dominique Bouhours, *Les entretiens d'Ariste et d'Eugène*, Bernard Beugnot et Gilles Declercq (éds.), Paris, Champion, 2003, p. 77.

de frais aux romanciers ces « accidents » dont ils ont le plus grand besoin et un sujet de réflexion commode sur l'instabilité des choses de ce monde.⁵ Dans deux grands romans méditerranéens – deux romans-géographes pourrait-on dire pour reprendre la formule de Marc Brosseau⁶ – comme *Le Grand Cyrus* des deux Scudéry, frère et sœur, et le *Télémaque* de Fénelon, où l'imagerie de la navigation et du port est particulièrement riche, nous avons affaire à un espace multifocal et décentré. Les personnages se déplacent sans cesse d'un pays à l'autre, souvent par mer, pour réaliser leurs objectifs. Selon l'ancien motif romanesque de la quête, les deux protagonistes voyagent sur les traces d'un autre personnage : pour Artamène/Cyrus c'est la femme aimée, l'incomparable Mandane, pour Télémaque c'est son père Ulysse. La mer est à la fois l'espace dans lequel ils évoluent et l'emblème de l'impondérable à quoi se heurte et se confronte la force d'âme des personnages. Dans ce cadre, les ports sont des carrefours romanesques essentiels : des lieux de refuge et de halte, mais aussi des espaces où l'inattendu se manifeste de la manière la plus éclatante et où l'intrigue peut soudain rebondir. Dans les deux cas il ne s'agit pas de la Méditerranée moderne, trop prosaïque pour entrer dans l'espace héroïque du roman (dans *Le Territoire du vide*, Alain Corbin a bien montré que la valorisation esthétique et touristique de la mer est un phénomène plus tardif, les hommes du XVII^e siècle n'étant guère sensibles au pittoresque des rivages)⁷; il s'agit de la Méditerranée ancienne, connue par un certain nombre de sources documentaires et littéraires qui forment pour les romanciers à la fois une encyclopédie de référence et un filtre ennoblissant relevant de cet « art de l'éloigne-

⁵ Dans la *Préface d'Ibrahim*, Les deux Scudéry ironisent là-dessus : « On dirait que ce Dieu [Éole] leur a donné les vents enfermés dans un Antre, comme il les donna à Ulysse, tant ils les déchaînent à point nommé. Ils font les tempêtes et les naufrages quand il leur plaît [...] », *Préface d'Ibrahim*, op. cit., p. 141. Sur l'importance des scènes de mer – scènes de départ et d'arrivée, assauts de pirates et tempêtes – avec leurs implications morales et esthétiques dans les adaptations et imitations des romans grecs à l'âge baroque, voir les considérations de Laurence Plazenet dans son ouvrage somme, *L'ébahissement et la délectation. Réception comparée et poétiques du roman grec en France et en Angleterre aux XVI^e et XVII^e siècles*, Paris, Champion, 1997, pp. 548-571.

⁶ Marc Brosseau, *Des romans-géographes. Essai*, Paris, L'Harmattan, 1989.

⁷ Alain Corbin, [1988] *Le Territoire du vide. L'occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Flammarion, 2018.

ment » dont parle Thomas Pavel⁸ : les géographes (Strabon, Pausanias, etc.), les historiens (d'Hérodote à Xénophon, de Plutarque à Flavius Joseph), les poètes (surtout Homère et Virgile), sans oublier la Bible.

Néanmoins, dans les deux romans la *Weltanschauung* que l'espace maritime traduit est différente. Dans le cas du *Grand Cyrus* on se situe pleinement dans le sillage du roman grec, si bien décrit dans ses traits constitutifs par Bakhtine, qui en fait le patron de ce qu'il appelle le roman d'aventures et d'épreuves. Le personnage central mène une quête qui pourrait se prolonger virtuellement à l'infini, étant sans cesse relancée par des événements accidentels et impondérables. C'est la Fortune qui détermine le cours des événements malgré les efforts héroïques des personnages pour lui faire face. Le temps ni l'espace, également abstraits, n'affectent en rien l'identité du personnage, qui ne connaît aucune évolution : héros sans tâche, il reste le même depuis le début jusqu'à la fin. C'est alors la dimension fonctionnelle de l'espace maritime – les accidents qu'il produit – qui prime sur la dimension symbolique. En ce sens il est significatif que les deux Scudéry aient décidé d'ouvrir leur roman par la vision d'une ville portuaire, Sinope, ville de Cappadoce sur le bord de la mer Noire, siège du trône de Cyaxare, roi des Mèdes et père de Mandane.⁹ Le port est un lieu incipit par excellence : espace député aux départs, il lance ou relance l'action.¹⁰ En effet, c'est précisément lorsqu'il arrive à Sinope qu'Artamène/Cyrus découvre que Mandane a été enlevée par Mazare, l'un de ses soupirants : elle se trouve dans un navire qui est encore visible à l'horizon. Nous saurons beaucoup plus tard que Mazare a fait mettre le feu aux navires à l'ancre dans le port pour créer une diversion qui lui permette de s'éloigner sans risques ; ensuite l'incendie

⁸ Thomas Pavel, *L'Art de l'éloignement : essai sur l'imagination classique*, Paris, Gallimard, 1996.

⁹ La ville est décrite par Strabon dans sa *Géographie*, XII, 3, 11. Mais la description du *Cyrus*, assez vague, ne semble guère s'inspirer de cette source antique. Strabon rappelle en particulier que la ville est bâtie sur le col d'une presqu'île : des ports et des bassins d'ancrage, dotés de dispositifs pour la prise des pélamydes, sont distribués des deux côtés de l'isthme. Aucune trace de cette particularité dans le roman.

¹⁰ Il y a plusieurs grandes villes portuaires décrites dans le *Cyrus* : outre Sinope, Cumes éolique, Phocée et Marseille.

s'est propagé à la ville entière.¹¹ Mandane n'en est pourtant pas à son premier enlèvement, comme le lecteur découvrira après coup grâce à des récits rétrospectifs. Elle a d'abord été enlevée par le roi d'Assyrie, l'ennemi d'Artamène, et elle le sera par d'autres au cours du roman. Les deux Scudéry respectent donc le principe essentiel du roman héroïque : une disposition qui suit l'*ordo artificialis* (on raconte d'abord l'effet – l'incendie – pour remonter ensuite à la cause – l'histoire de Mandane jusqu'à son enlèvement) et le choix d'ouvrir le roman par une scène énigmatique et spectaculaire censée provoquer l'« ébahissement », selon la recommandation d'Amyot dans son « Proesme » aux *Éthiopiennes* d'Héliodore. Il s'agit en effet d'une scène frappante, qui est nourrie – comme le rappelle Anne-Elisabeth Spica¹² – par le souvenir de l'incendie de Troie dans l'*Énéide* et vise à mettre sous les yeux du lecteur un spectacle terrible. Voici les premières lignes du texte :

L'embrassement de la ville de Sinope était si grand que tout le ciel, toute la mer, toute la plaine et le haut de toutes les montagnes les plus reculées en recevaient une impression de lumière qui, malgré l'obscurité de la nuit, permettait de distinguer toutes choses. Jamais objet ne fut si terrible que celui-là : l'on voyait tout à la fois vingt galères qui brûlaient dans le port et qui, au milieu de l'eau dont elles étaient si proches, ne laissaient pas de pousser des flammes ondoyantes jusqu'aux nues. Ces flammes, étant agitées par un vent assez impétueux, se courbaient quelquefois vers la plus grande partie de la ville,

¹¹ Madeleine et Georges de Scudéry, *Artamène ou Le Grand Cyrus*, Paris, A. Courbé, 1656, deuxième partie, l. II, pp. 503-509. Toutes les références sont tirées de cette version, qui a fait l'objet d'une édition électronique consultable en ligne, URL : <http://www.artamene.org>.

¹² Spica met en valeur l'intertexte assez riche qui trame cette description : d'une part l'incendie de Troie dans l'*Énéide*, qui faisait déjà l'objet d'une ecphrasis picturale dans le premier tableau du *Cabinet de Monsieur Scudéry* publié en 1646 toujours chez Courbé. D'autres part ces traités de rhétorique qui érigent en modèle la description virgilienne, de Quintilien (*Institutio oratoria*, 8, 3, 66-67) à Théon (*Progymnasmata*, 5, 87, 23-91) : voir Anne-Elisabeth Spica, *Savoir peindre en littérature. La description dans le roman au XVII^e siècle : Georges et Madeleine de Scudéry*, Paris, Champion, 2002, pp. 200-201. Cet incipit est également analysé, mais de manière assez superficielle, par Alia Bornaz Baccar, qui allègue le rôle conjoint de références picturales (notamment la *Marine avec les Troyennes incendiant les navires* de Poussin) et de souvenirs personnels dans les descriptions maritimes de ses romans : *La Mer, source de création littéraire en France au XVII^e siècle*, op. cit., pp. 150-153.

qu'elles avaient déjà toute embrasée et de laquelle elles n'avaient presque plus fait qu'un grand bûcher. L'on les voyait passer d'un lieu à l'autre en un moment et, par une funeste communication, il n'y avait quasi pas un endroit en toute cette déplorable ville, qui n'éprouvât leur fureur.¹³

Que nous révèle une analyse sommaire de cette ecphrasis ?

C'est une description en mouvement : premièrement parce que c'est un spectacle où l'agitation, le désordre l'emportent. Le feu est l'élément mouvant par excellence : non seulement les flammes montent vers le ciel, mais agitées par le vent « [passent] d'un lieu à l'autre en un moment [...] par une funeste communication ». Deuxièmement c'est une description en mouvement parce qu'il y a une sorte de mouvement de caméra : l'œil se déplace progressivement. D'abord le regard embrasse l'ensemble du paysage : « tout le Ciel ; toute la Mer ; toute la Plaine ; et le haut de toutes les Montagnes les plus reculées ». Ensuite, avec un effet de zoom, il se tourne vers le port, qui est le lieu où l'incendie s'est déclaré ; puis il passe aux maisons voisines, enfin au château, perché sur un grand rocher s'avancant dans la mer.

C'est une description focalisée : on le découvre après coup, l'incendie est l'« espouvantable objet »¹⁴ que contemple Cyrus du haut d'une « petite eminence »¹⁵ où il est monté. Il s'agit donc à la fois d'une vision d'en haut et d'une vision avec. Le spectacle est filtré par la subjectivité du personnage, désespéré parce qu'il craint que Mandane soit morte.¹⁶ Il y a une insistance sur l'étonnement et la surprise douloureuse du protagoniste, qui n'en croit pas ses yeux et ne sait que penser du sort de la femme qu'il aime. Le narrateur souligne sur le côté énigmatique de l'événement : la description est dépourvue d'éléments explicatifs. Comment et pourquoi l'incendie a-t-il commencé ? Nul ne le sait. Le lecteur est invité à partager le désarroi du personnage et à éprouver à

¹³ *Cyrus, op. cit.*, première partie, l. I, pp. 5-6.

¹⁴ *Idem*, p. 6.

¹⁵ *Idem*, p. 8.

¹⁶ Dans la deuxième partie en revanche nous contemplerons ce même incendie par les yeux de Mandane qui se trouve dans le vaisseau : l'événement, diffracté en une pluralité de points de vue, confirme ainsi son rôle de carrefour, de noyau générateur du roman.

son égard « pitié et terreur » selon le protocole de réception typique de la tragédie. On insiste avec une emphase hyperbolique sur les éléments pathétiques : « jamais objet ne fut si terrible que celui-là », « il estoit difficile de n'estre pas saisi d'horreur et de pitié, par une veuë si extraordinaire et si funeste ».¹⁷

C'est une description somptueuse sur le plan du style. L'incendie dans le port permet de montrer un spectacle où les lois de la nature semblent bouleversées par effet d'une alliance terrible des contraires : la lumière règne au milieu de l'obscurité, l'incendie est allumé au milieu des eaux, les étincelles produisent une grêle enflammée, la beauté de la ville contraste avec l'horreur de la scène. Un spectacle « beau » et « terrible » qui évoque la catégorie esthétique du sublime, richement illustrée par le traité du pseudo-Longin, bien connu à cette époque.¹⁸ Les figures de style les plus capables d'émouvoir s'accumulent. Les antithèses (lumière/obscurité, eau/flammes, grêle enflammée), et surtout la personnification des éléments du paysage : les flammes se voient attribuer une volonté destructrice, tandis que la ville et son port apparaissent comme un corps vivant, attaqué dans ses fibres les plus intimes par les flammes.

Après cette vision initiale, ce n'est pas fini parce que le protagoniste avec ses compagnons traverse la ville en flamme comme Énée avait traversé la ville de Troie pendant la nuit fatale : le spectacle n'en devient que plus impressionnant à cause du bruit épouvantable et des actions désespérées des habitants pour sauver leurs familles ou leurs maisons (« si cet objet luy avait semblé terrible par le dehors de la ville, il luy sembla espouvantable par le dedans »).¹⁹ Ce n'est plus alors une vision d'en haut mais une vision par le dedans.

En somme l'incipit remplit parfaitement toutes ses fonctions : il doit à la fois déclencher l'intrigue et mettre le lecteur en appétit par une scène à grand spectacle. L'incendie dans le port est le choix idéal : car il représente un événement dramatique et grandiose qui justifie

¹⁷ *Idem*, p. 7.

¹⁸ La bibliographie sur le sublime en France au XVIII^e siècle est imposante. On se reportera pour une présentation très synthétique au chapitre que François Trémolières consacre à l'historiographie du sublime dans *Fénelon et le sublime. Littérature, anthropologie, spiritualité*, Paris, Champion, 2009, pp. 66-79.

¹⁹ *Cyrus, op. cit.*, p. 15.

la description et une intervention spectaculaire de la Fortune qui, se produisant à l'intérieur d'un espace protégé, déjoue les attentes du personnage. Il se charge de refléter « en abyme » à la fois le ressort narratif fondamental du roman – l'alternance continuelle d'espoir et de déception qui secoue les personnages – et son soubassement idéologique – la toute-puissance de la Fortune.²⁰

Dans le *Télémaque* les choses se passent de manière très différente : nous n'avons plus affaire à un roman d'aventures et d'épreuves, mais à un ouvrage inclassable qui peut apparaître comme l'un des premiers exemples de roman de formation puisque Fénelon transforme en récit épique le modèle traditionnel, beaucoup plus statique, de l'*institutio principis* ; mais il faut rappeler également la tradition du roman utopique, présente surtout dans les longs développements consacrés à la Crète de Minos et à la ville naissante de Salente.²¹ Le ressort du roman de Fénelon est toujours la quête, parce que le protagoniste cherche son père, qui erre par la Méditerranée sans pouvoir rentrer dans sa patrie. L'espace maritime ne cesse d'échapper au contrôle des hommes. Le rivage et ses ports semblent prendre un malin plaisir à fuir devant le voyageur éperdu : dès les premières pages, Télémaque dit de son père que « sa patrie semble fuir devant lui ». ²² Et cette impossibilité d'atteindre la côte est une expérience que les personnages font à plusieurs reprises.²³ Toutefois, malgré la présence menaçante de l'impondérable, les événements ne s'enchaînent plus de manière accidentelle comme dans le roman héroïque, car ils sont comman-

²⁰ La tempête qui investit le bateau de Mazare est le symbole même du caprice de la Fortune, qui peut prendre des routes fort différentes : « Cependant la tempeste se redoubla et selon le caprice, et l'inconstance de la Mer, le vent ayant, par des tourbillons qui s'entre-choquoient, esté quelque temps en balance ; comme s'il n'eust pû déterminer de quel costé il devoit se ranger ; tout d'un coup il esloigna la Galere de la Ville », *idem*, p. 27.

²¹ On pourrait d'ailleurs invoquer d'autres genres. Fénelon semble multiplier à plaisir les références génériques comme les critiques l'ont depuis longtemps relevé : voir François-Xavier Cuche, [1994] *Télémaque entre père et mer*, Paris, Champion, 2005, p. 53ss.

²² Fénelon, *Les Aventures de Télémaque*, Paris, Gallimard, coll. « Folio classique », 1995, p. 32 (toutes les références seront tirées de cette édition).

²³ Le pilote Acamas, par exemple, fera cette expérience par l'action d'une divinité du Sommeil envoyée par Neptune : « Plus il s'avançait vers cette image trompeuse du rivage de l'île, plus cette image reculait », *idem*, p. 166.

dés par les divinités, qui veulent éprouver les mortels. Les divinités ont leurs desseins cachés qui échappent d'abord aux hommes et ne se dévoilent qu'après coup. Leur action est alors à certains égards le contraire du hasard qui domine dans le roman baroque. Mentor, c'est-à-dire Minerve, qui sous la figure de Mentor accompagne Télémaque dans ses pérégrinations, l'explique à plusieurs reprises à son disciple :

Croyez-vous, Télémaque, que votre vie soit abandonnée aux vents et aux flots ? Croyez-vous qu'ils puissent vous faire périr sans l'ordre des dieux ? Non non : les dieux décident de tout. C'est donc les dieux, et non pas la mer, qu'il faut craindre. Fussiez-vous au fond des abîmes, la main de Jupiter pourrait vous en tirer.²⁴

Il revient sur cet enseignement fondamental dans le grand discours qui clôt le dernier livre :

C'est pour vous apprendre à être patient, mon cher Télémaque, que les dieux exercent tant votre patience et semblent se jouer de vous dans la vie errante, où ils vous tiennent toujours incertain. Les biens que vous espérez se montrent à vous et s'enfuient, comme un songe léger que le réveil fait disparaître, pour vous apprendre que les choses mêmes qu'on croit tenir dans ses mains échappent dans l'instant.²⁵

La dimension symbolique associée à l'espace maritime passe alors au premier plan vis-à-vis de la dimension fonctionnelle. Les ondes de la mer deviennent l'emblème tantôt de la fragilité des biens de ce monde, tantôt de la violence des passions qui ravagent l'âme humaine ; après l'épisode de Cythère, où il a connu la folie amoureuse, Télémaque épilogue en ces termes : « Je ne crains plus ni mers, ni vents, ni tempêtes ; je ne crains plus que mes passions. L'amour est lui seul plus à craindre que tous les naufrages ». ²⁶

²⁴ *Idem*, pp. 119-120.

²⁵ *Idem*, p. 408.

²⁶ *Idem*, p. 139. Dans son étude sur l'insularité chez Fénelon, Benedetta Papisoglou montre que les îles du Télémaque, bien que pourvues d'un ancrage référentiel, entrent d'abord dans une topologie littéraire qui dessine un itinéraire moral orienté par l'ambiguïté du désir : *Les îles du désir*, dans *Le Sourire de Mentor*, Paris, Champion, 2015, pp. 165-178.

D'ailleurs, si dans le roman baroque le personnage ne connaissait aucune évolution, ici la formation du protagoniste est la fin même du récit. Dans la stratégie de Minerve/Mentor, chaque étape devient fonctionnelle à l'éducation morale et politique de Télémaque : « Car Mentor, qui réglait tous les moments de la vie de Télémaque pour l'élever à la plus haute gloire, ne l'arrêtait en chaque lieu qu'autant qu'il le fallait pour exercer sa vertu et pour lui faire acquérir de l'expérience ».²⁷ Le port alors n'est plus seulement l'espace de l'imprévu, mais une étape dans l'éducation du protagoniste, un espace de transition qui lui permet de connaître des réalités nouvelles. C'est là qu'a lieu le premier contact avec d'autres civilisations, organisées, un peu comme les villes utopiques de Thomas More ou de Campanella, selon une logique d'harmonie et de sagesse que le personnage n'a connu ni à Ithaque, condamnée à l'anarchie par l'absence d'Ulysse, ni à Chypre, livrée aux ravages de la passion amoureuse. Selon la logique de l'*institutio principis*, le port devient le miroir des vertus et des défauts d'une « police », comme ce sera le cas plus tard dans le roman des Lumières. Voici par exemple le port de Salente, cette ville idéale qu'Idoménée est en train de fonder sur les côtes italiennes :

Le commerce de cette ville était semblable au flux et reflux de la mer : les trésors y entraient comme les flots viennent l'un sur l'autre. Tout y était apporté et tout en sortait librement. Tout ce qui entrait était utile. Tout ce qui sortait laissait en sortant d'autres richesses en sa place. La justice sévère présidait dans le port au milieu de tant de nations. La franchise, la bonne foi, la candeur semblaient, du haut de ces superbes tours, appeler les marchands des terres les plus éloignées. Chacun de ces marchands, soit qu'il vînt des rives orientales où le soleil sort chaque jour du sein des ondes, soit qu'il fût parti de cette grande mer où le soleil, lassé de son cours, va éteindre ses feux, vivait paisiblement en sûreté dans Salente comme dans sa patrie.²⁸

Dans cet équilibre idéal des entrées et des sorties, réglé par la justice qui siège dans le port, se rend visible l'admirable police de la ville de Salente, où les marchandises affluent de tous les points cardinaux :

²⁷ *Idem*, p. 385.

²⁸ *Idem*, pp. 216-217.

Fénelon était en effet un partisan du libre échange contre le protectionnisme de Colbert. La ville de Tyr est plus emblématique encore dans ces quelques lignes, inspirées de plusieurs lieux bibliques,²⁹ où la description topographique n'est pas séparable du jugement politique et moral :

Cette grande ville semble nager au-dessus des eaux et être la reine de toute la mer : les marchands y abordent de toutes les parties du monde [...]. Quand on entre dans cette ville, on croit d'abord que ce n'est point une ville qui appartienne à un peuple particulier ; mais qu'elle est la ville commune de tous les peuples, et le centre de leur commerce. Elle a deux grands môles, semblables à deux bras, qui s'avancent dans la mer ; et qui embrassent un vaste port où les vents ne peuvent entrer : dans ce port on voit comme une forêt de mâts de navires, et ces navires sont si nombreux qu'à peine peut-on découvrir la mer qui les porte.³⁰

Ces deux bras qui s'ouvrent dans la mer pour accueillir le voyageur représentent parfaitement l'esprit de tolérance favorisé par le libre commerce, qui fait du port un lieu où les civilisations coexistent sans heurts dans l'ordre, l'abondance et la richesse.³¹

Comme dans le *Cyrus*, le port est le premier aspect qu'une ville offre au regard des voyageurs. Mais au lieu d'être le cadre d'événements énigmatiques, il s'offre à la vue comme un espace lisible pour un œil averti. Lorsqu'il fait halte dans un port, le protagoniste est d'abord étonné comme Artamène, mais son étonnement est atténué par les explications fournies par Mentor. C'est le cas de la scène initiale du livre 5, où Télémaque et Mentor abordent dans l'île de Crète, gouvernée par Minos. Le navire approche lentement du rivage, ce qui permet de créer une progression dans la lecture de l'espace :

Après que nous eûmes admiré ce spectacle, nous commençâmes à découvrir les montagnes de Crète, que nous avions encore assez de peine à distinguer des nuées du ciel et des flots de la mer. [...] Peu à peu nous

²⁹ Surtout *Ézéchiel*, XXVI-XXVIII. Voir à ce propos la note de Marguerite Haillant dans Fénelon, *Les Aventures de Télémaque, fils d'Ulysse*, Paris, Nizet, 1993, p. 272, n. 16.

³⁰ *Télémaque*, *op. cit.*, p. 70.

³¹ On sait d'ailleurs que Fénelon fait de la Phénicie la Hollande de l'Antiquité.

vîmes plus distinctement les côtes de cette île, qui se présentaient à nos yeux comme un amphithéâtre.³²

Grâce à la lenteur de ce mouvement, le regard a le temps d'appivoiser l'inconnu, de prendre connaissance du paysage, où se lisent les effets des sages lois que le vieux roi fait respecter dans le pays. Par la disposition des rivages en amphithéâtre, l'œil embrasse d'emblée toute la réalité de l'île :

Autant la terre de Chypre nous avait paru négligée et inculte, autant celle de Crète se montrait fertile et ornée de tous les fruits par le travail de ses habitants. De tous côtés, nous remarquions des villages bien bâtis, des bourgs qui égalaient des villes, et des villes superbes. Nous ne trouvions aucun champ où la main du diligent laboureur ne fût imprimée ; partout la charrue avait laissé de creux sillons : les ronces, les épines, et toutes les plantes qui occupent inutilement la terre sont inconnues en ce pays. Nous considérions avec plaisir les creux vallons où les troupeaux de bœufs mugissaient dans les gras herbages [...].³³

Les explications de Mentor interviennent d'ailleurs immédiatement au bénéfice de son disciple et du lecteur pour révéler les causes de cette richesse : « Mentor nous dit qu'il avait été autrefois en Crète, et il nous expliqua ce qu'il en connaissait ». ³⁴ Ainsi commence un excursus assez long sur l'île de Crète qui accompagne les protagonistes jusque dans le port.

Cette scène nous introduit à un autre élément récurrent des évocations de ports dans le *Télémaque*. Au lieu d'une description statique, nous avons toujours un mouvement qui rapproche ou qui éloigne le sujet et l'objet de la vision. Fénelon a le secret de ces scènes aux résonances élégiaques où un navire aborde ou quitte un rivage qui apparaît ou disparaît progressivement à l'horizon. Il y a chez lui une poésie de la vision qui lie le départ ou l'arrivée d'un navire tantôt à un sentiment d'espoir, tantôt à la nostalgie de l'exil.³⁵ L'écriture se fait alors

³² *Idem*, p. 95.

³³ *Ibidem*.

³⁴ *Idem*, p. 96.

³⁵ On sait l'importance des scènes de retrouvailles et de séparation dans le roman : voir Marguerite Haillant, *Introduction à Les Aventures de Télémaque*, *op. cit.*, pp. 199-201. François-Xavier Cuche s'étend également sur la poésie propre des scènes d'embarquement, qui s'accroît par leur répétition dans *Télémaque entre père et mer*, *op. cit.*, p. 196ss.

plus intense : c'est moins l'événement qui compte que les résonances qu'il suscite dans la conscience des personnages. L'éloignement progressif de la côte dans les scènes de départ produit un effet de dégradé³⁶ où les objets se confondent de plus en plus avec l'horizon comme dans un tableau du Lorrain. C'est le cas dans ce magnifique exemple du livre 3 émaillé de souvenirs homériques et virgiliens où Télémaque raconte à Calypso son départ d'Égypte :

Je m'embarquai avec les autres, et l'espérance commença de reluire au fond de mon cœur. Un vent favorable remplissait déjà nos voiles, les rameurs fendaient les ondes écumantes, la vaste mer était couverte de navires, les mariniers poussaient des cris de joie. Les rivages d'Égypte s'enfuyaient loin de nous. Les collines et les montagnes s'aplanissaient peu à peu. Nous commençons à ne voir plus que le ciel et l'eau, pendant que le soleil, qui se levait, semblait faire sortir de la mer ses feux étincelants. Ses rayons doraient le sommet des montagnes que nous découvrons encore un peu sur l'horizon, et tout le ciel, peint d'un sombre azur, nous promettait une heureuse navigation.³⁷

Dans quelques lignes assez représentatives du style de Fénelon – un style dont on a pu vanter la « liquidité » – marqué par la juxtaposition de courtes phrases chacune ajoutant une nuance au tableau, les éléments du paysage entrent en résonance avec l'état d'âme du personnage et des mariniers : l'apparition du soleil, qui empêche un moment les montagnes de disparaître en en dorant le sommet, fait écho au sentiment d'espoir presque triomphant qui pousse toute la flotte vers le retour en Phénicie.

On voit très bien par ces quelques citations que les deux romans ont en commun une esthétique de l'*ecphrasis* où l'écriture rivalise avec le

³⁶ Cuche parle de « fondu-enchaîné », recourant au lexique cinématographique plutôt qu'au vocabulaire de la peinture : *idem*, p. 211. Plus loin il met en valeur la saisie picturale du paysage, notamment la description de l'île de Calypso, où « le regard part d'un premier plan, saisit un environnement, glisse vers le fond du décor, mer ou prairies, remonte progressivement sur les montagnes de l'arrière-plan pour se perdre dans le ciel, selon un étagement nettement dessiné », *idem*, p. 217.

³⁷ *Télémaque*, *op. cit.*, pp. 62-63.

pinceau selon le principe de *l'ut pictura poesis*³⁸ : les descriptions sont l'un des ornements indispensables du roman baroque et il ne faut pas oublier que la peinture de cette époque, de Claude Lorrain à Salvator Rosa, offre une riche moisson de marines dont nos auteurs, amateurs d'art,³⁹ ont pu peut-être s'inspirer. Certes, le plus souvent le port n'est pas décrit en tant que tel, mais il figure au sein d'un environnement plus large avec lequel il se confond : la ville dont il fait partie, le rivage qui le prolonge, la mer elle-même. Il n'a pas d'autonomie en tant qu'objet de représentation littéraire. On ne trouve pas souvent de description articulée de l'espace portuaire ou des activités qui s'y déroulent qui puiserait par exemple au vocabulaire technique de la navigation comme dans les romans exotiques de la fin du XIX^e siècle. La peinture est en avance sur la littérature à cet égard : les peintres de cette époque sont bien plus sensibles au pittoresque du port, dans leur attention aux costumes et aux travaux des marins et des artisans. Pourtant, le rôle du port, au sens plus large de ville-port, n'est pas négligeable : lieu romanesque récurrent, il se charge de fonctions multiples, à tel point qu'on pourrait parler de chronotope. À côté de la dimension fonctionnelle d'étape ou de carrefour romanesque, il a souvent une dimension symbolique, en tant que lieu de refuge – réel ou apparent – contre la violence impondérable des vagues. Mais il se charge aussi, chez Fénelon, de nouvelles connotations poétiques qui rappellent par leur force de suggestion les paysages grandioses du Lorrain.

³⁸ La délectation produite par les descriptions romanesques sera réaffirmée par Mlle de Scudéry dans *La Promenade de Versailles* au cours de la conversation entre les devisants : *La Promenade de Versailles*, Marie-Gabrielle Lallemand (éd.), Paris, Champion, 2002, pp. 65-70. L'esthétique de l'ecphrasis dans les romans des deux Scudéry a été étudiée amplement par Anne-Elisabeth Spica dans *Savoir peindre en littérature, op. cit.*

³⁹ Aussi bien Georges de Scudéry que Fénelon s'exercent dans la description d'œuvres d'art : le premier dans *Le Cabinet de Monsieur Scudéry*, où figurent maintes représentations de tableaux, réels ou fictifs, le second dans deux de ses dialogues des morts qui mettent aux prises respectivement Parrhasius et Poussin et Léonard de Vinci avec le même Poussin. Sur l'émergence de la « marine » dans la peinture de paysage au XVII^e siècle voir A. Corbin, *Le Territoire du vide, op. cit.*, p. 66.

Naples et ses ports dans la représentation romanesque de *La San Felice* d'Alexandre Dumas

GIULIA SCURO

Le port, lieu de débarquement et de départ, constitue un cadre idéal pour le développement d'une action narrative, en particulier pour l'incipit d'un roman. Chez Alexandre Dumas, plus que chez d'autres, l'ouverture du roman se déroule dans un port – on se rappellera les premières pages du *Comte de Monte-Cristo*, dans lesquelles « le *Pharaon*, venant de Smyrne, Trieste et Naples » se prépare à entrer dans le port de Marseille.¹ L'arrivée du bâtiment attire une foule de spectateurs venus admirer la maîtrise du pilote qui le dirige habilement « par l'étroite entrée du port de Marseille » ; ici les caractéristiques du lieu contribuent à rendre l'événement exceptionnel ainsi qu'à nous présenter Edmond Dantès, dont les talents attireront la jalousie qui marquera son destin. Toutefois, *Le Comte de Monte-Cristo* n'est pas le seul roman où l'arrivée d'un navire au port déclenche le cours des événements : le premier chapitre de *La San Felice* est consacré à l'attente, de la part de la famille royale napolitaine et des tous les citoyens de Naples, du *Vanguard*, navire commandé par Horace Nelson de retour après la victoire sur la flotte française de Napoléon ; circonstance qui affectera énormément l'histoire de la ville dans le roman.

La San Felice raconte les événements qui se sont produits au sein du Royaume de Naples entre 1798 et 1800, comprenant la Révolution Parthénopéenne de 1799, depuis l'alliance nouée par les Bourbons de Naples et les Britanniques jusqu'à la terrible défaite des révolutionnaires français et aux exécutions des républicains napolitains. Le roman a été entrepris au cours d'un long séjour de l'auteur à Naples qui s'est déroulé de 1860 à 1864, et il a été publié en feuilletons dans le journal parisien *La Presse* du 15 décembre 1863 au 3 mars 1865 et presque simultanément en Italie. Après un premier séjour plus court en 1835 – brutalement interrompu à cause d'un ordre d'arrestation émis par les Bourbons – l'écrivain y était retourné en 1860 à la suite

¹ Alexandre Dumas, [1846] *Le Comte de Monte-Cristo*, Paris, Gallimard, 1981, p. 3.

de Garibaldi et de son expédition des Mille pour contribuer à la transformation politique de la ville ; il y a dirigé le journal *L'indipendente* et a écrit deux volumes d'histoire et deux romans ayant pour but de raconter cette période controversée de l'histoire napolitaine, en faisant montre d'une connaissance minutieuse des coutumes et des croyances des Napolitains, ainsi que des épisodes historiques.

Dans l'Avant-propos de *La San Felice*, en particulier, la coexistence des caractéristiques populaires et historiques de l'identité napolitaine est témoignée par deux avertissements de l'auteur : le premier concernant la présence de personnages réels et imaginaires dans l'œuvre, car bien que ce soit une condition typique des romans dumasien, il estime nécessaire de prévenir le lecteur que les personnages les plus invraisemblables sont les personnages historiques ;² le second concernant la présence d'événements « si étranges » qu'« il faut Naples, son peuple ignorant, mobile et superstitieux pour que de pareilles impossibilités deviennent des faits historiques ».³ En m'appuyant sur ces deux remarques, après une réflexion sur le symbolisme des villes portuaires, je me propose dans cet article de montrer que la représentation du port se prête à la représentation de la singularité des événements et des personnages annoncée par l'auteur et que ce lieu signale des nouveaux points de départ ou de transformation indépendamment de sa position dans l'intrigue. On verra que dans *La San Felice* le port se révèle l'espace où les rôles peuvent être inversés, où les règles de la vraisemblance peuvent être transgressées et où l'invention rencontre l'histoire.

Les villes portuaires

En ce qui concerne le port, sa fonction principale est indubitablement la création d'un point de communication entre la terre et l'eau. À cet égard, il est intéressant de lire une étude sur la ville de Saint-Pétersbourg réalisée par le sémiologue Jurij Michajlovič Lotman, *Simbolika Peterburga i problemy semiotiki goroda* (« Le symbolisme de Pétersbourg et les problèmes de la sémiotique de la ville »), contenue dans son

² Alexandre Dumas, [1864] *La San Felice*, Paris, Gallimard, 1996, p. 10. À partir de maintenant, la présente édition sera citée sous la désignation SF.

³ *Ibidem*.

essai *La Sémiosphère*.⁴ À la base de son raisonnement, Lotman propose une classification des villes en deux macro-catégories : les villes de la catégorie « concentrique » sont construites en position centrale par rapport au terrain environnant, il s'agit de villes généralement surélevées ou situées de manière à être plus facilement défendues ; les villes de la catégorie « excentrique », dont l'exemple est Saint-Pétersbourg, sont des villes construites sur une position frontalière, elles se trouvent habituellement en bord de mer et sont constamment exposées aux éléments et aux contacts culturels avec d'autres civilisations.

En raison de ces caractéristiques, l'existence de la ville excentrique est déterminée par la condamnation ou la célébration de la nature : la lutte avec les éléments naturels et culturels qui peuvent entrer en contact avec elle implique une incessante résistance à la menace de destruction et, par conséquent, le mythe qui la caractérise est à vocation eschatologique. L'histoire de la ville de Naples démontre sans aucun doute qu'à cet égard, elle peut être incluse parmi les villes excentriques. Non seulement la ville est située en bord de mer, mais encore aujourd'hui le culte de Saint Janvier est d'une importance capitale : le saint est censé protéger la ville de la destruction du Vésuve depuis des siècles. Dumas lui-même lui consacre des chapitres entiers et les nombreuses références dans son roman soulignent la nécessité de connaître en détail son histoire pour bien comprendre l'âme des Napolitains.

Lotman avance l'idée que cette condition de peur permanente rend la ville excentrique en mouvement, comme si elle était en constante transformation et comme si la côte, soumise au vent ou à la force des vagues, pouvait fondre dans l'eau, perdant sa nature rocheuse et devenant capable de se déplacer. Par rapport à cette suggestion, on prendra en examen une des descriptions les plus connues de la côte napolitaine de la littérature française du XIX^e siècle, c'est-à-dire l'incipit de *Jettatura* (1857), une nouvelle de Théophile Gautier inspirée à l'auteur par son séjour à Naples en 1850. Dans ce passage, le narrateur décrit la ville de façon très détaillée depuis un bateau approchant du port, il définit Naples comme « une nymphe marine se séchant sur la rive après le bain », il nomme « le château Saint-Elme », « le couvent

⁴ Jurij Michajlovič Lotman, [1966] *La Sémiosphère*, Limoges, Presses Universitaires de Limoges, 1999, pp. 124-146.

Saint-Martin », « le château de l'Œuf », et de ce dernier, il déclare : « [il] sembla s'avancer vers le bateau à vapeur, et le môle avec son phare s'allongea comme un bras tenant un flambeau ». ⁵ On peut noter que le narrateur est en mouvement, et que la ville l'est aussi : elle n'est pas figée, elle vient juste de sortir de l'eau comme si elle pouvait bouger à nouveau, et la jetée semble s'étendre comme un bras, celui d'un corps vivant, qui ne dort pas.

Les images utilisées par Gautier paraissent corroborer le point de vue de Lotman en ce qui concerne la sémiotique de la ville. Cependant, comment procéder lorsqu'il s'agit d'un espace romanesque ? Dans ce cas, il faut considérer la relation instaurée entre le lieu et la narration : la « narrativité du lieu », comme l'appelle Henri Mitterrand, introduisant le concept selon lequel l'espace présuppose les personnages qui l'habitent. ⁶ En utilisant la leçon sémiotique de Greimas pour analyser le rôle de la ville de Paris dans *Ferragus* de Balzac, Mitterrand montre les limites d'une approche qui ne tiendrait pas compte de l'interdépendance entre le lieu et l'intrigue dans l'invention littéraire, en affirmant que « le roman, depuis Balzac surtout, narrativise l'espace, au sens précis du terme : il en fait une composante essentielle de la machine narrative ». ⁷

Par ailleurs, dans les trois cas que j'ai mentionnés, où le port est placé au début du roman – je fais allusion à *Le Comte de Monte-Cristo*, *La San Felice* et *Jettatura* –, il semble également possible d'affirmer que la mise en évidence de la référence du lieu est en relation avec sa position au sein de l'intrigue : le port signale le mouvement (de l'eau et des navires) et celui-ci semble se transmettre aux personnages et au déroulement du roman. Reprenant la formule utilisée par Andrea Del Lungo dans *Le début et la fin du récit*, où il définit l'incipit et la fin d'un roman comme les « frontières de l'espace fictionnel » pour le lecteur, ⁸ en remarquant leur nature de lieux *entre-deux*, de transition, de passage, je voudrais avancer l'idée d'une interprétation de l'image du port qui prenne en

⁵ Théophile Gautier, *Jettatura*, Paris, Michel Lévy, 1857, pp. 5-6.

⁶ Henri Mitterrand, « Le lieu et le sens : l'espace parisien dans *Ferragus* de Balzac », dans *Le discours du roman*, Paris, Presses Universitaires de France, 1980, pp. 189-212.

⁷ *Idem*, p. 212.

⁸ Andrea Del Lungo, *Le début et la fin du récit. Une relation critique*, Paris, Classiques Garnier, 2010, p. 8.

compte sa nature de seuil entre la mer et la terre par laquelle, grâce à la forte valeur sémiotique de sa localisation géographique, le port a le pouvoir d'évoquer un déplacement qui se place au cœur du moteur narratif, quelle que soit sa position dans l'intrigue du roman.

Le port de Naples et la transgression des rôles

On partira d'une description de Naples présente dans le premier texte que Dumas consacre à cette ville, *Le Corricolo*. Il s'agit d'un récit de voyage paru en 1841 où l'auteur décrit la période qu'il y a passée en 1835 : le récit est à la première personne et le narrateur visite la ville à bord d'un *corricolo* (c'est-à-dire un fiacre très courant à Naples à l'époque et particulièrement agile pour démêler les ruelles). Par rapport à la description de la zone portuaire, le narrateur visite le môle, qu'il définit comme le royaume de Polichinelle :

Le Môle est à Naples ce qu'était le boulevard du Temple à Paris quand il y avait à Paris un boulevard du Temple. Le Môle est le séjour privilégié de Polichinelle. Nous avons peu parlé de Polichinelle jusqu'à présent. Polichinelle est à Naples un personnage fort important. Toute l'opposition napolitaine s'est réfugiée en lui comme toute l'opposition romaine s'est réfugiée dans Pasquin. Polichinelle dit ce que personne n'ose dire. Polichinelle dit qu'avec trois F on gouverne Naples. C'était aussi l'opinion du roi Ferdinand, qui, nous l'avons dit, n'avait guère moins d'esprit et n'était guère moins populaire que Polichinelle. Ces trois F sont *festa-farina-forca* : fête-farine-potence.⁹

Polichinelle est un personnage qui représente « toute l'opposition napolitaine », dit Dumas, il s'agit d'un personnage de la *Commedia de l'arte* très représenté en France et qui peut être considéré comme un symbole de l'insurrection populaire : « Polichinelle dit ce que personne n'ose dire ». Il est intéressant de noter l'association que Dumas fait entre ce personnage et le roi Ferdinand, le même Ferdinand de Bourbon qui règne pendant les années de la Révolution Parthénopéenne, car Dumas parle de ce souverain dans plusieurs de ses œuvres, tant littéraires qu'historiques, en faisant surtout référence à sa lâcheté et à

⁹ Alexandre Dumas, [1841] *Le Corricolo*, Paris, Les Éditions Desjonquères, 2006, p. 295.

son incompétence, parmi lesquelles *La San Felice* ne fait pas exception.¹⁰ Le port est le royaume de Polichinelle, pourtant, il se révèle aussi être pour Dumas un endroit romanesque où le roi peut-il se transformer, prendre le même caractère capricieux et rebelle que le masque napolitain, comme si le port était le lieu où chacun a le droit de se métamorphoser.

Si on prend *La San Felice*, la première référence à Ferdinand est contenue dans l'Avant-propos et concerne la passion du roi pour la pêche, qui le conduit à vendre du poisson près du port aux *lazzaroni* et à se faire insulter par eux comme s'il était un vrai poissonnier (cette habitude du roi est rapportée par Dumas avec la recommandation qu'il s'agit bien d'un fait réel). Le roi fait preuve d'une relation toute particulière avec sa fonction, mais la vente de poisson le long des quais où accostent les barques des pêcheurs – étant donné que la ville de Naples est développée sur la côte, on dirait presque que toute la ville est un port dans l'imaginaire dumasien – n'est pas le seul cas où le roi montre cet aspect. Je voudrais ici commenter deux épisodes particulièrement représentatifs du renversement des rôles opéré par le roi qui se déroulent dans les ports de Naples et de Palerme et qui concernent la fuite de la famille royale vers la Sicile au moment où les Français étaient sur le point d'entrer en ville.

La fuite du roi, méprisée à la fois par les officiers et les citoyens napolitains, ne se déroule pas dans le calme. Naples, ville excentrique, est exposée à la fureur d'une tempête qui rend le voyage impossible : « Dans le port militaire, la mer, emprisonnée entre la jetée du môle et celle du port marchand, était assez calme ; mais on sentait le vent souffler avec violence, et l'on entendait le bruit des flots venant furieusement se briser contre le rivage ».¹¹ La mer ne peut être emprisonnée que dans la partie délimitée par le port et lorsque le roi rencontre le comte de Thurn, car il doit le conduire au navire de Nelson

¹⁰ Pour comprendre le lien qui unissait Dumas et Ferdinand I, quelques mots sur ce membre de la famille royale napolitaine peut aider : Dumas lui en voulait vivement, car il était à l'origine de la détention de son père, lorsque celui-ci était officier dans l'armée de Napoléon. Cet emprisonnement a eu comme conséquence sa mort et cela a très probablement contribué à exacerber les sentiments antimonarchistes de Dumas.

¹¹ *SF*, p. 722.

en attente dans la rade pour partir, il lui demande s'il est opportun de s'embarquer avec un temps pareil. La réponse est d'une ambiguïté singulière – la même qui court tout au long du roman et qui concerne la rivalité entre le roi et les Anglais – et ce bref échange montre la colère du roi, qui se sent impuissant face à la démonstration que sa volonté passe au second plan, même sur son territoire :

- C'est l'ordre de milord ; cependant, si Sa Majesté s'y refuse absolument...
- C'est l'ordre ! c'est l'ordre ! répéta le roi, impatient ; mais s'il y a péril de vie cependant ! Voyons, répondez-vous de nous, comte ?
- Je ferai tout ce qui sera au pouvoir d'un homme luttant contre le vent et la mer pour vous conduire à bord du Van-Guard.
- Mordieu ! ce n'est pas répondre, cela. Vous embarqueriez-vous par une pareille nuit ?
- Votre Majesté le voit, puisque je n'attends qu'elle pour la conduire à bord du vaisseau amiral.
- Je dis : si vous étiez à ma place.
- À la place de Votre Majesté, et n'ayant d'ordre à recevoir que des circonstances et de Dieu, j'y regarderais à deux fois.¹²

On peut noter que d'abord le roi demande au comte de répondre sans tenir compte des ordres de Nelson, ensuite il lui demande de s'imaginer à sa place. S'il est vrai que le roi dumasien fait preuve de la plus grande incompétence, il est tout aussi vrai qu'il est obsédé par l'étiquette. Il est donc étonnant que le roi puisse poser une question pareille. En plus, immédiatement après, face aux hésitations du roi à monter sur le bateau, la reine le dépasse et descend la première sans qu'il se soucie de ce geste. On pourrait presque dire que le roi abdique son rôle, qu'il l'oublie, même si brièvement.

Dans le port de Palerme, la scène est différente mais présente en partie les mêmes caractéristiques : une fois arrivé près de la ville, dans la rade, Nelson hésite à l'idée d'y amarrer la nuit et il fait signe de faire monter à bord de son *Vanguard* un pilote de la région ; cette fois, c'est plutôt la morphologie qui exige la plus grande maestria dans la conduite du bâtiment, et Caracciolo, déguisé en simple matelot, répond

¹² *Ibidem.*

à l'appel. Francesco Caracciolo est un personnage historique, il a été le capitaine de la marine napolitaine mais, après la fuite du roi, il a choisi de rejoindre le camp des Républicains. Dans son roman, Dumas crée une confrontation entre Caracciolo et Nelson qui vise à ridiculiser ce dernier : Caracciolo a atteint la ville de Palerme avec moins de peine que le célèbre commandant anglais dont le navire a été battu par la tempête, outre le fait que Nelson est incapable de piloter son propre navire dans le port. Cependant, Dumas nous montre aussi comment Caracciolo a été très déçu par la décision du roi de s'embarquer sur le navire anglais au lieu du sien et, dans cet épisode, le choix du déguisement démontre à la fois son sens du devoir envers le souverain jusqu'au dernier moment de service et la honte pour l'humiliation subie. Le roi ne reconnaît pas son officier mais il est profondément impressionné par son habileté, au point qu'il décide soudain de descendre à terre en se faisant transporter par celui-ci dans sa petite embarcation :

- Peux-tu me conduire à terre ?
- Rien de plus facile, sire... Mais cette pauvre barque, bonne pour un pilote, est-elle digne d'un roi ?
- Je te demande si tu peux me conduire à terre ?
- Oui, sire.
- Eh bien, conduis-moi.¹³

Ce court dialogue est différent du précédent mais lui fait écho. Là aussi, l'objet de la préoccupation du roi se situe dans les opérations d'embarquement et de débarquement concernant le port, en raison du fait que l'arrivée au port n'implique pas directement l'arrivée en ville puisqu'il n'était pas encore possible de s'approcher du quai à bord d'un grand bateau. Mais surtout, ce que ces deux scènes révèlent, c'est que dans cet espace qui existe entre le bateau et la ville, tous deux lieux de règles – sur le bateau, c'est Nelson qui dicte les règles, sur la terre, c'est le roi qui les dicte – il existe ce petit espace où les règles sont dictées par la mer ou ceux qui en ont la compétence et où même le roi peut ne pas respecter les conventions. Pas étonnant que dans cet espace où les rôles sont inversés, il y figure le déguisement de Caracciolo, celui qui lui permettra la plus grande transgression présente dans le roman,

¹³ SF, p. 936.

puisque sous l'apparence d'un simple marin il reçoit du roi la promesse d'une grâce qu'il utilisera pour obtenir sa démission en tant qu'officier royal. Une telle désertion n'aurait pas été admissible pour un fonctionnaire de son rang sans ce renversement extraordinaire.

Le port est un lieu *entre-deux*, soumis aux règles particulières du domaine maritime, tout en restant soumis aux règles de la terre. Gilles Deleuze et Félix Guattari dans *Mille plateaux* (1980) introduisent l'opposition entre l'*espace lisse* et l'*espace strié* : l'espace lisse est pour les deux philosophes l'espace du désert, de la steppe, de la mer, celui de la liberté, de l'absence de conditions sociales ; l'espace strié est celui de la terre, des règles qui la délimitent. La relation entre ces deux espaces est une relation de continuité, car « une des tâches fondamentales de l'État, c'est de strier l'espace sur lequel il règne, ou de se servir des espaces lisses comme d'un moyen de communication au service d'un espace strié », et la mer, espace lisse par excellence, est « celui qu'on chercha le plus tôt à strier, à transformer en dépendance de la terre ».¹⁴

Deleuze et Guattari ne mentionnent pas le port, néanmoins, pourrions-nous dire – au moins en ce qui concerne la représentation littéraire du port – n'est-il pas vrai qu'il s'agit d'un espace lisse aussi bien que d'un espace strié ? En recherchant les caractéristiques récurrentes du port dans la littérature, on se rendra facilement compte qu'il s'agit d'un lieu déterminé par des règles – celles du monde portuaire des marins, des embarcations et de la mer – qui ne s'appliquent pas aux autres quartiers de la ville, bien qu'il fasse partie de son tissu urbain. Cette condition en fait un endroit doté d'une puissante dimension symbolique et dans *La San Felice*, comme on verra dans le prochain paragraphe, la transgression des conventions sociales s'accompagne à celle des règles de la vraisemblance.

Le port de Naples et le respect de la vraisemblance

La ville de Naples est particulièrement chère à Dumas. De nombreux écrivains y ont séjourné, mais lui, il a pris une part active à la vie citadine et a démontré dans ses œuvres une profonde connaissance de la topographie de la ville et de ses environs. Dumas considérait d'une grande importance la connaissance des lieux où il représentait ses

¹⁴ Gilles Deleuze, Félix Guattari, *Mille plateaux*, Paris, Les Éditions de Minuit, 1980, p. 599.

histoires romanesques, car l'expérience de l'auteur confère au roman, à son avis, l'illusion référentielle, « la saveur du vécu ». Dans *Le Roman d'Alexandre Dumas père ou la réinvention du merveilleux*, Julie Anselmini écrit que ce procédé est particulièrement évident dans *La San Felice* où « les voyages de l'auteur permettent de donner un décor réaliste au roman, réalisme qui augure le dépaysement du lecteur en lui donnant une vivifiante sensation de vérité ».¹⁵ « Le voyage est intimement lié chez Dumas à l'imagination créatrice », poursuit Anselmini, mais « l'exotisme géographique se double fréquemment d'un exotisme temporel, d'une plongée dans le passé du pays étranger », c'est à dire que Dumas opère une transformation de l'histoire qui inclue « le légendaire, le fabuleux, le mythique » des lieux qu'il visite en raison de leur potentiel fictionnel.¹⁶ Cela crée une superposition entre un « voyage spatial » et un « voyage temporel », mais aussi une superposition entre les événements historiques – que le narrateur prend soin de documenter en mentionnant ses propres recherches dans les archives – et les événements merveilleux.

Dans ses romans, Dumas insère souvent des légendes, et dans *La San Felice* elles sont en grand nombre, racontées par le narrateur omniscient – comme dans le cas de l'hagiographie de Saint Janvier – ou par des personnages – comme dans le cas de Sir Hamilton lorsqu'il raconte au roi la légende de Caprée. Depuis le début du roman, la légende prend place dans l'histoire grâce aux prédictions de Nanno, la sorcière albanaise qui pronostique à l'héroïne du roman son destin, en conférant à l'histoire un aspect tragique :

Conformément à la conception du roman dramatique qui traverse l'époque romantique, le narrateur reste donc en retrait, tandis que le « montage » des événements prouve l'efficacité des pratiques magiques dans lesquelles croient les Napolitains de la fin du XVIII^e siècle. Par une focalisation implicite, le récit épouse ainsi la mentalité du pays évoqué, ce qui lui permet de passer des croyances à la représentation d'événements merveilleux, vraisemblables dans le cadre spatio-mental évoqué. Cette plongée dans un mode de pensée radicalement diffé-

¹⁵ Julie Anselmini, *Le Roman d'Alexandre Dumas père ou la réinvention du merveilleux*, Genève, Droz, 2010, pp. 146-147.

¹⁶ *Idem*, p. 149.

rent du sien cause le véritable *étrangement* du lecteur, appelé à quitter son scepticisme de Français pour glisser en plein fantastique.¹⁷

Dans le contexte de la Révolution Parthénopéenne, Dumas raconte l'histoire d'amour de Luisa Molino San Felice, personnage historique condamnée à la décapitation par le roi Ferdinand de Bourbon pour avoir déjoué le complot royaliste des frères Baccher, et Salvato Palmieri, jeune officier de l'armée de Napoléon, fruit de l'imagination de Dumas qui remplace Ferdinando Ferri, véritable amant de Luisa. Le personnage de Salvato a été inventé car, selon les propres mots de Dumas : « Ferdinand Ferry, par malheur, n'était point un héros du roman, et peut-être cet amour immodéré que lui portait la chevalière San Felice, et qui lui fait trahir le secret à elle confié par le malheureux Backer, eût été assez invraisemblable ». ¹⁸ Toutefois, le personnage de Luisa aussi présente une transformation fictive que l'auteur justifie par le désir d'en faire une martyre, une sainte : lorsque la véritable fille de la San Felice écrit à Dumas pour lui dire de purifier son roman de tout élément fictif, l'écrivain lui répond avec une ironie mordante que ses choix narratifs ont le pouvoir d'immortaliser l'histoire, que son roman couronnera Luisa Molino comme La San Felice, mieux que ne pourraient le faire des documents historiques.¹⁹

Cette conviction de Dumas est à la base de sa capacité à entremêler invention et histoire et, dans ce dernier paragraphe, j'essaierai de montrer que même sur le plan géographique, Dumas intervient en mettant la vraisemblance au service de l'intrigue. Son choix permet d'isoler certains lieux du roman qui se prêtent à un tel procédé narratif et on verra des exemples situés dans le port.

Au début du roman, ainsi que nous l'avons dit, la famille royale attend l'arrivée de Nelson dans le port, et dans les premières lignes de l'œuvre, Dumas décrit le Golfe de Naples :

Entre le rocher auquel Virgile, en y creusant la tombe du clairon d'Hector, a imposé le nom de promontoire de Misène, et le cap Campanella, qui vit sur l'un de ses versants naître l'inventeur de la boussole, et sur l'autre

¹⁷ *Idem*, p. 150.

¹⁸ *SF*, « Annexes », Lettres d'Alexandre Dumas à Maria Emmanuella Delli Monti San Felice, p. 1620.

¹⁹ *Ibidem*.

errer proscrit et fugitif l'auteur de la *Jérusalem délivrée*, s'ouvre le magnifique golfe de Naples. Ce golfe, toujours riant, toujours sillonné par des milliers de barques, toujours retentissant du bruit des instruments et du chant des promeneurs, était, le 22 septembre 1798, plus joyeux, plus bruyant et plus animé encore que d'habitude.

Dumas évoque une perspective du golfe dans laquelle l'observateur est omniscient et voit le golfe avec une focalisation zéro car les deux extrêmes – cap Miseno et cap Campanella – ne peuvent être vus qu'à travers la médiation de la carte géographique. À la perspective réelle d'un personnage est préférée le choix de souligner les deux personnages de la littérature classique qui donnent leurs noms aux extrêmes du golfe, qui confèrent la nuance exotique du passé à laquelle Anselmini faisait référence. La description poursuit :

Le soleil ruisselait en flots dorés sur ce vaste amphithéâtre de collines qui semble allonger un de ses bras jusqu'à Nisida et l'autre jusqu'à Portici, pour presser la ville fortunée contre les flancs du mont Saint-Elme, que surmonte, pareille à une couronne murale posée sur le front de la moderne Parthénopée, la vieille forteresse des princes angevins.²⁰

On retrouve l'image des bras qui s'étendent, comme dans *Jettatura*, mais cette fois il ne s'agit pas du bras de la jetée, ce sont les bras de la côte qui s'allongent jusqu'à Nisida et jusqu'à Portici. On peut remarquer que des références distinctives de la ville nommées par Gautier, ici il ne reste que « Saint-Elme » ; de plus, il parle du « mont Saint-Elme » plutôt que du Château, comme s'il voulait exalter un passé plus lointain, légendaire, celui des anciennes dominations. Dumas préfère nommer les colonies grecques de « Nisida » et « Parthénopée », la colonie romaine de « Portici » ou la domination des « angevins » en effaçant toute référence contemporaine de la ville, évoquant ainsi les différentes populations qui ont habité la ville avant les Bourbons en mettant en rapport la France des Angevins et l'âge classique.

²⁰ *Ibidem.*

La dimension mythologique et la dimension magique, voir légendaire, s'entremêlent dans *La San Felice*, et on le verra encore mieux dans les deux exemples suivants : le premier tiré du chapitre intitulé *Fatalité*, dans lequel un événement imprévisible décide du sort de Luisa ; le second tiré du chapitre *L'apparition*, dans lequel le corps de Caracciolo, exécuté par décision de Nelson et jeté à la mer, réapparaît après treize jours pendant les célébrations du retour du roi à Naples.

Dans le premier épisode, le chevalier de San Felice, époux de Luisa, lui propose de fuir avec la famille royale vers Palerme, mais on se rappellera qu'il s'agissait d'une nuit de tempête, et quand ils se rendent au lieu de l'embarquement pour rejoindre le navire ancré dans la rade, le chevalier est lui aussi effrayé par la météo. Il décide donc de partir seul et de ne pas risquer la vie de sa femme. Immédiatement après son départ, un dialogue s'instaure entre les deux époux à une distance de dix brasses (correspondant à plus de dix-huit mètres) :

En une seconde, la barque fut à dix brasses du rivage.

Tout cela s'était passé si rapidement, que Luisa n'avait pas eu le temps de deviner la résolution de son mari, et, par conséquent, de la combattre.

En voyant la barque s'éloigner, elle jeta un cri :

— Et moi ! et moi ! dit-elle en essayant de s'arracher des bras de Michele pour suivre son mari, et moi ! vous m'abandonnez donc ?

— Que dirait ton père, à qui j'ai promis de veiller sur toi, en me voyant t'exposer à un pareil danger ? répondit San-Felice en haussant la voix.²¹

Le chevalier a beau avoir élevé la voix, il est tout à fait improbable qu'un dialogue puisse avoir lieu, néanmoins les deux échangent encore quelques lignes avant que Luisa ne s'évanouisse. Cette scène est d'une importance cruciale pour l'intrigue, car si Luisa était partie, elle n'aurait pas pu déjouer la conspiration des frères Baccher et n'aurait pas pu tromper son mari avec Salvato. Néanmoins, Dumas insère un élément fantastique afin de sauvegarder l'honneur de la jeune femme et de donner un accent d'inéluctabilité à l'intrigue. Pour rendre le dialogue encore plus invraisemblable, la soudaine présence de Nanno se matérialise, on découvre qu'elle a assisté à la scène et en conclusion

²¹ SF, pp. 744-745.

du chapitre elle exprime sa sentence sur le sort de Luisa : « Ananké », le terme grec qui désigne en français la fatalité. Ici les éléments magiques et historiques se fondent, puisque le lecteur connaît dès le début la fin du roman, mais cela ne l'empêche pas de croire que l'intrigue peut changer l'histoire.

La présence du fantastique revient dans une autre scène qui se déroule dans le port : l'apparition du corps de Caracciolo – aussi imprévisible que celle de Nanno – dans les eaux du port, la nuit où l'aristocratie célèbre sa victoire sur les Français et son retour dans la ville.

« Tandis que l'on égorgeait dans les rues de Naples, il y avait grande fête dans le port »,²² avec cette image affreuse, Dumas introduit les contradictions de la soirée. La célébration se réalise dans le port car la ville est encore dévastée par la guerre : le cardinal Ruffo avec son armée de Calabrais est entré dans Naples pour chasser les Français et les documents historiques détaillent la férocité et la fureur dont ils ont fait preuve envers tous les hommes et les femmes qu'ils rencontraient. Dumas représente cette nuit de fête et d'horreur par une série de petits éléments invraisemblables qui précèdent l'apparition :

Autour de ce bâtiment, [...] se pressaient, nous l'avons dit, plus de cent barques chargées de musiciens, qui, exécutant les mêmes airs que l'orchestre du vaisseau, étendaient, pour ainsi dire, sur le golfe, éclairé par une lune magnifique, une nappe d'harmonie. Naples était bien, cette nuit-là, la Parthénope antique, fille de la molle Eubée, et son golfe était bien celui des sirènes.²³

L'absence de réalisme dans l'image est due à la fois aux « plus de cent barques chargées de musiciens » mais aussi aux références mythologiques « Parthénope » et « Eubée » ; il semble que Dumas veuille avertir le lecteur qu'un événement inhabituel est sur le point de se produire, et en effet à minuit (l'heure seuil entre un jour et le suivant), quelque chose d'incroyable se produit :

Un grand tumulte se fit à bord des barques, qui s'écartèrent à droite et à gauche en laissant un grand espace vide. Au milieu de cet espace s'élevait, chose terrible à voir, sortant de l'eau jusqu'à la ceinture, le cadavre

²² SF, p. 1470.

²³ SF, pp. 1471-1472.

d'un homme que, malgré les algues dont était couverte sa chevelure, aplatie contre les tempes, malgré sa barbe hérissée, malgré son visage livide, on pouvait reconnaître pour celui de l'amiral Caracciolo. Ces cris de « Vive le roi ! » semblaient l'avoir tiré du fond de la mer, où il dormait depuis treize jours, pour venir mêler son cri de vengeance aux cris de la flatterie et de la lâcheté.²⁴

Suit un nouveau dialogue entre le roi et Caracciolo, mais cette fois, il s'agit plutôt d'un monologue :

[...] le roi, tombant sur un fauteuil, répéta :

– Que veut-il ? que me demande-t-il ?

– Que vous lui accordiez le pardon de sa trahison, sire, répondit sir William, courtisan jusqu'en face de ce roi éperdu et de ce cadavre menaçant.

– Non ! s'écria le roi, non ! il veut autre chose ! il demande autre chose !²⁵

Nous ne saurons pas ce que veut Caracciolo ; il s'agit probablement de la punition infligée au roi par Dumas, mais ce qui nous intéresse est que le port s'avère être un lieu de passage historique et mythique à la fois, où l'imaginaire peut se manifester. Le port est un lieu dont la fonction va au-delà de celle du voyage, il est un lieu hybride, suspendu entre la terre et l'eau, qui permet la représentation du fantastique et de la transgression, échappant en quelque sorte à la description réaliste du paysage. Le port est un lieu concret, où se déroulent des actions importantes de la vie sociale, mais il permet néanmoins, la représentation d'une dimension inaccoutumée de la vie, on pourrait presque la qualifier de latente. C'est la raison pour laquelle je voudrais conclure avec cette définition du paysage donnée par Michel Collot : « Le paysage nous parle. Il ne s'inscrit pas dans le sens des choses claires et distinctes mais fait allusion à un sens global et implicite, inhérent et adhérent à la physionomie des choses. Chaque paysage possède un "sens latent" qui appartient à une évidence, même si nous ne le définissons pas ». ²⁶

²⁴ *SF*, pp. 1474-1475.

²⁵ *SF*, pp. 1475-1476.

²⁶ Michel Collot, *La pensée-paysage*, Paris, Les Éditions de Minuit, 2011, p. 24.

**« Soleils couchants derrière les ports !
Gloires incomparables des cités maritimes... »
Alexandrie fin-de-siècle : pèlerinages littéraires
et scénarios romanesques (1880-1920)**

PAUL-ANDRÉ CLAUDEL

Pour un écrivain français du XIX^e siècle, nourri par les auteurs grecs et latins, Alexandrie représente l'archétype de la métropole antique. Ville-port démesurée, marquée par son urbanisme ambitieux et ses monuments légendaires, l'ancienne capitale de l'Égypte occupe une place privilégiée dans la culture occidentale. Première ville du monde méditerranéen dans la période hellénistique, rivale de Rome pendant l'époque impériale, lieu de toutes les controverses spirituelles à l'aube du christianisme, la cité d'Antoine et de Cléopâtre n'a-t-elle pas tout pour alimenter d'érudites rêveries ?

Ville de l'opulence et du gigantisme, Alexandrie s'est également inscrite dans les mémoires, depuis une fameuse description de Strabon,¹ comme une métropole maritime, la capitale d'une thalassocratie associée au commerce, aussi bien matériel qu'intellectuel. À ce titre, elle est sans doute l'une des incarnations matricielles de l'idée même du port, comme lieu d'accueil, de transit et d'échange, mais aussi, tout simplement, comme paysage, avec sa double rade, ses vaisseaux, ses palais bâtis au bord de l'eau, et bien entendu la silhouette majestueuse de son phare, gravé à jamais dans notre inconscient linguistique : les mots « phare », *faro*, *far*, *farol* ne dérivent-ils pas, dans nos langues latines, de la presqu'île de Pharos, où fut bâtie la gigantesque tour de signalisation ?

Si le nom même d'Alexandrie suscite, chez les historiens aussi bien que les poètes de la fin du XIX^e siècle, un flot d'images évocatrices,

¹ Le livre XVII de la *Géographie* contient une description détaillée de la ville devenue un *Urtext* incontournable. Citons au moins une des formules de Strabon les plus flatteuses : « [Alexandrie] est le seul lieu de l'Égypte qui se trouve également bien placé et pour le commerce maritime par l'excellente disposition de son port, et pour le commerce intérieur par la facilité avec laquelle lui arrivent toutes les marchandises qui descendent le Nil, ce qui fait d'elle le plus grand entrepôt de toute la terre » (traduction d'Amédée Tardieu, Paris, Hachette, 1867-1890 ; nous soulignons).

le fait est que la ville n'a, à l'aube de la modernité, plus grand-chose à voir avec son glorieux passé. Le port majestueux d'autrefois s'est métamorphosé en une agglomération grouillante, rebâtie à la va-vite selon un urbanisme à l'européenne. Cette ville cosmopolite, « macadamisée avec les ruines pulvérisées de mille cités », comme la décrit Herman Melville en 1857,² n'a plus guère de liens, à l'âge de l'acier et de la machine à vapeur, avec son illustre ancêtre.

Notre étude entend explorer, à travers un corpus de textes français de la Belle-Époque, les enjeux littéraires de cet écart entre présent (déceptif) et passé (rêvé) du gigantesque *emporium* de l'Orient méditerranéen. Face au spectacle d'Alexandrie, les postures auctoriales se révèlent en effet très variés : à l'inguérissable mélancolie des voyageurs cultivés, déçus par leur contact avec la « nouvelle » Alexandrie, s'opposent les tentatives de reconstruction de la ville antique dans des textes écrits de genres divers – poèmes, romans, essais ou nouvelles – tentant de combler les vides du passé, ou de prendre pour cadre la cité d'autrefois.

La littérature permet ainsi de développer un savoir « autre » sur le passé de la ville : savoir *littéraire, imaginatif, intuitif*, savoir alternatif à l'histoire et à la connaissance historique objective, possédant une dimension fondamentalement *archéo-sophique*.³ Les contours réels d'Alexandrie – ville-bibliothèque s'il en est – ne cessent, dans ce cadre, de se confronter à cette dimension parallèle qu'offrent la mémoire et l'imagination.

L'Alexandrie introuvable des voyageurs en Orient

Le jugement des voyageurs qui se rendent à Alexandrie est, dans l'ensemble, loin d'être enthousiaste : on rencontre chez la majorité d'entre eux un mélange de déception et de surprise face à cette métropole qui

² Hermann Melville, *Journal Of A Visit To Europe And The Levant 1856-1857*, Princeton, Princeton University Press, 1955, p. 122 ; tr. fr. *Carnets de voyage (1856-1857)*, Paris, Mercure de France, 1993, p. 79.

³ Le *logos* de l'archéo-logie étant en quelque sorte supplanté par une *sophia* construite selon d'autres moyens – spéculatifs, visionnaires, *poétiques* au sens étymologique du terme (notre approche est bien entendu sans rapport avec l'« archéosophie » forgée par l'ésotériste Tommaso Palamidessi).

semble avoir tourné le dos à son histoire. Le dépit que ressentent bien des visiteurs (aux valises souvent chargées de livres : Hérodote, Diodore, Strabon...) témoigne d'un écart entre leurs attentes et la réalité qu'ils observent.

On sait quel intérêt ont pu susciter, au cours du XIX^e siècle, les territoires du sud de la Méditerranée. Nouveau sujet d'inspiration, « tableau vivant du bizarre », selon l'expression d'Edward Said,⁴ l'Orient méditerranéen devient, pour bien des artistes, une destination de voyage, un lieu d'exotisme et de pittoresque doublé d'un point de contact avec les origines supposées de notre histoire : peintres et littérateurs croient sincèrement aux vertus régénératrices d'un voyage dans ce qu'Édouard Schuré nomme le « berceau de nos races », la « clef de nos destinées ».⁵

Dans le cadre de cette recherche de dépaysement, Alexandrie constitue souvent une porte d'entrée en Orient, notamment pour les voyageurs français ayant embarqué à Marseille, avec l'intention d'entamer par cette première étape leur *voyage d'Égypte*. C'est peu dire que cette porte d'entrée se révèle décevante. Alexandrie est en effet une ville qui n'appartient pas tout à fait à l'Égypte musulmane, dont Le Caire est le fleuron indépassable ; une ville qui n'a pas non plus conservé beaucoup des vestiges qu'on lui prête, à l'exception d'un aboli bibelot souvent tourné en dérision, l'immanquable colonne de Pompée. Ces lacunes font d'Alexandrie un objet de perplexité – d'autant plus que les travaux d'urbanisme en cours accentuent encore son caractère occidental, et effacent cette « différence » que l'on était venu chercher.

Le premier trait négatif, immanquablement souligné par les voyageurs fraîchement débarqués, porte sur la disparition de l'Antiquité : la plupart des visiteurs regrettent de se trouver face à une ville coupée de ses racines, comme frappée d'amnésie. À Alexandrie, le passé n'est plus que débris, gravats, fragments ou tessons. C'est le triste constat que dresse Jean-Jacques Ampère dans son *Voyage en Égypte et en Nubie* :

⁴ Edward Said, *Orientalism*, Londres, Routledge, 1978, p. 103; tr. fr., *L'Orientalisme. L'Orient créé par l'Occident*, Paris, Seuil, 1980, p. 123.

⁵ Édouard Schuré, « Sanctuaires d'Orient », in *Revue des Deux Mondes*, t. 120, 1893, p. 278.

« dans cette ville, dont l'histoire est si vaste et l'enceinte si pauvre, il y [a] plus à méditer qu'à voir, plus de questions à examiner que d'objets à décrire, plus de souvenirs que de débris ». Le quartier des auberges et des consulats ne trouve guère de grâce à ses yeux : « Dans toute cette partie de la ville, rien ne rappelle l'antiquité, sauf quelques tronçons de granit incrustés dans les murs des maisons »,⁶ « Voilà donc ce qu'est devenue cette ville qui passait dans l'antiquité pour la plus belle du monde »,⁷ commente avec dépit le journaliste Gabriel Charmes en 1880. C'est le même verdict que l'on trouve sous la plume du voyageur Louis Malosse, en 1896 : « Alexandrie n'a ni temples, ni ruines, ni hypogées. Il y a bien la colonne de Pompée, mais c'est peu de chose ».⁸ La même année, Émile Delmas regrette que, « de tous ses palais et ses monuments, il ne reste rien que le souvenir ». Son conseil est assez radical : « une demi-journée suffit à les voir ».⁹

Cette situation de disette archéologique est encore aggravée par un deuxième constat : sur ce fond de désolation, des bâtiments à l'architecture désordonnée sont en train d'étendre leur empire. C'est une ville hétéroclite et internationale qui se construit jour après jour par-dessus les vestiges antiques. Quant aux nouveaux édifices, ils sont habités par une population bigarrée de Juifs, de Grecs, d'Arméniens, bientôt rejoints par des Italiens, des Russes, des Libanais ou des Syriens. Loin d'apparaître séduisant, ce curieux bric-à-brac – incarné en particulier par une place de construction récente, la Place des Consuls – offre une image accomplie du *kitsch* architectural. Dans *Le Nil*, Maxime Du Camp est l'un des premiers à souligner le décalage qui s'accroît entre le terrain vague où se dressait la ville antique et les premiers bâtiments modernes qui surgissent ici et là : « Aux constructions européennes, [Alexandrie] a emprunté la laideur et l'uniformité, sans prendre le confortable ; de l'architecture indigène, elle a gardé les matériaux insuffisants et peu solides, sans savoir conserver l'élé-

⁶ Jean-Jacques Ampère, *Voyage en Égypte et en Nubie*, Paris, Michel Lévy, 1868, respectivement p. 118 et p. 23.

⁷ Gabriel Charmes, *Cinq mois au Caire et dans la Basse-Égypte*, Paris, Charpentier, 1880, p. 17.

⁸ Louis Malosse, *Impressions d'Égypte*, Paris, Armand Colin, 1896, p. 208.

⁹ Émile Delmas, *Égypte et Nubie*, Paris, Fischbacher, 1896, p. 30.

gance et l'imprévu ». ¹⁰ Voilà donc la nouvelle Alexandrie réduite au rang de ville-monstre ou de ville-chimère : « La ville n'est ni française, ni allemande, ni russe, ni italienne, ni espagnole, ni arabe, ni turque, ni anglaise ; elle est un peu tout cela à la fois ». ¹¹

Le propos de Du Camp peut paraître excessif, mais il ne fait que radicaliser une opinion diffuse chez tous les visiteurs : « il y a dans la rue un perpétuel bal masqué », commente en 1869 Théophile Gautier, qui préfère largement Le Caire. ¹² « Grecs, Syriens, Arméniens, Génois ont apporté ici, comme une plante parasite, leur goût du jeu et des combinaisons hasardeuses » constate le critique d'art Joseph Billiet. ¹³ Ville mâtinée d'Europe, habitée par une population de *métèques*, de *filous* et de *levantins*, Alexandrie possède une identité ambiguë et dérangement.

Ce discours de dénigrement a des racines anciennes – Chateaubriand ou Nerval avaient déjà forgé le poncif d'une Alexandrie où il n'y a rien à voir – mais ce *topos* va s'enraciner profondément, et pénétrer la vulgate touristique à mesure que la ville se développe : les guides de voyage de la deuxième moitié du siècle – guide britannique Murray, guide allemand Baedeker ou guide français Joanne – soulignent tous le spectacle décourageant de cette cité, certes méditerranéenne, mais pas encore « orientale » au sens fort du terme. Le plus explicite est le guide Joanne, qui met le voyageur en garde contre « le mécompte qui l'attend à son débarquement » : « celui qui s'attendrait à un spectacle pittoresque éprouverait une grande déception ! ». ¹⁴ Émile Isambert, le principal artisan de l'ouvrage, souligne le caractère cosmopolite de la ville, mais indique franchement au voyageur qu'elle ne possède pas d'éléments susceptibles de le retenir.

Dans son *Alexandrea ad Ægyptum*, publié à la veille de la Grande Guerre à destination des visiteurs occidentaux, l'archéologue Evaristo Breccia n'hésite pas à fustiger le « vandalisme » local : en bâtissant

¹⁰ Maxime Du Camp, *Le Nil. Égypte et Nubie*, Paris, Librairie Nouvelle, 1854, pp. 16-17.

¹¹ *Idem*, p. 17.

¹² Théophile Gautier, *Correspondance générale*, Genève-Paris, Droz, t. 10, 1996, p. 406.

¹³ Joseph Billiet, « Les visages de l'Égypte », in *L'Art libre. Littérature, art, philosophie*, Lyon, 1909, p. 90.

¹⁴ Adolphe Joanne, Émile Isambert, *Itinéraire descriptif de l'Orient*, Paris, Hachette, 1861, p. 962.

sans discernement, les Alexandrins ont « méconnu et méprisé tout ce qui leur restait de tangible de la gloire des anciens » ; « avec la fiévreuse activité qu'ils déploient à niveler et à construire ils brisent ou ils recouvrent, à jamais peut-être, des monuments aussi nombreux qu'ils sont précieux ».¹⁵ Un autre auteur de guide, autrement plus célèbre – le romancier anglais E. M. Forster – fait le même constat qu'Isambert et Breccia, lorsqu'il découvre Alexandrie en 1915 : la cartographie de la cité est celle d'une ville-fantôme, faite de pointillés et de points d'interrogation.¹⁶ Seul le travail de l'imagination, au milieu des immeubles européens et de la circulation automobile, peut permettre au visiteur inspiré de revoir le mirage de la cité d'autrefois. Tant il est vrai que dans cette ville « tout s'efface, ou presque tout ».¹⁷

L'observation est d'autant plus juste que, dans ces années, la façade maritime de la ville – la « Corniche » du port oriental – se transforme radicalement sous l'impulsion des promoteurs immobiliers : édifices néo-byzantins, néo-moresques ou néo-vénitiens surgissent le long de ce demi-cercle presque parfait, où jadis se dressaient les palais royaux. Comme le remarque encore Forster, l'imitation et le pastiche, fléaux des villes cosmopolites, produisent leur lot de colonnes torses et de cariatides de mauvais goût... Avec ses décorations en marbre d'Italie et ses ascenseurs laqués, ses cafés-pâtisseries et ses immenses terrasses décorées de stucs bariolés, ce front de mer rutilant laisse l'image d'une « Venise rasée sur une mer verte » selon l'expression qu'emploiera Maurice Barrès.¹⁸ C'est d'autant plus fâcheux que ce spectacle marque l'un des passages obligés des récits de voyageurs, cette « Scène 1 », *Alexandrie vue mer* (c'est-à-dire aperçue depuis le pont du navire) qui ouvre la majorité des voyages d'Orient.

¹⁵ Evaristo Breccia, *Alexandria ad Ægyptum. Guide de la ville ancienne et moderne et du Musée Gréco-Romain*, Bergame, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, 1914, p. IX. Mais, assure Breccia, « en dépit de ce vandalisme, il y a encore des choses très intéressantes à voir dans la ville des Ptolémées » (*Ibidem*).

¹⁶ Edward Morgan Forster, *Alexandria, a History and Guide*, Alexandria, Whitehead Morris Limited, 1922 ; tr. fr., *Alexandrie*, Paris, Quai Voltaire, 1990.

¹⁷ Edward Morgan Forster, *Pharos and Pharillon*, New York, A. Knopf, 1923, p. 118 ; tr. fr., *Pharos et Pharillon : une évocation d'Alexandrie*, Paris, Quai Voltaire, 1991, pp. 141-142.

¹⁸ Maurice Barrès, *Cahier d'Égypte*, in *Mes cahiers*, t. VI, 1907-1908, Paris, Plon, 1933, p. 155.

Ville en carton-pâte, aux faux airs de Riviera, Alexandrie fait horreur aux nostalgiques, tout en brouillant – scandale ultime ! – les repères entre ancien et moderne, nord et sud de la Méditerranée, Orient et Occident. Paul Adam, qui se rend en Égypte avec Barrès en 1907, ne peut que constater « ce perpétuel mélange des trois civilisations, l'antique, la musulmane et la cosmopolite ».¹⁹ Significativement, alors qu'il est sur le point de débarquer à Alexandrie, Roland Dorgelès évoquera lui aussi – dans un récit plus tardif – sa déception, né de la confusion des temps et de l'hétérogénéité des repères : vue depuis son navire, la célèbre colonne de Pompée se confond avec les cheminées d'usine !²⁰ Décidemment, il n'est plus temps, dans cette ville, de « cataloguer les ruines ».²¹

On ne saurait mieux traduire le trouble qu'introduit la modernité dans l'espace méditerranéen : devant ce tableau chaotique, l'idée même du voyage comme source de dépaysement et de contact avec l'altérité se trouve remise en cause. Il faut dire qu'en cette fin de Belle Époque, le *lamento* de l'Orient perdu est dans l'air du temps : Pierre Loti dans la *Mort de Philae* et Louis Bertrand dans *Le Mirage oriental*²² ont déjà fait le procès de l'occidentalisation. À son tour, le romancier Charles Merki observe, en 1910, combien l'Égypte – et plus spécialement Alexandrie, sans doute – est devenue « une promenade de vacances, avec des facilités et des rabais sur les prix, le transport en commun, des repas à forfait ». Mais, remarque l'auteur, « comme il arrive toujours on l'a gâtée par la civilisation ; on l'a rapetissée, réduite ; on en a fait une sorte de cohue et une foire ».²³ Que l'on soit en quête de l'Antiquité lointaine, que l'on recherche les parfums capiteux de l'Orient arabe, Alexandrie est immanquablement abordée sous le signe de la frustration et de la mélancolie.

¹⁹ Paul Adam, *L'Îcône et le Croissant*, Paris, Flammarion, 1910, p. 267.

²⁰ Roland Dorgelès, *La Caravane sans chameaux*, Paris, Albin Michel, 1928, p. 13.

²¹ *Idem*, p. 14.

²² Pierre Loti, *La Mort de Philae*, Paris, Calmann-Lévy, 1909, et Louis Bertrand, *Le Mirage oriental*, Paris, Perrin, 1910.

²³ Charles Merki, « *La Mort de Philae* » [compte rendu de l'essai de Pierre Loti], in *Mercure de France*, 16 mai 1909, pp. 325-326.

Résurrections littéraires : interroger les pierres

Par quelle « sorcellerie évocatoire » – et par quelle opération imaginative – dépasser la déception produite par Alexandrie en tant qu'objet ethnographique « réel » ? Si, dès le début du XX^e siècle, la partie semble perdue pour l'historien et pour l'archéologue, cette carence de données matérielles invite à mobiliser d'autres ressources, plus spécifiquement verbales. Et si, pour l'écrivain faisant son « voyage aux pays du passé »²⁴ (selon l'expression d'Eugène-Melchior de Vogüé), *quelque chose ne subsistait pas, malgré tout, dans ce vide même ?*

Alexandrie est un continent perdu, une Atlantide engloutie, que seul un effort mental peut faire revivre. Nombre d'auteurs de la période décadente recourent donc à une forme d'*archéo-rêverie* pour tenter de replonger, tant bien que mal, dans ce passé disparu. Quoi de mieux en effet qu'une absence ou un manque pour stimuler le processus poétique ? « Je m'étais assis sur un banc, au milieu de la place des Consuls, près d'une fontaine, et fermant les yeux, je me représentais cet ancien monde » :²⁵ le critique d'art Charles Blanc nous donne le mode d'emploi de ce voyage dans le temps, dans un long morceau lyrique qui le voit, littéralement, *se transporter* – depuis le cœur palpitant de l'Alexandrie moderne, la place des Consuls – jusqu'à l'époque hellénistique : « Je pensais à Ammonius à Plotin, à Porphyre [...]. J'étais dans la ville où une bibliothèque de neuf cent mille rouleaux [...] avait pu alimenter la curiosité la plus avide [...]. Je m'imaginais faire partie de ce Musée [...] Je croyais avoir vécu, je croyais vivre dans cette cité fameuse ».²⁶

Cette escapade – brutalement interrompue par l'intervention d'un compagnon de voyage, qui brise le sortilège – s'apparente à l'expérience que décrit Forster dans son ouvrage sur Alexandrie. Pour l'auteur anglais, la pauvreté des traces de l'Antiquité dispersées dans la ville a quelque chose de sidérant, mais également de *poétique*, car elle stimule une production de visions fantasmagoriques en remplacement des éléments manquants. C'est à nouveau une image de l'auteur

²⁴ Eugène-Melchior de Vogüé, *Syrie, Palestine, Mont Athos. Voyage aux pays du passé*, Paris, Plon, 1876.

²⁵ Charles Blanc, *Voyage de la Haute Égypte*, Paris, Librairie Renouard, 1876, p. 18.

²⁶ *Ibidem*.

en promeneur/rêveur qui est mobilisée : « ... tandis que je me promenais en tramway ou à pied [...], je ne cessais jamais d'être assailli de visions ». ²⁷ Ce que sous-entend Forster, c'est que cette Alexandrie traversée de vestiges dont on *sait* obscurément la présence – même sans les voir – parle encore à qui sait l'écouter. Une forme de divination serait alors possible pour combler les vides, réveiller les morts, faire parler les ombres : « C'est ainsi, par exemple, qu'en multipliant par quatre la hauteur du fort Kaït Bey, je pouvais voir le Pharos qui s'était jadis dressé sur le même emplacement. Au carrefour des deux rues principales, j'érigerais le tombeau d'Alexandre le Grand. Et je le suivais en imagination jusqu'à Sioua [...] ». ²⁸

C'est précisément cette interrogation quasi-nécromantique que tente d'accomplir Maurice Barrès en déambulant dans la ville : « Ce soir-là, j'errai longtemps à travers cette charmante et puissante Alexandrie ». ²⁹ L'auteur du *Culte du moi* cherche à percer le passé sous le présent, à l'aide d'éléments disparates semblables à autant d'indices sur la voie des siècles enfuis. Barrès tente notamment de retrouver la physiologie d'Alexandre, qu'il a captée dans une statue du Musée archéologique et qui lui paraît singulièrement ressemblante : où trouver cet « air de famille », sinon dans la foule de la ville, sur des visages anonymes de passants ? ³⁰ Un résidu subsiste, comme une permanence platonicienne des idées ou des âmes, par-delà les mutations de l'histoire.

Certes, dans ce passage, Barrès désespère de ne pas avoir la « baguette des magiciens » ³¹ pour remonter le temps et réparer ses pertes ; en ce sens, son texte exprime une forme d'impuissance, mais c'est bien ce vertige du *retour aux origines* qui paraît l'enjeu poétique premier de la confrontation avec Alexandrie. Invoquer « les voix secrètes qui sortent de ces pierres », ³² c'est faire l'expérience-limite, à la frontière du dicible, d'une communication immatérielle entre les siècles. Cette

²⁷ Edward Morgan Forster, *Alexandria, a History and Guide*, cit., p. XVI ; tr. fr., *Alexandrie*, Paris, Quai Voltaire, 1990, p. 12.

²⁸ *Ibidem*.

²⁹ Maurice Barrès, *Une Enquête au pays du Levant*, Paris, Plon, 1923, p. 26.

³⁰ *Idem*, pp. 27-28.

³¹ *Idem*, p. 27. Barrès se prend même à rêver de ranimer le Musée et de placer Bergson à sa tête, en nouveau Philon !

³² Henri Cornille, « Chez les Pharaons », *Revue des deux mondes*, mars 1876, p. 331.

démarche tient d'une archéologie paradoxale, tout intérieure, que l'on peut dire *fantômale* ou *spectrale*. Forster dans les rues d'Alexandrie, Barrès au Musée Gréco-romain, mais également Cavafis déchiffrant une stèle à demi-effacée et entrant en communication spirituelle avec un Alexandrin d'autrefois,³³ Giuseppe Ungaretti écoutant religieusement son mentor Henri Thuile, dans sa demeure du Mex semblable à une « maison hantée »,³⁴ lui parler d'un « port enseveli » qui déterminera sa vocation poétique : il existe une affinité entre ces expériences qui font du poète-écrivain un *déchiffreur de signes* happé par le néant d'une absence.

Penché sur le débris et le fragment, l'écrivain est en quête de points de contact – fragiles et fugitifs – avec les siècles enfuis : la relique archéologique produit l'anamnèse, suscite le souvenir de passés antérieurs. On le voit, Alexandrie s'inscrit parfaitement dans un *mirage archéologique* propre à la fin du siècle, et entre en résonance avec des fictions de l'époque qui reposent sur la même fascination fantastique. À la façon de Norbert Arnold dans la *Gradiva* de Jensen, en adoration devant un bas-relief du musée de Naples, ou du duc de Fréneuse subjugué par un buste d'Antinoüs au Musée du Louvre, dans *Monsieur de Phocas* de Jean Lorrain, la promenade urbaine se change en une plongée orphique dans une « vie antérieure » de baudelairienne mémoire, et l'écrivain-voyageur se fait le héros éphémère d'une fiction régressive.

Reconstitutions archéologiques : puissances du roman

Parallèlement à la démarche « empathique », intuitive, subjective – quasi divinatoire – de l'écrivain-flâneur penché sur les *reliques du temps*, Alexandrie alimente une deuxième rêverie, plus livresque et sans doute plus distanciée. C'est là un deuxième aspect de ce que l'on peut appeler des *dispositifs archéologico-littéraires*, qui s'épanouit non plus dans des textes brefs, mais dans la forme du roman. L'usage de la fonction référentielle propre à la prose romanesque permet en effet un travail de reconstitution plus global. L'imagination romanesque n'est-elle pas cette arme toute-puissante qui permet de voya-

³³ Voir Constantin Cavafis, [1917] « 'Εν τῷ Μηνί Ἀθύρ » (« Durant le mois d'Athyr »), dans *Poèmes*, Paris, Gallimard, coll. « Poésie », 1978, p. 139.

³⁴ Voir Giuseppe Ungaretti, *Quaderno egiziano*, in *Il Deserto e dopo*, Milano, Mondadori, 1961, pp. 72-73 ; tr. fr., *À partir du désert*, Paris, Seuil, 1965, pp. 42-43.

ger dans le temps, de reconstruire pierre par pierre les monuments, de faire déambuler le lecteur sous les portiques de la Bibliothèque, dans les amphithéâtres du Musée ou sur les arcades de l'heptastade ? On conçoit la tentation, pour un écrivain-démiurge, de faire revivre cette cité mythique, mais à jamais défigurée – comme d'autres ont pu ressusciter Pompéi, Rome ou Carthage – en mobilisant toutes les ressources du roman, selon les codes non d'une archéologie scientifique, mais d'une « archéologie probable ».³⁵ Une autre Alexandrie surgit alors, faite de rangées de livres et de colonnes de mots.

Dans l'ensemble des fictions antiquisantes de la deuxième moitié du siècle, deux romans avaient déjà préparé les esprits, par la force avec laquelle ils avaient redonné vie à la cité des Ptolémées. L'Alexandrie des premiers siècles fut d'abord ressuscitée par Flaubert dans *La Tentation de saint Antoine* ; la ville d'Alexandre pointe à l'arrière-plan des visions fantastiques du pieux Antoine, qui se souvient notamment des navires sur lesquels il avait rêvé de partir avant de découvrir sa vocation. Dans le sillage de Flaubert, Anatole France avait reconstruit à son tour l'Alexandrie des premières heures du christianisme dans *Thaïs* : dans ce roman de la tentation charnelle, adapté à l'opéra par Massenet, la capitale de l'Égypte est dépeinte comme le lieu par excellence de la perdition.

Mais c'est sans doute à Pierre Louÿs que l'on doit la résurrection la plus puissante d'Alexandrie : en 1896, l'auteur représente la ville des Ptolémées dans le sulfureux *Aphrodite*,³⁶ qui tente précisément de réaliser cette « fiction archéologique » tentée aussi bien par Gautier dans le *Roman de la Momie* que par Flaubert dans *Salammbô*. Nous suivons dans ce récit la passion dévorante – et tragique – qui lie la courtisane alexandrine Chrysis à l'artiste Démétrios. Certes, l'objet de l'ouvrage est d'offrir au lecteur un aperçu de ce que pouvait être l'*ars amandi* dans le monde hellénistique. Mais à l'arrière-plan de cette initiation aux mœurs antiques, la ville est un décor omniprésent. On perçoit un effort pour imbriquer la topographie de la cité ancienne au sein de la narration, à la façon d'une *visite guidée* :

³⁵ « Quant à l'archéologie, elle sera "probable" », Gustave Flaubert [à propos de *Salammbô*], *Correspondance*, Paris, Gallimard, coll. « La Pléiade », 1973-2007, vol. II, p. 749.

³⁶ Pierre Louÿs, *Aphrodite*, Paris, Mercure de France, 1896.

nombre de scènes font intervenir l'heptastade, le Phare campé sur ses rochers, le quartier du *Bruchion* fréquenté par les matelots, et, surtout, le temple d'Aphrodite.

Au-delà de ces cadres ponctuels, qui défilent comme autant de décors à l'arrière-plan, toutes les ressources de la narration sont exploitées par Pierre Louÿs pour donner une épaisseur à son ancrage antique, notamment lors de véritables « pauses contemplatives » accomplies par les protagonistes. Ainsi, lorsque Chrysis, triomphante, au petit matin, passe en revue les différents sites de la ville qui s'étend devant elle, elle réalise l'équivalent d'un panoramique à 180°. Celui-ci fonctionne évidemment comme un rappel, à l'usage du lecteur moderne, des « centres d'intérêt » de la capitale tant de fois vantée par les Anciens. Le code réaliste réinterprète – et réactualise – la célèbre description de Strabon :

Ses yeux erraient sur la ville qui blanchissait peu à peu. Les vapeurs violettes de l'aube s'élevaient des rues silencieuses et s'évanouissaient dans l'air lucide. [...] Brouchion, la ville hellénique, éclatante et régulière ; Rhacotis, la ville égyptienne devant laquelle se dressait comme une montagne acropolite le *paneion* couvert de clarté ; le grand-temple de Sérapis, dont la façade était cornue de deux longs obélisques roses ; le grand-temple de l'Aphrodite environné par les murmures de trois cent mille palmiers et des flots innombrables ; le temple de Perséphone et le temple d'Arsinoé, les deux sanctuaires de Poseidon, les trois tours d'Isis Pharis, les sept colonnes d'Isis Lochias, et le théâtre et l'hippodrome et le stade où avait couru Psittacos contre Nicosthène, et le tombeau de Stratonice et le tombeau du dieu Alexandre, – Alexandrie ! Alexandrie ! La mer, les hommes, le colossal phare de marbre dont le miroir sauvait les hommes de la mer ; Alexandrie ; la ville de Bérénice et des onze rois Ptolémées, le Physcon, le Philométor, l'épiphane, le Philadelphie ; Alexandrie, l'aboutissement de tous les rêves, la couronne de toutes les gloires conquises depuis trois mille ans dans Memphis, Thèbes, Athènes, Corinthe, par le ciseau, par le roseau, par le compas et par l'épée !³⁷

Dans d'autres passages, la ville est un objet moins « topographique » et plus directement esthétisé. Lorsque Démétrios admire Alexandrie

³⁷ *Idem*, livre III, chapitre VI, pp. 228-229.

au soleil couchant, le tableau qui se dessine fait songer à ces marines dont la peinture du XIX^e siècle est friande :

Démétrios resta debout et regarda la ville lointaine.

Soleils couchants derrière les ports ! Gloires incomparables des cités maritimes, calme du ciel, pourpre des eaux, sur quelle âme bruyante de douleur ou de joie ne jetteriez-vous pas le silence ! Quels pas ne se sont arrêtés, quelle volupté ne s'est suspendue, quelle voix ne s'est éteinte devant vous !... Démétrios regardait : une houle de flamme torrentielle semblait sortir du soleil à moitié plongé dans la mer et couler directement jusqu'à la rive du bois d'Aphrodite. [...] Cela fut rapide et incendiaire ; puis le soleil s'engloutit presque soudainement, et le premier reflux de la nuit fit flotter sur toute la terre un frisson, une brise voilée, uniforme et transparente.³⁸

L'enjeu est de taille pour Pierre Louÿs : à travers la ville-cadre du roman, ressusciter un monde, une civilisation tout entière – ce « moment » hellénistique synonyme de sophistication spirituelle, d'opulence, de liberté morale et de raffinement. Le pari de la résurrection littéraire est-il gagné par Pierre Louÿs ? Si l'intrigue du roman est, somme toute, assez conventionnelle, il faut reconnaître qu'Alexandrie est plus qu'une toile tendue à l'arrière-plan : elle est une sorte de présence sourde et surplombante, symbole d'un érotisme effréné et d'une licence morale qui fait agir les protagonistes selon d'autres valeurs que celles auxquelles le lecteur contemporain est accoutumé ; à l'instar de certaines villes fantastiques du roman symboliste, Alexandrie ira même jusqu'à dicter leur conduite aux personnages et provoquer leur chute.³⁹ L'Alexandrie hellénistique n'est pas un espace-temps comme un autre : elle est un univers tout entier, refuge ou remède à la médiocrité ambiante, ainsi que le rappelle Pierre Louÿs, citant Wagner au seuil de son roman.⁴⁰

Reste une « gêne technique » que l'on peut ressentir à la lecture de ce texte : à bien y regarder, le *port* lui-même est un point aveugle du

³⁸ *Idem*, livre II, chapitre II, pp. 107-108

³⁹ Comme dans un passage où c'est la vision d'Alexandrie qui provoque le délire mégalomane de Chrysis (*Idem*, livre III, chapitre VI, pp. 228-230).

⁴⁰ « Les ruines elles-mêmes du monde grec nous enseignent de quelle façon la vie, dans notre monde moderne, pourrait nous être rendue supportable », Richard Wagner, préface de Pierre Louÿs à *Aphrodite*, citation liminaire.

discours dans *Aphrodite*. La narration ne contient guère de descriptions de cet espace, sinon quelques allusions aux navires stationnés dans la rade d'Alexandrie ou à la possibilité d'une « évasion » de Chrysis, qui envisage brièvement de partir avec son amant... Curieusement, la vie même du port, avec ses quais, ses marchandises, ses échanges, n'est pas exploitée en termes romanesques. Dans *Aphrodite*, l'action est orientée vers la terre ; on croisera certes au fil du récit des silhouettes de matelots et une auberge rassemblant des marins peu recommandables, mais pour l'essentiel, c'est un imaginaire très urbain qui domine – celui d'une ville de pierre, faite de palais et de temples, qui *tourne le dos à la Méditerranée*. Comme chez Flaubert et Anatole France, d'autres aventures se jouent à Alexandrie : elle n'est pas un havre que l'on rejoint après de longs périple sur mer, mais une capitale où les enjeux sont d'un autre ordre : intellectuels, spirituels ou érotiques.

Autour de cette œuvre visionnaire, d'autres romans moins renommés cherchent à recréer l'atmosphère de la cité antique, en exploitant le même catalogue de lieux évocateurs – et en délaissant quelque peu, eux aussi, l'imaginaire strictement portuaire. Cette Alexandrie de papier rebâtie par les auteurs fin-de-siècle est une ville-port, certes ; mais elle n'est vraiment exploitée littérairement comme telle, malgré le symbole tout-puissant du phare, qui ne manque pas d'être convoqué dans chaque fiction. La cité des Ptolémées est le cadre d'aventures particulièrement intellectualisées, tournant autour de la *libido sciendi* ou de la *libido amandi*. Ainsi dans *Le Déclin sur la pourpre et l'or*⁴¹ de Louis-Frédéric Sauvage, où nous suivons l'apprentissage intellectuel d'un jeune savant, Critas, élève à Alexandrie ; à la formation philosophique et scientifique de Critas s'articule le récit tragique des derniers jours de l'astronome et mathématicienne Hypatie. Plus de dix ans plus tard, dans *Apollophane*,⁴² le marquis de Montmorillon raconte les aventures de deux jeunes aristocrates athéniens, Apollophane et Dionysios : de passage à Alexandrie, ils s'entretiennent de religion et de philosophie avec des savants du Musée, avant d'assister, depuis l'heptastade, aux mystérieux phénomènes météorologiques qui accompagnent la mort du Christ.

⁴¹ Louis-Frédéric Sauvage, *Le Déclin sur la pourpre et l'or*, Paris, Lemerre, 1900.

⁴² Ranulf de Montmorillon, *Apollophane. Mœurs de l'époque gréco-alexandrine*, Paris, Lemerre, 1912.

Cette veine apocalyptique réapparaît dans *Priscilla d'Alexandrie*⁴³ de Maurice Magre : nous suivons dans ce roman la destinée d'Hypatie – encore elle – à travers les yeux de Priscilla, une chrétienne partagée entre sa soif de savoir et sa foi religieuse. Au-delà du conflit entre science et religion qu'incarne Priscilla, la vision développée dans ce roman tardif ne manque pas d'originalité : en cette époque d'instabilité politique et religieuse, la représentation d'Alexandrie perd en effet toute sa majesté. La ville de marbre vantée par les Anciens n'est plus qu'un champ de ruines où se déroule une sorte de guérilla urbaine entre chrétiens et païens.

Comme on le voit, Alexandrie constitue un cadre idéal pour reconstituer cette transition du monde païen vers le christianisme qui se produit autour du IV^e siècle. Une bonne partie du roman d'Augustin Hurel, *Flavia*,⁴⁴ se déroule à Alexandrie dans ces années : c'est là que se rendent les deux héroïnes Æmilia et Flavia, avant de s'enfoncer dans la Thébéide pour rencontrer de farouches ascètes. On retrouve le même espace-temps dans *La Perle d'Antioche*⁴⁵ de l'abbé Antoine Bayle : à la recherche de la pure Pélagie, qui s'est convertie au christianisme, Nicéphore, jeune poète à l'imagination ardente, doit braver mille dangers entre l'Égypte et la Palestine. Au cours de sa quête, il se rend à Alexandrie où apparaissent, au milieu d'une large galerie de personnages, aussi bien sainte Catherine que l'incontournable Hypatie.

D'une décadence l'autre : analogies et jeux d'échos

Sans poursuivre l'énumération des titres, on peut s'interroger sur la fréquence de ces représentations fictionnelles. Pourquoi cette ville est-elle un décor privilégié pour tous ces romans, pensés comme des *péplums* à grand spectacle ? Il faut d'abord tenir compte du *plaisir de la promenade urbaine* : en mettant en scène Alexandrie, chaque auteur peut se mesurer aux prodiges architecturaux de la ville. De fait, dans la plupart de ces romans antiques, le lecteur attentif peut reconnaître des réécritures de la fameuse description panoramique de Strabon : nous voilà emmenés tantôt vers le Phare ou le Serapeum, tantôt vers

⁴³ Maurice Magre, *Priscilla d'Alexandrie*, Paris, Albin Michel, 1925.

⁴⁴ Augustin Hurel, *Flavia. Scènes de la vie chrétienne au IV^e siècle*, Paris, Didier, 1876.

⁴⁵ Antoine Bayle, *La Perle d'Antioche. Tableau de l'Orient au IV^e siècle*, Paris, Lethiel-leux, 1869.

le Musée ou le tombeau d'Alexandre... Dans ces décors grandioses, il est aisé de mettre en scène des épisodes ayant une saveur particulière : disputes entre rhéteurs et sophistes sur l'agora ou à la porte de la Bibliothèque, banquets extraordinaires (comme l'orgie d'*Aphrodite* qui se termine au petit matin par la crucifixion d'une esclave !), ou à l'inverse, rencontres avec des moines aux mœurs ascétiques, débats théologiques entre païens décadents et chrétiens austères...

Comme l'observe le marquis de Montmorillon, Alexandrie est la terre des extrêmes : « toute religion, toute philosophie s'affinait en Égypte ou s'exagérait, l'idéalisme platonicien comme le culte des bêtes ». ⁴⁶ Ces scènes outrées offrent par ailleurs un excellent prétexte à des exercices de virtuosité stylistique. La capitale de l'alexandrinisme se prête naturellement aux contorsions de l'*écriture-artiste*. Obscurité volontaire, saturation lexicale, goût pour les termes rares et abstraits, plaisirs de la description minutieuse : le style lui-même doit, à l'image de la ville, se situer hors de la bonne mesure.

Il faut reconnaître que les résultats de ces romans sont inégaux. Néanmoins, cette littérature qui ranime Alexandrie ne peut être réduite à une mode passagère. Elle est le symptôme d'une fascination pour l'héritage hellénistique, au moment même où le XIX^e siècle expirant se perçoit, lui aussi, comme une période de déclin, en équilibre instable entre civilisation et barbarie. Les derniers jours de l'Alexandrie païenne, symboliques de la fin du monde grec, n'offriraient-ils pas un miroir de notre présent ?

Il n'est pas innocent, de ce point de vue, que la plupart de nos textes présentent une Alexandrie au bord de l'abîme, traversée de tensions, ayant déjà en elle des signes de la destruction à venir... Ainsi, dans un chapitre d'*Aphrodite*, la ville au petit matin est présentée comme un décor déserté, qui porte en elle la préfiguration de sa ruine :

L'aube obscure se leva sur la mer. [...]

La jetée était déserte. La ville était morte. C'était le jour morose d'avant la première aurore, qui éclaire le sommeil du monde et apporte les rêves énervés du matin.

Rien n'existait, que le silence. [...]

⁴⁶ Ranulf de Montmorillon, *op. cit.*, p. 147.

Alexandrie n'était qu'une vaste solitude, une apparence d'antique cité, abandonnée depuis des siècles.⁴⁷

C'est la même vision apocalyptique que l'on trouve chez Maurice Magre : Le spectacle que contemple Priscilla, dans les premières pages du livre prend la forme d'un tableau lugubre, qui tient déjà de l'archéologie :

Les ruines du temple d'Isis étaient trapues et terribles, elles montraient comme des membres coupés leurs piliers quadrangulaires avec des chapiteaux en cubes où subsistaient encore des images d'Hator, la déesse à tête de vache. Celles du temple de Poséidon étaient légères et blanches ; des lauriers avaient poussé dans les fentes des dalles, avaient envahi les autels brisés, et des colombes qui s'étaient installées dans les feuillages y faisaient toujours un grand battement d'ailes.⁴⁸

Temples désertés, statues renversées, monuments traversés de lézardes : telle que la perçoit Priscilla, Alexandrie est une ville *déjà en ruine*, sur le point de disparaître sous la violence de l'histoire. Cette cité en décomposition annonce ainsi, par un raccourci saisissant, le paysage méconnaissable que découvriront les voyageurs-écrivains quatorze siècles plus tard.

Ces romans suggèrent ainsi, implicitement, une résonance entre deux temporalités, passé alexandrin et présent de la Belle Époque, au nom d'une même situation crépusculaire. « N'est-il pas effrayant de penser qu'à ce compte Paris pourrait bien au bout de quinze siècles, devenir un village ? »⁴⁹ demande avec angoisse Charles Blanc en songeant au déclin brutal d'Alexandrie. L'histoire semble produire de singuliers effets d'échos, et jouer à rapprocher les temps.

En guise de conclusion : voyage autour de sa chambre ou promenade au Musée, l'Alexandrie immobile du rêveur ou du collectionneur fin-de-siècle

Comme le remarque l'archéologue Gaston Deschamps, c'est toute une époque qui, lassée de l'austérité de la beauté classique, cherche de nouveaux émois dans une esthétique plus riche, plus ambiguë et plus sophis-

⁴⁷ Pierre Louÿs, *op. cit.*, livre I, chapitre VI, pp. 70-71.

⁴⁸ Maurice Magre, *op. cit.*, livre I, pp. 9-10.

⁴⁹ Charles Blanc, *op. cit.*, p. 18.

tiquée, parfaitement incarnée par l'image d'Alexandrie. On ne saurait mieux dire que Gaston Deschamps, pour expliquer le charme ambigu que dégage cette ville pour les esthètes blasés de la fin-de-siècle :

Alexandrie fut un pandémonium et un caravansérail, une foire aux idées et un marché d'esclaves, [...] une fabrique de philosophies et un lieu de plaisir, un foyer de scepticisme et un laboratoire de religions. Tout compte fait, c'est de cette ville extravagante qu'est sortie la civilisation occidentale. Nous venons d'Athènes, c'est possible, mais en passant par l'Égypte. [...] Périclès est si lointain, et Bérénice est si séduisante !⁵⁰

Bien sûr, cette Alexandrie mythique n'est plus qu'un lointain souvenir, voire un fantôme : devant cette cité qui n'est plus, l'écrivain doit à présent accepter l'idée qu'un « voyage autour de sa chambre », ou qu'une « promenade au musée », basée sur la réévocation par l'imagination, aura plus de résultats qu'une exploration ethnographique *in situ*. Est-il même nécessaire de se rendre un jour dans cette cité qui a acquis une telle consistance dans la dimension de l'écrit, et une telle place au royaume de l'imaginaire ? On reconnaît ici l'écho du thème – typiquement décadent – du voyage par l'esprit, qui trouve son archétype dans une scène inoubliable du roman *À Rebours* : face à Alexandrie, la célèbre question posée par des Esseintes prend tout son sens, et c'est par celle-ci que nous pourrions conclure : « À quoi bon bouger, quand on peut voyager si magnifiquement sur une chaise ? ».⁵¹

⁵⁰ Gaston Deschamps, *La Vie et les livres*, Paris, Colin, 1894, p. 283.

⁵¹ J.-K. Huysmans, *À Rebours*, Paris, Charpentier, 1884, p. 183.

Du rêve à la vie : l'esthétique des ports dans l'œuvre d'André Suarès

ANTOINE DE ROSNY

S'il a vécu un demi-siècle dans la capitale et s'il a aimé Paris au point de lui consacrer de beaux livres, André Suarès n'a jamais oublié les rivages méditerranéens dont il est issu. Le sang qui coule dans ses veines est celui d'une famille juive d'origine italo-portugaise, dont les errances mercantiles ont rythmé l'histoire, d'Alep à Livourne, de Tunis à Marseille. Sans doute l'écrivain s'est-il efforcé d'occulter des origines à ses yeux contraires à l'aristocratie de l'art à laquelle il prétendait ; les ports n'ont cependant cessé de rythmer sa vie et de dessiner l'horizon littéraire de ses livres de paysages, au point que l'on peut voir dans ces derniers une tentative de racheter par l'art un passé commerçant honni.

À chaque membre de la famille, son port : Gênes est la ville du père ; elle n'a laissé au Condottière que de mauvais souvenirs. Marseille est la ville natale de l'écrivain, qui, après l'avoir quittée à trente ans, ne renoue avec elle qu'à soixante. Aux ports militaires de Toulon et Brest est attachée la figure de Jean, le frère tant aimé, officier de marine décédé accidentellement en 1903. Quant à sa sœur Esther, elle possède une belle villa à Carqueiranne, aux portes de Hyères, lieu de séjours idylliques dans les années 1920... À ces horizons marins s'ajoutent ceux auxquels Suarès s'attache à l'occasion de séjours ou de voyages : la Bretagne, où il effectue plusieurs séjours ; l'Italie, qu'il sillonne jusqu'à la Sicile ; le Cotentin, où il a un ami... Même ses lieux d'exil sont marqués par la mer : au lendemain de son expulsion de la rue Cassette en 1929, c'est à Collioure, dans les Pyrénées orientales, qu'il séjourne plusieurs mois, et c'est à Antibes qu'il trouve à se réfugier au cœur de la Seconde Guerre mondiale, entre 1941 et 1943.

« J'ai vu bien des ports », affirme l'auteur de *Marsiho* : le récit de sa vie le montre en effet. Ports divers dans leur variété géographique (et qui déjà dessinent des couples d'horizons : France et Italie, Bretagne et Méditerranée), mais aussi dans la typologie qu'ils dessinent. Suarès a en effet observé des ports antiques oubliés (Ravenne et Ostie) aussi bien que des ports militaires bien actuels (Toulon, Brest et La Spezia), des

grosses villes portuaires (Marseille et Gênes) aussi bien que des petits ports – de pêche ou de plaisance (en Bretagne comme en Provence et en Italie). Or tous ces ports n'appellent pas les mêmes réactions, ne suscitent pas le même intérêt, ne créent pas la même envie d'en parler. Suarès n'a ainsi rien écrit sur Collioure, malgré son allure pittoresque si prisée des peintres. Il est en revanche des ports qu'il aurait bien voulu connaître et chanter : ceux de Grèce notamment.¹

Sans reprendre ici les analyses menées dans notre présentation de la récente anthologie *Ports et rivages*,² nous proposons de mettre en évidence trois approches différentes des ports dans l'œuvre de Suarès, que guidera l'antinomie entre le rêve et la vie si caractéristique de l'auteur. S'il trouve en Bretagne des horizons mystérieux susceptibles de susciter la rêverie, c'est en revanche la vie dans sa réalité la plus crue qu'il saisit dans plusieurs grandes villes portuaires de Méditerranée ; quant aux petits ports, élevés au rang de chefs-d'œuvre, ils favorisent le rapport harmonieux de l'art et de la vie.

Ports brumeux de Bretagne : la poésie du rêve

Curieusement, ce n'est pas la Provence natale que chante d'abord l'écrivain, ni les rivages italiens pourtant parcourus longuement à pied lors d'un premier voyage effectué en 1895 alors qu'il n'a pas trente ans. À l'articulation du XIX^e et du XX^e siècle, le cœur et l'imaginaire de Suarès sont tout entiers orientés vers les régions brumeuses et mystérieuses du nord : la Bretagne, bien sûr, mais aussi, par extension, l'Irlande et la Scandinavie.

À l'origine de cette passion celtique quelque peu romantique, le rejet d'une vie marseillaise liée à de mauvais souvenirs (la longue agonie du père, l'expérience de la précarité, l'inefficacité créatrice) ainsi qu'à une perception désormais négative de la vie artistique et intellectuelle de la cité phocéenne. Mais une raison positive s'ajoute à ce rejet : l'amour d'un frère formé sur le navire-école *le Borda* à Brest, puis devenu officier de marine. Suarès, qui a découvert par lui d'autres

¹ Ou ceux d'Espagne : Suarès déclare ainsi vouloir voir « un petit port qui [l]e hante, depuis qu'on [lui] en a mis l'image sous les yeux : Cadaquès » (lettre à Louis Jou du 25 mars 1930).

² André Suarès, *Ports et rivages*, Paris, Gallimard, 2021, pp. 11-29.

rivages, suit de près ses périples à l'autre bout du monde et le retrouve avec joie à l'occasion de ses retours à Toulon, à défaut de pouvoir se déplacer à Lorient, Brest ou Cherbourg.

Suarès vit deux ou trois ans une passion incandescente pour la Bretagne, que rend concrète un long séjour à Bénodet dans la deuxième moitié de l'année 1900. Séjour décisif, qui concourt à l'invention d'une ascendance en partie bretonne – chrétienne et romantique – propre à faire contre-poids à ses racines méditerranéennes, juives et classiques.

La traduction littéraire de cet amour s'observe d'abord en poésie. Deux recueils publiés autour de 1900 et un troisième resté inédit en font foi : il s'agit respectivement d'*Airs*, d'*Images de la grandeur* et des *Poèmes de la brume*.³ La mer qui y est évoquée est presque toujours la mer bretonne, pluvieuse ou brumeuse, celtique et mystérieuse, comme si le soleil des rivages provençaux n'existait plus, et que seul importait l'imprécision des ciels brouillés. Certes, dans *Images de la grandeur*, « Le port »⁴ constitue bien une évocation du Vieux-Port de Marseille, avec ses paquebots, ses marins venus des quatre coins du monde et, dormant le long des quais, ses mélanges de « fines goélettes », de « grands bricks » et de « balancelles ». Cependant, cette description a pour cadre le soleil couchant, et c'est la « mélancolie tragique des rades au crépuscule » qu'entend chanter le poète, non la joie solaire du port phocéén. Par ailleurs, le port rêvé dont le poète dessine les contours dans « Fogstown »⁵ est septentrional, non méditerranéen, imaginaire et non réel, port des brumes et non plus du soleil (fût-il couchant), port marqué enfin par la mort et non plus par la vie. Le réflexe romantique du paysage-état d'âme fait s'adresser le poète à la ville, dont il évoque les rues noires se précipitant vers les quais, le silence plein de bruine, les senteurs âcres, même si couleurs, odeurs et sons y sont réduits à peu de chose. Le poète ne s'y sent bien que parce que la brume jette sur les misères de la vie son voile pudique et favorise ainsi l'oubli autant que le rêve :

J'aime les villes sombres, de pierre et de granit sous l'écharpe des brumes – les ports aux larges quais déserts où, du fleuve à la mer, flotte

³ *Airs*, Paris, Mercure de France, 1900 ; *Images de la grandeur*, Paris, Jouaust, 1901 ; *Poèmes de la brume*, recueil inédit, carnets 58, 97 et 98, Bibliothèque littéraire Jacques Doucet.

⁴ *Images de la grandeur*, op. cit., pp. 121-123.

⁵ *Idem*, pp. 108-109.

un cimetière de mâts qui luisent, – et où le soleil n'éclairant plus la vie dans sa pleine horreur, elle se confond dans les brouillards et s'oublie.⁶

Dans une versification certes plus légère et avec une volonté plus affichée de chanter la Bretagne éternelle, Suarès ne change cependant guère d'atmosphère dans la section II d'*Airs* (intitulée « Les vagues ») ni dans les *Poèmes de la brume* consacrés aux régions archaïques du Goëlo et du Léonois. En témoignent par exemple « Les filets de la brume »,⁷ où, avec une grande économie de moyens, le poète peint la pluie qui « cingle les quais et le pont » de Cornouailles, ou encore « Port sous la pluie »,⁸ où plus que jamais le réel se trouve occulté par l'humidité omniprésente (« La pluie à grande eau / Couvre d'un rideau / La mer et la ville »). Tout au plus Brest se laisse-t-elle deviner à travers l'évocation d'un cuirassé passant au large de la « rade peureuse » où se réfugient « goëlettes » et « trois-mâts ».⁹ L'influence des horizons scandinaves pour parler de la Bretagne s'observe à travers l'emploi du terme « fjords », titre d'une section du recueil. On la retrouve, à propos cette fois de la Normandie, dans une lettre à son frère Jean où l'écrivain parle du souvenir ému qu'il conserve de sa « norvégienne » Honfleur, avant de conclure : « On m'offrirait une maison au fin fond de l'Irlande, de l'Écosse et d'Ouessant même, pour y aller vive deux ou trois saisons, je l'accepterais avec reconnaissance ».¹⁰

À ce corpus s'ajoutent – publié par Suarès à son retour de Bretagne – de belles proses poétiques : *Le Livre de l'Émeraude* et des textes complémentaires publiés en revue.¹¹ Contrairement aux textes en vers, où le rêve et l'imagination l'emportaient sur le réel, c'est à la peinture de ports et de rivages vus et fréquentés que s'attache l'écrivain. Les lieux sont nommés. Cela n'empêche pas la filiation des deux corpus d'être évidente : l'évocation de Quimper par exemple est une réécriture en prose, avec l'éclairage

⁶ *Ibidem*.

⁷ *Airs*, *op. cit.*, pp. 61-62.

⁸ *Poèmes de la brume*, *op. cit.*, carnet 98, p. 53.

⁹ *Idem*, p. 88.

¹⁰ Cité dans *Ports et rivages*, *op. cit.*, p. 301.

¹¹ *Le Livre de l'Émeraude*, Paris, Calmann-Lévy, 1902 ; *En Cornouailles*, *Revue de Paris*, 1^{er} juillet 1902, pp. 117-153 ; *La Revue des Deux Mondes*, 15 septembre 1901, pp. 406-434 et 1^{er} octobre 1901, pp. 583-615.

du toponyme, de « Fogstown » ou de « Port sous la pluie » ; les horizons nordiques convoqués par comparaison n'ont pas changé :

Le ciel gris brille d'une humidité qui vibre ; et rien peut-être ne parle mieux aux sens que cette obscurité d'argent ; la pluie aussi a son âme fiévreuse, en de certains pays. Au bord des détroits de la Baltique, et dans le fond des fjords, il doit y avoir de ces petites villes endormies dans une songerie vaporeuse... Ou peut-être en Irlande, et dans la Cornouailles des Gallois, à Bristol ou Pembroke ?...¹²

La peinture de Brest (« Port de guerre »),¹³ relève de la même esthétique poético-réaliste. Le regard du poète marcheur se pose d'abord sur le décor austère et guerrier de la rade, où mouillent cuirassés et croiseurs, canots et baleinières, puis sur les personnages qui animent les rues et les quais, matelots, femmes et enfants : chaque détail est livré avec acuité, dans cette jumelle bretonne de Toulon emplie de la figure de son frère Jean.

Parfois, Suarès plante son chevalet devant de plus modestes paysages portuaires. Voici Bénodet, à laquelle – chose rare – l'écrivain réserve une description mobile depuis la mer, qui s'achève par l'arrivée au port : « Dans le port, des voiles au mouillage, de petits yachts blancs comme le plâtre dans l'ombre la plus épaisse ».¹⁴ Voici – plus modeste encore – Sainte-Marine, où le pinceau ne retient que les traits essentiels :

La petite ville et les maisons sont blanches, d'une blancheur malade, où les trous noirs des portes semblent mystérieux... Dans l'eau stagnante du petit port, les bateaux noirs, sans voile, sont à l'ancre ; et leurs mâts nus se dressent avec ennui, comme des fûts de croix, dont les bras sont tombés.¹⁵

Les pages écrites autour de 1900 et relatives aux ports constituent donc un ensemble homogène, malgré d'apparentes différences dans l'écriture et le rapport au réel. Suarès le méridional endosse pour un temps l'identité bretonne de « lord Spleen » (futur Caërdal) et trouve dans l'austère décor pluvieux des villes maritimes du nord le cadre

¹² « Kemper sous la pluie » [*En Cornouailles*], cité dans *Ports et rivages*, op. cit., pp. 57-58.

¹³ « Port de guerre » [*Le Livre de l'Émeraude*], cité dans *Ports et rivages*, op. cit., pp. 89-91.

¹⁴ « Entrée à Bénodet » [*Le Livre de l'Émeraude*], cité dans *Ports et rivages*, op. cit., p. 66.

¹⁵ « Crépuscule d'octobre » [*idem*], cité dans *Ports et rivages*, op. cit., p. 82.

idéal pour laisser vagabonder sa mélancolie et exercer son talent de peintre des rivages et des ports.

Villes portuaires de Méditerranée : attrait et répulsion

L'auteur abandonne toutefois assez vite l'inspiration bretonne. Il lui préfère bientôt l'évocation de la Provence. L'écriture maritime change alors d'orientation. Tout trahit en effet le choix de célébrer le réel et la vie, dans leur vérité la plus solaire. Un nouveau corpus en témoigne, des « Croquis de Provence » (où Toulon et sa région sont à l'honneur) aux pages que l'auteur consacre, au début des années 1930, à Marseille et à Gênes.¹⁶ Les grandes villes portuaires, pleines de foule et de bruit, occupent désormais le devant de la scène.

Preuve que les voiles de pluie et de brume sont désormais dissipés et que l'auteur souhaite appréhender le réel dans toute sa clarté, les sites considérés sont d'abord envisagés à travers de larges points de vue. Dans la peinture de Gênes, l'écrivain-voyageur adopte ainsi le point de vue du marin approchant de la ville en bateau. Le regard est saisi par la beauté multicolore des maisons étagées sur le relief épanoui en amphithéâtre. Cette vue panoramique lui semble préférable à celle du voyageur qui, sur le départ, porte son regard sur la ville depuis les hauteurs, car sa forme devient alors « incohérente et bizarre », en raison de l'accumulation anarchique des maisons « jetées dans un creux de montagne au bord de la mer ».¹⁷

La même appréhension globale caractérise un chapitre de *Marsiho* : cette fois posté sur les hauteurs de Notre-Dame-de-la-Garde, comme « sur le pont du plus haut bord entre les navires », Suarès, enivré de vent, décrit Marseille comme un grand corps nu de femme :

Elle s'offre aux yeux dans son plan et sa géométrie. Elle est couchée sur le dos : ses deux cuisses sont levées, les pieds forts et solides sur la terre [...] ; et le sexe de cette Circé puissante, long et du plus fier dessin, s'ouvre par le Vieux-Port. Les mâts sont dans la ville ; les bateaux mouillent au milieu des rues pleines d'hommes.¹⁸

¹⁶ « Croquis de Provence », *Idées et visions*, Paris, Émile-Paul, 1913, pp. 1-77 ; *Marsiho*, Paris, Grasset, 1933 ; *Voyage du Condottière / Fiorenza*, Paris, Émile-Paul, 1932.

¹⁷ « Force et superbe » [*Voyage du Condottière*], cité dans *Ports et rivages*, *op. cit.*, p. 266.

¹⁸ « Vent » [*Marsiho*], cité dans *Ports et rivages*, *op. cit.*, pp. 200-201.

Comparaison hardie, qui témoigne d'une approche désormais très sensible et sensuelle de la ville portuaire : si Brest ou Quimper se laissent à peine deviner dans des écharpes de brume, Marseille se voit « arracher tous ses vêtements » par le mistral et offrir la splendeur de sa nudité.

À ce regard panoramique, Suarès fait se succéder celui du promeneur errant dans le dédale des rues, tous ses sens en éveil. « J'aime les rues anciennes dans les ports antiques »,¹⁹ écrit-il à propos de ses déambulations dans Toulon – à condition toutefois qu'elles soient encore pleines de vie et d'activité : car d'Ostie ou de Ravenne, auxquels sont consacrés de belles pages dans le *Voyage*, il ne reste que ruines et mort, et l'âme du voyageur ne saurait en tirer le moindre plaisir. D'un port à l'autre, les déambulations dans les rues de Toulon et de Gênes conduisent – à vingt ans d'écart – à des descriptions voisines, marquées par l'attention aux mêmes sensations. Dans les deux cas, ce sont des rues « courtes et étroites », « humides et fraîches », « grasses et misérables » qui sont décrites : rues que caractérisent notamment les odeurs peu envoûtantes des cuisines pauvres du petit peuple. Si à Toulon l'écrivain évoque « un parfum musqué et roide, qui flatte une narine et dont l'autre s'irrite », ajoutant : « la rue sent l'huile frite et la tomate ; la note douce de l'oignon roussi fait la tierce mineure au cri violent de l'ail »,²⁰ à Gênes, il note : « Huile et basilic, l'odeur forte du poisson en friture se marie à la senteur balsamique du minestrome. Ils font, dans le peuple, une soupe puissante [...] qui fleure la marine ».²¹

Le sens olfactif est cependant loin d'être le seul sollicité. Sur les marchés, Suarès se montre en effet attentif aux étals où resplendissent les trésors de la mer. À Toulon, il sait repérer, « dans l'ombre presque rouge, sous une tente, des coquillages ouverts et des citrons qui donnent faim à voir » ;²² à Gênes, il remarque de façon plus négative une galerie où des étals hétéroclites se succèdent : « les mangeailles fumantes près de la verroterie et de la chaussure, le linge contre les

¹⁹ « Port, le soir » [« Croquis de Provence »], cité dans *Ports et rivages*, op. cit., p. 140.

²⁰ *Idem*, p. 141.

²¹ « Force et superbe » [*Voyage du Condottière*], cité dans *Ports et rivages*, op. cit., p. 258.

²² « Vues sur Toulon » [« Croquis de Provence »], cité dans *Ports et rivages*, op. cit., p. 153.

coquillages ». ²³ À Marseille en revanche, l'observation des produits de la mer suscite un véritable émerveillement. Deux images sous-tendent les descriptions. La première file la métaphore du trésor. Les poissons sont ainsi les « bijoux » des profondeurs, ses « émaux » : « là, devant ces joyaux qui frémissent encore, on saisit que le merveilleux étincellement de la mer et son intarissable prisme sont faits de ces vivantes merveilles ». ²⁴ Quant aux coquillages, « gemmes de la mer »,

ils sont couchés en parures, en colliers, aux écrins mouillés des algues. Les citrons, gros cabochons d'or pâle, séparent le corail, l'améthyste et les émeraudes de la mer, sur l'égal, tout comme les bijoux sur le cristal des joailliers. ²⁵

L'autre image, plus osée et surprenante, mais, au fond, cohérente avec la vie primitive des ports à laquelle Suarès se montre si sensible, est sexuelle. Sensible aux odeurs marines, aux consistances variées, aux substances enfouies et dévoilées, Suarès constate :

Les coquillages, comme ils exposent leur secret, ils sont impudiques. Tous les coquillages sont sexuels. De là qu'ils attirent et qu'ils dégoûtent. De là, aussi, que le fort peuple, ressource de la vie, en est si friand et jamais dégoûté : même les plus répugnants ne le rebutent pas. ²⁶

Dans le décor des grands ports, Suarès n'oublie pas d'observer avec la plus grande attention les êtres qui y vivent ou qui y passent. Des notations réalistes du promeneur mêlé à la foule alternent avec des considérations plus sociologiques sur la nature des peuples évoqués.

L'impression laissée par les grandes villes portuaires est négative. Aristocrate de la pensée, en quête des plus hautes créations de l'art et de l'esprit, le Condottière ne se sent pas à l'aise au milieu de la

²³ « Force et superbe » [*Voyage du Condottière*], cité dans *Ports et rivages, op. cit.*, p. 256.

²⁴ *Marsiho, op. cit.*, p. 25.

²⁵ « Gemmes de la mer » [*Marsiho*], cité dans *Ports et rivages, op. cit.*, p. 202. Voir aussi les dernières lignes du chapitre.

²⁶ *Idem*, pp. 202-203. Voir aussi ce passage : « Que les blêmes citrons sont crus et froids au milieu des petits sexes orangés, que les moules de Canet entr'ouvrent dans leurs valves de laque bleue et noire [...]. » (*Marsiho, op. cit.* p. 25).

foule abondante et vulgaire. L'arrivée de l'écrivain à Gênes est vécue comme une agression, et les images animalières dépréciatives se multiplient :

Avant même d'avoir mis le pied sur le quai, on se croit au milieu de la foule : les maisons grouillent jusque dans l'eau. Ici, la ruche est pleine de fourmis plutôt que d'abeilles. À peine le dos tourné au port, la vieille ville se jette sur le passant.²⁷

Plongé dans cette fourmilière infâme, Suarès, loin de s'enfermer dans sa pudeur scandalisée, constate malgré lui l'éveil de ses sens et de ses instincts les plus grossiers :

On plonge dans la plèbe à la voix rauque, à l'odeur forte, au gros sexe poilu qui marine dans la saumure des pantalons et sous les jupes. [...] Je frissonne toujours quand je fais cette expérience. Il me semble soudain que je suis plèbe et faim, soif et fille. Je viole et je suis violée. Je sens le ventre, la vulve et le gros vin. Je pue et je jouis fortement de la vie, en bête chaude. Que la fille est forte en nous, par cette heure noire et rouge. Que la plèbe marine est violente, comme elle se dresse étrangement dans la chair stupéfaite.²⁸

Sans doute l'expérience décrite n'est-elle pas tout à fait étrangère à la reconstitution que propose l'écrivain de la population portuaire d'Ostie, l'antique port de Rome devenu champ de ruines, mais frère du port de Gênes à travers les siècles.²⁹

Par comparaison, les foules de Toulon et de Marseille apparaissent moins vulgaires. Dans « Port, le soir »,³⁰ l'auteur peint, il est vrai, « un quartier populaire, qui grouille d'hommes et de bruit » : matelots joyeux, enfants pleins de vie, mères de famille assises sur le pas des portes, vieillards suçant leur pipe... Mais, si « tout ce peuple campe dans la rue », rien de comparable avec l'agression de la termitière de Gênes : ici, ce sont des silhouettes distinctes et saines qui sont saisies. Quant à Marseille, elle appelle, par sa démesure, une description

²⁷ « Force et superbe » [*Voyage du Condottière*], cité dans *Ports et rivages, op. cit.*, p. 256.

²⁸ *Ibidem.*

²⁹ Cf. « Le bal d'Ostie » [*Voyage du Condottière*], cité dans *Ports et rivages, op. cit.*, p. 277.

³⁰ « Port, le soir » [« Croquis de Provence »], cité dans *Ports et rivages, op. cit.*, pp. 140-141.

épique, où l'anonymat de la foule cosmopolite suscite une fascination mêlée d'effroi :

La rue de la République épouvantable et régulière comme la quadruple corde d'un arc de l'enfer, ce rectangle hideux plus étiré que l'agneau que le boa digère à la fois et dévore, retentit d'un vacarme énorme : là, se nouent en effet les anneaux d'une foule sans nom : car elle pourrait les porter tous. Ô foule innocente et abjecte, foule de tous les visages, foule vraie comme nulle part ailleurs [...].³¹

Mais Suarès sait sortir de la cohue et prendre du recul après s'être laissé happer par les sensations fortes de la vie. Pour chacune des villes portuaires évoquées, il associe au récit de son expérience le fruit de ses observations. Et c'est ainsi que se dessine, malgré le portrait commun des foules propres aux ports, l'identité particulière de chaque peuple évoqué.

Toulon se caractérise ainsi par son « fond romain » et par sa capacité à assimiler les populations étrangères venues y vivre (Bretons, Italiens et Corses), mais aussi par sa marine militaire et par la sociologie particulière qu'impose la présence de toute une hiérarchie vouée à cette fonction qui la distingue des grands ports de commerce. Marseille, sa voisine, présente quant à elle un « fond grec », tout aussi capable de refouler « le flot des races » qui ne cessent de l'assaillir de l'extérieur, échappant ainsi à l'anarchie des invasions. Le cosmopolitisme n'en reste pas moins une caractéristique majeure du port phocéén, avec les conséquences que sa grandeur démesurée implique :

À Naples, tout se passe en famille. La joie de Marseille est infiniment plus vaste ; elle enveloppe bien plus d'objets. Naples est prolétaire, un peu famélique et partout italienne. Marsiho n'est toute Provençale qu'en secret : Marseille est universelle. C'est le port, comme jadis Alexandrie dut l'être. À Gênes, il ne passe que deux cent mille voyageurs par an ; presque tous Italiens. Il s'en écoule de huit à neuf cent mille par Marseille, et les Français ne sont pas le plus grand nombre. Les passagers de Gênes sont en général assez pauvres ; ceux de Marseille, riches ou pour le moins aisés.³²

³¹ « Puissance de Marseille » [Marsiho], cité dans *Ports et rivages, op. cit.*, p. 188.

³² « Gravité » [Marsiho], cité dans *Ports et rivages, op. cit.*, p. 191.

La comparaison avec Naples et Gênes tourne vite à l'avantage de Marseille : vie, richesse et diversité du Vieux-Port, malgré l'expérience effrayante de la cohue, impressionnent favorablement Suarès, quand les deux ports italiens font pâle figure à côté. Le Condottière sait pourtant reconnaître au peuple de Gênes sa part de grandeur : c'est « le plus énergique de l'Italie », et il rassemble « les meilleurs marins » de ce pays. Et de définir, après l'identité romaine de Toulon et grecque de Marseille, l'essence punique de ce peuple.³³

Ainsi donc, les grandes villes portuaires de Méditerranée suscitent chez Suarès un mélange d'attrait et de répulsion. Les ports italiens (Ostie, Gênes, Naples) forment une série négative, tandis que Marseille et surtout Toulon présentent des aspects positifs. Marseille, surtout, fascine, notamment par sa taille. Il est en cela le plus emblématique de tous : « Le vrai grand port est celui qui ne finit jamais », lit-on dans une légende du recueil photographique que Germaine Krull consacre à la ville.³⁴

L'esthétique picturale des petits ports de pêche

Si la vie des grands ports ne laisse pas Suarès indifférent, s'il y voit le théâtre étonnant des grands brassages humains, il reste que ce sont les petits ports qui le séduisent depuis toujours, ceux qui se laissent embrasser sous le soleil d'un coup d'œil amoureux et qui réalisent un mariage heureux entre l'art et la vie, entre la nature et l'activité humaine.

Cet amour des petits ports n'est pas lié à une région en particulier. On l'observe à travers l'ensemble des œuvres précédemment citées. La dizaine de petits ports concernés (qu'ils soient bretons, provençaux ou italiens) font l'objet de proses poétiques dans lesquelles la recherche d'une écriture picturale est marquée. À l'opposé des grandes fresques liées à l'évocation de Toulon, Gênes et Marseille, la peinture de Bénodet ou de Sainte-Marine, de Bandol ou de Sanary, de Porto Venere ou de Sarzane correspond à l'esthétique de petites toiles dans lesquelles la couleur et la lumière occupent une place essentielle. On y perçoit l'influence de Van Gogh et de Cézanne.

³³ La rencontre d'un vieux batelier sur le port en offre un jour la révélation à Suarès : cf. « Force et superbe » [*Voyage du Condottière*], *Ports et rivages*, op. cit., p. 263.

³⁴ *Marseille*, Paris, Plon, 1935 (texte d'André Suarès, photographies de Germaine Krull), cité dans *Ports et rivages*, op. cit., p. 218.

La petitesse des lieux évoqués est systématiquement soulignée : « petite rade », « petite ville », « petite église » « petite anse » ... Le regard appréhende ainsi des formes simples, faciles à décrire. Ainsi le petit port de Sanary se présente « en forme de croissant, qu'allonge une petite digue bornée d'un mât » ;³⁵ celui de Bandol est à peine plus compliqué, avec sa falaise à pic qui le partage en deux, dessinant « comme une double coupe » :

Les deux vasques sont pareilles, l'une devant l'autre, telle une grosse main d'homme à côté d'une main d'enfant ouverte : le port en miniature est logé dans la grosse main ; et le doigt du milieu, c'est la jetée blanche.³⁶

Lerici, en Ligurie, fait naître une charmante métaphore : « le gentil petit port de pêche est un rubis à l'oreille de la baie, quand le soleil descend ».³⁷

Dans ces cadres modestes et paisibles, Suarès n'oublie pas de placer des petits groupes de personnages, qui n'ont rien à voir avec les foules des grandes villes portuaires. À Bénodet, les pêcheurs adossés contre la muraille sont « silencieux » ; à Sainte-Marine, il n'y a tout simplement personne, « si ce n'est un enfant assis dans une barque vide ». On trouve plus de monde, en revanche, à Bandol et Sanary : des vieillards assis au soleil qui devisent ou se taisent ; des enfants rieurs, des petites filles pleines de gaieté ; sur la promenade aussi, « une foule de grandes perruches ».

L'activité des pêcheurs n'est bien sûr pas négligée. Elle offre des contrastes saisissants à la lecture de certaines pages. À Bandol, c'est la douce utopie d'une profession qui ignore la misère :

à quelques pas de la mer, les pêcheurs cultivent les fleurs et leurs légumes : chacun a son coin de terre, et recueille les fruits de son champ. Il n'y a point de pauvres. Personne ne mendie. On sent de l'aise à vivre, une vie souriante et simple.³⁸

³⁵ « Sanary » [Provence], cité dans *Ports et rivages*, op. cit., p. 177.

³⁶ « Le petit port bleu » [« Croquis de Provence »], cité dans *Ports et rivages*, op. cit., p. 155.

³⁷ « Petits ports de Vénus » [Voyage du Condottière], cité dans *Ports et rivages*, op. cit., p. 271.

³⁸ « Le petit port bleu » [Croquis de Provence], cité dans *Ports et rivages*, op. cit., p. 156.

Mais à Marinella, le petit port de Sélinonte, c'est une pauvreté sordide que décrit l'écrivain de façon naturaliste.³⁹ C'est que nous sommes en Sicile, aux portes de l'Afrique : la logique des beaux petits ports méditerranéens ne saurait être la même. C'est ainsi qu'aux Cinque Terre, pourtant territoire italien comme la Sicile, l'évocation des pêcheurs est faite, à l'inverse de Marinella, à la manière d'une bucolique de volupté. L'écrivain chante en effet les « grâces rustiques » d'une « plaisante contrée », où « tout rit [...], tout semble chercher les caresses d'une ivresse sensuelle ».⁴⁰

Suarès se montre surtout sensible aux couleurs et à la lumière. Plusieurs de ses tableaux poétiques sont saturés de notations chromatiques. Dans les pages bretonnes, ces notations sont variées et dépendent de l'éclairage. En plein soleil, voici par exemple l'amorce de la page consacrée à l'Île-Tudy :

Blonde et bleue, la journée pétille. Le soleil est d'or dans le ciel bleu. La mer à l'ombre est plus bleue que le ciel, et verte à la lumière. Elle frise à la brise. Elle rit. Les yachts sont blancs ; les yachts sont bleus. Ils sont gais et rapides sur la mer verte.⁴¹

Mais dans le crépuscule d'automne, le port de Sainte-Marine n'a plus que les couleurs sombres et approximatives d'une lumière qui s'éteint :

La petite ville languit dans la paix du soir. Près de l'eau dormante, cinq maisons sous les arbres. Le ciel est triste, tendu de gris et bordé de plumes violettes. Et la mer, immobile et muette, a sa couleur de sombre ardoise. La petite ville, et ses maisons étagées dans le fond de l'anse noirâtre, semble déserte : la fumée ne monte point, bleuâtre, au-dessus d'un toit ; et l'on ne voit personne, sur la cale, si ce n'est un enfant assis dans une barque vide.⁴²

Dans le soleil de Provence, la palette du peintre se simplifie : l'écrivain célèbre la symphonie du bleu méditerranéen, à la manière de Signac. Il

³⁹ « Pauvres algues » [*Temples grecs, maisons des dieux* (1937)], cité dans *Ports et rivages*, op. cit., pp. 290-291.

⁴⁰ « Petits ports de Vénus » [*Voyage du Condottière*], cité dans *Ports et rivages*, op. cit., p. 271.

⁴¹ « L'île » [*Le Livre de l'Émeraude*], cité dans *Ports et rivages*, op. cit., p. 71.

⁴² « Crépuscule d'octobre » [*Le Livre de l'Émeraude*], cité dans *Ports et rivages*, op. cit., p. 82.

chante les « matins bleus » de la rade de Toulon, et, sous le « ciel bleu », la mer, qualifiée de « panthère bleue » ou de « sourire bleu ». L'ivresse de cette couleur perçue dans sa plus grande pureté est chantée dans des définitions lyriques : « Le bleu est la verdure de l'âme. Le charme du bleu est celui de la joie, dans la jeunesse. [...] Le bleu est le pavillon du large ».⁴³ Sa découverte est source d'une émotion renouvelée, comme au terme de la route qui mène à la mer : « Puis, tout d'un coup, l'horizon se découvre, vaste, libre et bleu : la mer, la mer. [...] Le bleu chante, d'une pureté absolue, dans le ciel et sur la mer ».⁴⁴ Mais c'est bien sûr dans « Le petit port bleu » que l'esthétique du tableau presque monochromatique est le plus célébrée, avec une simplicité stylistique à la hauteur de l'intensité du sentiment éprouvé : « Tout est bleu, bleu, bleu [...]. Le ciel est bleu ; la mer est bleue ; le calme est bleu ».⁴⁵ Même en Italie, Suarès n'use pas de cette couleur avec la même insistance : elle est le propre de sa chère Provence natale, et le port de Bandol en fonde une fois pour toutes le paradigme.

Ces petits ports de pêche aux formes simples et à la vie paisible, d'essence si méditerranéenne par leur splendeur solaire, appellent dans l'esprit de Suarès des références antiques valorisantes qui parachèvent le traitement esthétique qu'il leur réserve. Le réflexe en est pris dès la période bretonne, aussi étonnant que cela puisse paraître ; car si Suarès a usé jusqu'à la corde l'esthétique des brumes celtiques et des ciels gris dans ses poèmes de 1900, il a aussi fait en Bretagne l'expérience quasi mystique de la lumière et de la chaleur solaires. Ainsi l'île-Tudy lui apparaît-elle, comme dans un mirage, « une ville de pierre, éclatante comme une des Cyclades, transportée dans la mer de Bretagne ».⁴⁶ La comparaison finale de Bandol avec l'utopie phéacienne va dans le même sens : « Tel était le port du royaume où Nausicaa, jeune fille, reçut le divin Ulysse. Et certes,

⁴³ « Matins bleus » [*La Grande Revue*, n° 10, 25 mai 1910], cité dans *Ports et rivages*, op. cit., p. 131.

⁴⁴ « Le délicieux chemin » [« Croquis de Provence »], cité dans *Ports et rivages*, op. cit., p. 144.

⁴⁵ « Le petit port bleu » [« Croquis de Provence »], cité dans *Ports et rivages*, op. cit., pp. 155-157.

⁴⁶ « L'île » [« Croquis de Provence »], cité dans *Ports et rivages*, op. cit., p. 73.

elles étaient pareilles à celles-ci, les rades de guerre, illustres dans la mémoire des hommes, à Ithaque, Délos, ou dans la sainte Ionie ».⁴⁷

Il n'est pas jusqu'au Vieux-Port de Marseille qui ne donne à l'écrivain l'idée des Grecs : il y voit « le seul port qui soit en plein milieu de la ville, comme au temps de la Crète et d'Homère ».⁴⁸

*

Les ports sont donc un motif important des livres où Suarès célèbre les régions qu'il aime. Au fil des ans, il y trouve toujours mieux l'occasion de se mêler à la vie si animée de ces lieux et de faire de l'évocation même de cette vie la matière de son art, au lieu de la lui opposer. La célébration picturale des petits ports dans ce qu'ils ont de plus beau constitue l'apogée autant que l'aboutissement de sa démarche.

Pèlerin des rivages, amoureux terrestre de la mer, Suarès n'est jamais aussi heureux que face aux promesses de départ et de conquête qu'offre un port, sans avoir besoin de partir lui-même : « Plus fort que le désir du voyage, le désir de la mer ; et plus que le désir de la mer, la nostalgie de l'ailleurs »⁴⁹. Si son frère Jean a fait le choix des navigations aventureuses à l'autre bout du monde, le Condottière a, lui, choisi l'éternel cabotage, avide d'observer les foules et leurs activités, les formes et les couleurs des ports, les arrivées de balancelles et le départ des paquebots, le passage des lourds cuirassés ou des lougres aux voiles latines.

On comprend ainsi pourquoi chez Suarès, le motif de l'île répond assez souvent à celui du port : îles grecques rêvées mais jamais atteintes, îles bretonnes et provençales perçues comme des rêves d'Ithaque... En ce sens, c'est à Venise que Suarès trouve la ville maritime selon son cœur : ville faite d'îles multiples, cité aux rues d'eau, où les beautés de l'art font oublier les nécessités basement matérielles inhérentes aux ports traditionnels, terre et mer mêlées en un mariage aussi somptueux que celui de l'Orient et de l'Occident, féerie légère, rêve shakespearien où s'abîmer dans un profond soupir d'amour.

⁴⁷ « Le petit port bleu » [« Croquis de Provence »], cité dans *Ports et rivages*, *op. cit.*, p. 157.

⁴⁸ Préface de *Marseille*, *op. cit.*, citée dans *Ports et rivages*, *op. cit.*, p. 215.

⁴⁹ « Sur le môle » [*Marsiho*], cité dans *Ports et rivages*, *op. cit.*, p. 207.

Le port « absent » dans l'imaginaire littéraire franco-canadien

ANGELA BUONO

Tout empreinte de ses paysages, la littérature franco-canadienne et québécoise, d'écrivains de souche ou migrants, déploie avec largesse les images des lacs et des rivières qui parsèment le territoire canadien, du grand fleuve Saint-Laurent et du large des océans. Ainsi que les côtes et les rivages qui les bordent, ces voies d'eau sont autant des représentations du territoire que des paysages de l'âme d'un symbolisme puissant. Leur valeur identitaire est incontestablement liée à l'histoire de nomadisme, de voyages, d'explorations, et de migrations qui est à l'origine des sociétés établies dans ce vaste pays tout au long des siècles. Dès les écrits de la Nouvelle-France jusqu'à la littérature émergente des nations amérindiennes francophones – les Premières Nations du Québec, qui sont en train de transfuser dans l'écriture leur identité d'anciens nomades, vivant en symbiose avec leur milieu naturel terrestre et aquatique –, la littérature franco-canadienne témoigne de la valeur fondamentale que ces aspects du paysage gardent dans l'imaginaire culturel du Canada, en tant que « lieux anthropologiques » tels que Marc Augé les définit :

Les collectivités [...], comme les individus qui s'y rattachent, ont besoin simultanément de penser l'identité et la relation, et, pour ce faire, de symboliser les constituants de l'identité partagée (par l'ensemble d'un groupe), de l'identité particulière (de tel groupe ou de tel individu par rapport aux autres) et de l'identité singulière (de l'individu ou du groupe d'individus en tant qu'ils ne sont semblables à aucun autre). Le traitement de l'espace est l'un des moyens de cette entreprise [...]. Nous réserverons le terme de « lieu anthropologique » à cette construction concrète et symbolique de l'espace [...] à laquelle se réfèrent tous ceux à qui elle assigne une place [...].¹

¹ Marc Augé, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, 1992, pp. 67-68.

Dans le panorama de ses eaux, la littérature franco-canadienne ne semble pas assigner la même présence puissante à ces espaces structurés et relationnels que sont les ports. Marc Augé ne les inclut de façon explicite ni parmi les lieux anthropologiques qu'il cite, ni parmi ces lieux anonymes, avec peu de signes ou nulle marque d'appartenance au territoire où ils sont installés, qu'il appelle « non-lieux ».² Par contre, il rappelle l'expression « [...] du domaine maritime : "les eaux territoriales" »³ qui implique cette appartenance. En plus, la définition que l'auteur donne du lieu anthropologique en tant que lieu « géométrique » se prête bien aux fins de notre investigation sur la valeur que la littérature franco-canadienne assigne aux ports en comparaison des voies dont ils constituent les points d'ancrage :

Si nous nous attardons un instant sur la définition du lieu anthropologique, nous constaterons qu'il est d'abord géométrique. On peut l'établir à partir de trois formes spatiales simples qui peuvent s'appliquer à des dispositifs institutionnels différents et qui constituent en quelque sorte les formes élémentaires de l'espace social. En termes géométriques, il s'agit de la ligne, de l'intersection des lignes et du point d'intersection. Concrètement, dans la géographie qui nous est quotidiennement plus familière, on pourrait parler, d'une part, d'itinéraires, d'axes ou de chemins qui conduisent d'un lieu à un autre et ont été tracés par les hommes, d'autre part, de carrefours et de places où les hommes se croisent, se rencontrent et se rassemblent, [...] et, enfin, de centres plus ou moins monumentaux, qu'ils soient religieux ou politiques, construits par certains hommes et qui définissent en retour un espace et des frontières au-delà desquels d'autres hommes se définissent comme autres, par rapport à d'autres centres et d'autres espaces.⁴

D'après ce schéma, le port peut bien être considéré comme une partie d'itinéraires, comme un carrefour de relations, et comme un centre, un pivot de la vie d'un territoire. Dans l'imaginaire franco-canadien,

² *Idem*, p. 48 : « Les non-lieux, ce sont aussi bien les installations nécessaires à la circulation accélérée des personnes et des biens (voies rapides, échangeurs, aéroports) que les moyens de transport eux-mêmes ou les grands centres commerciaux, ou encore les camps de transit prolongé où sont parqués les réfugiés de la planète ».

³ *Idem*, p. 106.

⁴ *Idem*, pp. 73-74.

ces définitions peuvent tout aussi bien être appliquées aux voies d'eau elles-mêmes, revêtant volontiers la valeur de métaphores d'une identité qui se reconnaît autant dans le territoire que dans le mouvement. En parcourant quelques textes narratifs ou poétiques d'auteurs québécois et migrants où, bien qu'il soit à l'arrière-plan du récit, le port brille par son absence ou par une présence tout à fait anodine, on verra que c'est justement par cette représentation qu'il participe également de la construction identitaire et symbolique, sans doute bien plus que s'il faisait l'objet d'une représentation moins floue et estompée.

Le port comme partie d'itinéraires

Dans les *Lettres de la vénérable mère Marie de l'Incarnation*, vivace témoignage des premières années de la colonisation de la Nouvelle-France, les rivières et le fleuve Saint-Laurent constituent le centre de la vie de la petite mission de Québec, dépendant de l'arrivée de la « flotte »⁵ de vaisseaux et navires, qui portaient les denrées et les marchandises indispensables aux nécessités de la vie en colonie, et qui étaient le seul moyen assurant la communication avec la mère-patrie. La description des particularités du climat et du paysage ainsi que des coutumes des populations natives se fait volontiers par référence au fleuve et aux rivières : « Comme le grand fleuve de Saint Laurent a été cette année tout plein de glace, il a servi de pont à nos Sauvages, & ils y marchoient comme sur une belle plaine ». ⁶ Et c'est avec force détails que cette religieuse française, pionnière de la colonisation et de l'écriture franco-canadienne, livre ses descriptions où le fleuve et les rivières demeurent protagonistes jusque dans ce récit d'un tremblement de terre :

L'on a veu deux rivieres disparoître, l'on a trouvé deux fontaines nouvelles, l'une blanche comme du lait, & l'autre rouge comme du sang. Mais rien ne nous a plus étonnez que de voir le grand fleuve de Saint Laurent, qui pour sa profondeur prodigieuse ne change jamais, ni par

⁵ Marie de l'Incarnation, *Lettres de la vénérable mère Marie de l'Incarnation, première supérieure des Ursulines de la Nouvelle France, divisées en deux parties* [Lettres spirituelles, puis Lettres historiques], Paris, Louis Billaine Éditeur, 1681, *passim*, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1105381/f1.item>. L'orthographe, par endroits apparemment fautive, reproduit le texte original.

⁶ *Idem*, p. 355, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1105381/f365.item>.

la fonte des neiges, qui fait ordinairement changer les Rivieres, ni par la jonction de plus de cinq cens Rivieres, qui dégorge dedans sans parler de plus de six cens fontaines tres grosses pour la plûpart, de voir, dis-je, changer ce fleuve, & prendre la couleur de souffre, & la retenir durant huit jours.⁷

À la profusion de détails que Marie de l'Incarnation réserve aux cours d'eau, en témoignage de leur rôle central pour la vie et pour les relations de la colonie, ne correspond pas une égale insistance sur la représentation du port de Québec : elle n'y fait référence que par un laconique « nôtre port »,⁸ chaque fois qu'elle évoque l'arrivée des navires de l'Europe. Il en résulte que, à la différence du port, c'est le fleuve qui peut être considéré comme un lieu anthropologique aux caractères « identitaires, relationnels et historiques »⁹ dont parle Marc Augé : c'est le fleuve qui marque l'identité du territoire et de la communauté, qui permet d'entretenir des relations proches et éloignées, qui fait l'histoire des lieux.¹⁰ Dans les *Lettres* historiques de Marie de l'Incarnation, le grand fleuve Saint-Laurent constitue l'itinéraire qui amène, par-delà l'océan, aux côtes françaises, et par lequel la mère-patrie se fait plus proche, un itinéraire dont le port n'est qu'un bout ou un aboutissement.

L'imaginaire qui a pris forme dans ce texte fondateur demeure inaltéré environ trois siècles et demi plus tard. En 1963, pendant la Révolution tranquille, en plein climat de questionnement identitaire,¹¹ le célèbre poème de Gatien Lapointe *Ode au Saint Laurent* « [...] assume pleinement

⁷ *Idem*, p. 579, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1105381/f589.item>.

⁸ *Idem*, *passim*, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1105381/f1.item>.

⁹ Marc Augé, *op. cit.*, p. 69.

¹⁰ *Idem*, p. 71, « Historique enfin, le lieu l'est nécessairement à compter du moment où, conjuguant identité et relation, il se définit par une stabilité minimale. Il l'est pour autant que ceux qui y vivent peuvent y reconnaître des repères qui n'ont pas à être objets de connaissance ».

¹¹ Michel Biron, François Dumont, Élisabeth Nardout-Lafarge, *Histoire de la littérature québécoise*, Montréal, Boréal, 2007, p. 367. Au Québec, « dans un premier temps, qui commence vers 1950, on crée, on édite des œuvres avec le sentiment de fonder une littérature ; dans un second temps, qui commence vers 1960 on crée, on édite et on réédite des œuvres avec le sentiment de fonder une nation. D'où l'expression "poésie du pays" qui sert à désigner la production poétique de cette période ».

cette célébration de l'appartenance au pays. [...] À travers la référence au fleuve, il embrasse tous les éléments du paysage dans un désir de fusion sans cesse répété ».¹² Quinze ans après, c'est encore le fleuve le protagoniste du roman de Jacques Poulin *Les Grandes Marées*, où il marque l'évolution de la littérature québécoise de la poésie du pays vers l'écriture de soi :

[...] le fleuve au milieu duquel vit le héros des *Grandes Marées* [...] ne baigne pas un territoire national, pas plus que les références abondantes aux cultures québécoise et américaine que l'on retrouve dans tous les romans de Poulin ne se donnent à lire comme la marque d'une identité collective.¹³

Plus récemment, en 2017, dans *Saint-Laurent mon amour*, un texte à mi-chemin entre le reportage et le récit historique, l'écrivaine et journaliste Monique Durand réitère le motif du rôle de cohésion identitaire que le Saint-Laurent joue « [...] dans ce pays-non pays, dont la seule certitude est un fleuve ».¹⁴ En même temps, on peut deviner, d'après les rares évocations des ports qui jalonnent le Saint-Laurent, que l'imaginaire québécois continue de soumettre le port au chemin d'eau, l'ancrage au mouvement, la destination à l'itinéraire, dont le port n'est que l'une des composantes. Dans le récit d'une croisière en bateau, de tous les villages abordés le long de la Basse-Côte-Nord, une seule ville a droit à une mention directe de son port, par l'image des « passerelles [...] jetées aux passagers des immenses navires de croisière qui viennent mouiller dans le port en eau profonde de Sept-Îles [...] ».¹⁵ Par contre, le regard de l'écrivaine s'étend longuement sur le paysage naturel et humain qu'elle rencontre au fil de la traversée.

L'évocation du port de Montréal met davantage en relief la référence laconique à l'espace portuaire et surtout le rôle narratif particulier que l'écriture de Monique Durand lui assigne :

Je suis retournée au port de Montréal il y a quelques années avec Ferdinand Leduc, le grand peintre des microchromies [...]. Nous avons longuement devisé en regardant le bouillon des eaux descendant vers

¹² *Idem*, p. 377.

¹³ *Idem*, p. 545.

¹⁴ Monique Durand, *Saint-Laurent mon amour*, Montréal, Mémoire d'encrier, 2017, p. 5.

¹⁵ *Idem*, p. 82.

Trois-Rivières, Québec, Montmagny, La Malbaie, gigantesque marmite sourdant du fond de la terre et réverbérant la lumière.¹⁶

Le port de Montréal ne fait ici figure que de point d'observation du voyage du fleuve même dont il est une étape, il est prétexte à un regard contemplatif plus qu'un espace à décrire.

Évoquée par ses éléments de contour – eaux, côtes, îles, bateaux, voyageurs – et privée de représentation directe, la présence du port dans la littérature québécoise, depuis ses plus lointaines origines, est en même temps implicite et évidente par son appartenance moins à un territoire qu'à un itinéraire, fluvial ou maritime : c'est de par cette même évidence, qui se tourne en absence du lieu physique, que le port garde, en tant qu'espace littéraire, les qualités identitaires, relationnelles et historiques du lieu anthropologique, transposées au niveau de la métaphore et de l'imaginaire poétique.

Le port comme carrefour

Le port est par sa nature un lieu de rencontres, de relations, d'échanges, de croisements. Dans les œuvres de la littérature franco-canadienne et québécoise où il apparaît, le port est souvent évoqué par ses aspects relationnels, qui parviennent à l'effacer en tant qu'espace aux traits spécifiques. La courte description que Monique Durand donne du port de Sept-Îles manifeste cette valeur de carrefour économique, touristique et pseudo-culturel, qui cache sa nature de terminal minéralier « [...] de deux pôles de l'économie de la ville : le fer et l'aluminium ».¹⁷ Le lieu en résulte connoté par le croisement d'éléments spécifiques et d'autres aspects qui sont d'ordinaire étrangers à l'espace portuaire :

Passerelles [...] jetées aux passagers des immenses navires de croisière qui viennent mouiller dans le port en eau profonde de Sept-Îles pendant une courte mais lucrative escale de quelques heures. Lucrative pour Sept-Îles, mais aussi pour Uashat, la communauté innue contiguë, où vivent 1200 personnes.

Étonnant de voir des « tipis » s'élever en un tournemain sur le Vieux Quai en prévision des brefs moments où les centaines des croisiéristes

¹⁶ *Idem*, p. 15.

¹⁷ *Idem*, p. 81.

y déambuleront. On peut choisir d'y voir une mise en scène d'un goût douteux qui folklorise les « Indiens », offerts en pâture aux visiteurs. Mais, plus certainement, on peut y voir un effort de prise en main de leur économie par des Innus conscients que ces étrangers, surtout les Européens, sont d'abord venus pour eux.¹⁸

Le témoignage de ce récit de voyage détourne du territoire la représentation du port pour en exalter la dimension sociale, selon les besoins du reportage.

De même dans le roman québécois, l'évocation du port en tant que carrefour où convergent des itinéraires humains répond aux exigences de la représentation symbolique de la création littéraire. Dans *Agonie* de Jacques Brault, le port apparaît aux deux bouts de l'unique voyage que le protagoniste, un anonyme professeur de philosophie scolastique, fait en mer vers l'Europe. Au départ, sans que le mot soit mentionné, l'image du port surgit, à une étape de l'itinéraire entrepris, de la narration des sensations du protagoniste :

Le train de nuit quittait doucement la gare Windsor. La nuit serait longue, blanche et noire ; à New York, il se sentirait fripé, vaguement nauséeux. Mais il s'éloignait, [...]. Il allait à la mer et la mer venait à lui. [...]
Sa valise à la main, il attend qu'on autorise l'embarquement. Le S/S France allonge sa coque noire dans l'eau noire. Des gens plaisantent, s'interpellent, des treuils grincent, il n'a d'attention que pour les cheminées qui se perdent dans un bleu crasseux. On le bouscule vers la passerelle. Il s'enferme dans sa cabine minuscule et espère le départ, assis sur la couchette.¹⁹

À l'arrivée, la mention du mot ne suscite aucune image, aplatit toute représentation du port paralysé par une grève générale, et ne sert que l'expression de l'état d'âme du personnage :

L'arrivée à Southampton eut lieu dans la confusion et le désenchantement. Les marins refusaient de conduire le bateau jusqu'au Havre. On discuta, on parlementa. La nuit passée dans le port marqua son réveil à l'angoisse qu'il avait engourdie. La nuit fut atroce.²⁰

¹⁸ *Idem*, pp. 82-83.

¹⁹ Jacques Brault, *Agonie*, Montréal, Boréal Express, 1985, pp. 32-33.

²⁰ *Idem*, p. 35.

Au départ comme à l'arrivée, la simple mention des toponymes, qui place les ports à l'intérieur d'un itinéraire géographique, ne saurait aucunement compenser l'indéfinition des lieux, évoqués par bribes des composantes d'un espace portuaire : bruits, voix, eaux et passerelles concourent bien à présenter le port de départ et le port d'arrivée comme des carrefours de voyageurs, de marins, de bateaux, de parcours. Cependant, de ces relations évoquées par courtes remarques ne fait que ressortir la solitude du protagoniste ; de la trace d'un itinéraire, sa quête d'un sens – une direction pas moins qu'une signification ; de la fragmentation de l'espace, qui investit le paquebot aussi, décomposé dans ses parties – coque, cheminées, passerelle, cabine –, l'éclatement du personnage et d'un pays entier, un « pays agonisant ».²¹

L'absence de mention du port de départ et de description du port d'arrivée peut donc être lue comme la métaphore d'une absence bien plus fondamentale qui se résume dans le cri final : « *Il n'y a pas, il n'y a jamais eu, il n'y aura jamais de pays* »,²² entraînant l'échec de la quête du professeur, qui se fera clochard, marquée par l'absence du lieu au début et à la fin du parcours : « Nous sommes tous des exilés. [...] Le lieu n'est que d'angoisse, une étroitesse, un resserrement d'être ».²³

Ainsi bâti en tant qu'espace fictionnel et métaphorique, le port assume une valeur identitaire, découlant de sa qualité d'absence, même dans l'écriture migrante. Dans l'*incipit* du poème *Irpinia* de Fulvio Caccia, le port de Naples est également évoqué par les suggestions de tout espace portuaire :

Naples	vieille Africaine excessive
je descends vers le port	
en criant parmi	les odeurs
	les coques écaillées
	les couleurs entassées
un équilibre instable	au pied des grues
La foule s'affole le temps presse	
Le navire Irpinia est amarré à l'espoir	
	oiseau métamorphose

²¹ *Idem*, p. 77. Le titre du roman fait référence au célèbre poème de Giuseppe Ungaretti *Agonia* constituant, dans la traduction de Jean Lescure, l'hypotexte du roman.

²² *Ibidem* (en italique dans le texte).

²³ *Ibidem*.

la belle dérive va commencer

Addio

Addio

Crispation au creux de la rumeur

La sirène fêle

la surface du temps

Déchirements

Bruissements d'enfants

Pleurs

*Ci rivedremo Ci rivedremo*²⁴

La littérature québécoise et l'écriture migrante semblent bien partager le même imaginaire du port : sauf l'inversion des points de départ et d'arrivée, c'est le même entrecroisement d'humanité en mouvement, la même suggestion de la vie du port par ses bruits, ses odeurs, ses formes. Et c'est surtout la même valeur d'absence qui se dégage de la représentation du lieu, ainsi que Fulvio Caccia le souligne :

En intitulant mon premier recueil *Irpinia*, j'avais voulu d'abord rendre compte de la condition immigrante et de sa transformation. Le titre permettait cette double reconnaissance puisqu'il désignait à la fois une région de l'Italie méridionale à forte émigration et le véhicule par lequel se faisait cette transhumance. En effet, le paquebot en rade du port de Naples où j'ai embarqué un jour de septembre, portait le même nom que la terre dont il allait contribuer à me détacher. Le lieu et la perte du lieu, l'immobile et le mobile coïncidaient.²⁵

La nation à fonder pour le Québécois et la patrie perdue pour les migrants : deux absences à combler qui se rencontrent dans un imaginaire poétique à même de nourrir la quête identitaire des uns et des autres. Et le poète d'enchaîner :

Or cette conjonction recoupait – est-ce un hasard ? – celle de la poésie québécoise préoccupée alors à investir le pays. Je me retrouvais dans cette quête passionnée d'une terre, d'une intensité à nommer. Cette lutte pour s'arracher à l'aliénation était aussi la mienne. [...] Comme un miroir dont les reflets renvoyaient aux Québécois l'image de l'éclatement identitaire qu'ils redoutent tant.²⁶

²⁴ Fulvio Caccia, *Agnos suivi de Scirocco, d'Annapurna et d'Irpinia*, Montréal, Guernica, 1994, p. 151.

²⁵ *Idem*, p. 191.

²⁶ *Ibidem*.

Ces représentations du port partagent aussi une stratégie d'écriture qui peint le lieu, un point fixe dans l'espace, par le mouvement de tout ce qui le compose ou l'entoure. À cela correspond un aspect particulier de l'évolution de l'imaginaire québécois, souligné par Pierre Nepveu :

[...] l'imaginaire québécois lui-même s'est largement défini, depuis les années soixante, sous le signe de l'exil (psychique, fictif), du manque, du pays absent ou inachevé et, du milieu même de cette négativité, s'est constitué en imaginaire migrant, pluriel, souvent cosmopolite.²⁷

Le port en tant que lieu qui déclenche le mouvement, et qui en est traversé, est donc une parfaite métaphore d'une quête identitaire ancrée au territoire. Depuis l'époque de Marie de l'Incarnation, dans l'imaginaire franco-canadien le port évoque en même temps le proche et le lointain, et de ce fait il acquiert sa valeur identitaire entre absence et appartenance. La remarque de Pierre Nepveu que « [...] l'espace québécois se découvre à la fois comme excentré et excentrique, mais aussi comme implusif et inclusif [...] »²⁸ peut bien être appliquée à la représentation du port : excentré et excentrique par rapport aux centres véritables que sont les voies d'eau et les itinéraires qu'elles tracent ; implusif et inclusif en tant que symbole à la fois de la perte et de la quête, les deux visages que l'absence acquiert dans l'imaginaire littéraire franco-canadien.

²⁷ Pierre Nepveu, *L'Écologie du réel. Mort et naissance de la littérature québécoise contemporaine*, Montréal, Boréal, 1999, pp. 200-201.

²⁸ *Idem*, p. 201.

Jean-Philippe Toussaint :
La Réticence de la littérature ou du chat mort dans le port

MARIA GIOVANNA PETRILLO

VALERIA SPERTI

Pour Christophe Meurée

*Là, entre deux réticences,
il tâchait de se réfugier
dans la pratique apaisante de gestes simples¹*

Introduction

L'intérêt pour le crime en littérature étant à l'origine de la profession d'écrivain de Jean-Philippe Toussaint,² celui-ci réalise avec *La Réticence*,³ une (première) révolution à l'intérieur de son œuvre romanesque en construisant un scénario « paradoxal »⁴ qui, bien que ce roman fasse signe vers le genre policier – à l'occurrence vers George Simenon –, il en renverse le paradigme.⁵ En effet, ce roman révèle, comme nous allons le voir, un changement épistémologique, un « geographical turn ».⁶

Le sujet en est apparemment très simple : un port méditerranéen, un je-narrateur anonyme de trente-trois ans, « l'âge où finit l'adolescence »,⁷ ne fumant pas la pipe (!) mais des cigarettes,⁸ arrivé avec

¹ Jean-Philippe Toussaint, *Monsieur*, Paris, Minuit, 1987, p. 89.

² On peut en retrouver mention dans Jean-Philippe Toussaint, *L'Urgence et la Patience*, Paris, Minuit, 2012, p. 13 (dorénavant, on le citera avec *UP*) et dans Jean-Philippe Toussaint, *C'est vous l'écrivain*, Paris, Le Robert, 2022, pp. 21-22 (dorénavant, on le citera avec *CVE*).

³ Jean-Philippe Toussaint, *La Réticence*, Paris, Minuit, 1991 (dorénavant, on le citera avec *R*).

⁴ Cf. Gianfranco Rubino, « Une narrativité paradoxale », in Marc Dambre, Bruno Blanckeman (éds.), *Romanciers minimalistes 1979-2003*, Paris, Presses Sorbonne Nouvelle, 2013, pp. 71-80.

⁵ Cf. Sophie Bertho, « Jean-Philippe Toussaint et la métaphysique », in Michèle Ammouche-Kremers, Henk Hillenaar (éds.), *Jeunes auteurs de Minuit*, Amsterdam, Rodopi, 1994, pp. 15-25.

⁶ Muriel Rosemberg, « La spatialité littéraire au prisme de la géographie », *L'Espace géographique*, vol. 45, n. 4, 2016, pp. 289-294.

⁷ *R*, p. 101.

⁸ *R*, p. 23.

son fils,⁹ un bébé de moins d'un an, à la fin du mois d'octobre,¹⁰ sur l'île de Sasuelo pour y chercher un certain Paul Biaggi et sa femme.

Pourtant, quelque chose le retient de les rencontrer, une réticence mystérieuse l'empêche d'aller les voir. Quand finalement le je-narrateur se décide, non seulement les Biaggi ne sont pas là, mais, quelques jours plus tard, il découvre un chat mort dans le port.

Par la suite, comme dans la meilleure tradition du policier, des questions commencent à l'assaillir : s'agit-il d'un crime ou d'un accident ?

Et c'est précisément la présence du fragment de fil de pêche dans sa gueule qui me fit penser, un peu plus tard dans la soirée – sur le moment, je l'avais simplement examiné distraitement, ce fragment de fil de pêche – que le chat avait été assassiné.¹¹

S'il est évident que *La Réticence*, comme le dit Margareth Amatulli, est un roman « poco accogliente per il lettore »¹² de même, il est évident qu'il pose également à la critique littéraire un vrai défi, montrant l'engagement de l'écrivain, sa volonté de participer à la définition de l'espace littéraire, un concept problématique dont la définition semble encore aujourd'hui « réticente » et « glissante ».¹³

⁹ Les camées autobiographiques ou bien comme il les définit lui-même : « les coïncidences biographiques » (CVE, p. 62) sont récurrents et caractéristiques dans les romans de Toussaint : à l'époque de la rédaction de *La Réticence*, il a 33 ans et vient d'avoir un enfant.

¹⁰ R, p. 12.

¹¹ R, p. 37.

¹² Margareth Amatulli, «La 'Réticence' di Jean-Philippe Toussaint: un detective paranoico sulle piste della scrittura», *Rivista di Letterature moderne e comparate*, vol. LXVII, fasc. 3, 2014, p. 256. Aux reproches de manque d'humour de la part de la critique, Toussaint a réagi vivement, déclarant que *La Réticence* avait sa signification, sa place dans sa production romanesque et constituait une sorte de préparation à *La Télévision* (Paris, Éd. de Minuit, 1997). Michel Paquot, « Entretien avec Jean-Philippe Toussaint. Je ne suis pas un écrivain qui fait du cinéma », *Cinergie*, mars 1997, URL : <https://www.cinergie.be/actualites/jean-philippe-toussaint-1997-03-01>.

¹³ Maria Giovanna Petrillo, « Jean-Philippe Toussaint : texte d'un écrivain/ texte d'un cinéaste. Glissement brachylogique et questions d'auteur », in Victoria Ferrety, Martine Renouprez (éds), *Conversation et Nouvelle Brachylogie*, Mons, Editions du Cipa, 2020, pp. 177-186.

En effet, si l'on procède à une lecture cartographique du texte¹⁴ – l'interaction de la littérature toussaintienne avec d'autres espaces (artistiques, scientifiques, musicaux) étant avérée – l'image de « la tête de poisson décomposée de laquelle dépasse un fil de pêche cassé » renvoie, iconiquement, dans le domaine de l'ingénierie mécanique, aux graphiques des systèmes électropneumatiques, précisément à celui schématisant le mode de glissement avec réticence dans la synthèse d'une commande multivariable.¹⁵

Pareillement, transposée sur le plan littéraire, la réticence, comme le précise George Kliebenstein : « implique, de fait [...] une fracture hybride : mi-silence, mi-dévoilement ».¹⁶

Dans le roman toussaintien, ce « mi-dire » semble se configurer dans un espace glissant entre « l'inter-dit » et l'« intra-dit », « solennisant » et « sacralisant »¹⁷ la partie censurée du récit.

De même, le récit toussaintien permet d'explicitier la « mi-action » du protagoniste tout en créant un cadre à la fois réel et invraisemblable dans lequel le port peut être vu comme un « mi-lieu », à savoir, pour reprendre les mots de Dominique Maingueneau, une « négociation entre le lieu et le non-lieu ».¹⁸

¹⁴ Isabelle Ost, « 'L'œil cartographique' de la littérature. Réflexions pour une lecture 'cartographiante' de quelques œuvres littéraires contemporaines », in Isabelle Ost (éd.), *Cartographier. Regards croisés sur les pratiques littéraires et philosophiques contemporaines*, Saint-Louis, Presses de l'Université Saint-Louis, 2018, pp. 297-324.

¹⁵ Dans la branche de l'ingénierie mécanique, la stratégie du mode de glissement par réticence assure la stabilité asymptotique globale du point d'équilibre et la diminution de consommation énergétique ainsi que la robustesse par rapport à certaines classes d'incertitudes. Cf. Mohamed Smaoui, Xavier Brun, Daniel Thomasset, Rosario de Giorgi, « Expérimentation d'une commande multivariable par modes glissants d'ordre supérieur sur un système électropneumatique ». Conférence internationale francophone d'Automatique, Novembre 2004, Douz, Tunisie. URL : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02066867/document>.

¹⁶ Georges Kliebenstein, « Quos ego ... mais ... un ... un ... Remarques sur l'hémiphasie » in Liliane Louvel, Catherine Rannoux (éds), *La Réticence, La Licorne*, n. 68, 1^{er} semestre 2004, p. 136.

¹⁷ Georges Kliebenstein, *op. cit.*, pp. 136-137.

¹⁸ Dominique Maingueneau, *Le discours littéraire. Paratopie et scène d'énonciation*, Paris, Armand Colin, 2004, p. 72.

C'est pour cette raison que, selon nous, l'écrivain considérera *La Réticence*, dans la perspective de sa production littéraire ultérieure, comme une « expérience à la fois douloureuse et fondatrice »,¹⁹ un vrai « turning point » cartographique : « L'expérience douloureuse de l'écriture de *La Réticence* [...] m'a amené à décider de ne plus jamais écrire de cette manière [...]. Je ne voulais plus souffrir de la sorte, il fallait changer de méthode ».²⁰

Les « traces fossiles » de Simenon

En l'absence d'une intrigue traditionnelle, la narration prend des contours obsessionnels dans ce roman dont le port est un véritable protagoniste, totalement assimilable au roman, comme dans la meilleure tradition du genre – nous pensons notamment au *Port des brumes* de George Simenon de 1932²¹ qui en constitue l'intertexte privilégié.²²

La réticence, figure paradoxale – comme l'écriture toussaintienne qui s'arroge le pouvoir d'interrompre son dire en affirmant plutôt sa posture lacanienne d'écrivain qui « mi-dit »²³ – se fait trace de quelque chose qui dépasse souvent le dit, ce code herméneutique²⁴ suggère l'inscription dans le discours d'une absence et si *La Réticence* toussaintienne fait silence, elle le fait en le disant, en répandant ainsi l'énigme dans le récit.

¹⁹ *CVE*, p. 57. L'importance de ce roman est attestée par le *Projet Réticence*, élaboré à partir des brouillons du roman que l'auteur a confiés à l'Unité Mixte de Recherche Litt&Arts (Université Grenoble Alpes / CNRS). Cf. <http://www.jptoussaint.com/projet-reticence.html>.

²⁰ *CVE*, p. 58. Ce passage reprend un extrait d'*UP*, p. 22.

²¹ George Simenon, *Port des brumes*, Paris, Fayard, 1932. Le roman a fait l'objet notamment d'une prépublication en feuilleton dans le quotidien « Le Matin », n. 17506-17536, du 23 février au 24 mars 1932. Dorénavant, on citera le roman avec *PB*.

²² Sur ce sujet, voir : Chiara Elefante (éd.), « Les Écritures de Maigret », *Atti del Centro Studi sulla Letteratura Belga di Lingua Francese*, Bologna, CLUEB, paru dans *Textyles*, n. 16, 1999.

²³ Lacan soutient que, *au-delà de la parole* qui très souvent glisse, il y a quelque chose qui ne se réduit ni à sa profération ni à la transitivité de son dire : car justement, du fait qu'il y ait de l'inconscient se glisse dans ce qu'elle dit. Cf. Jacques Lacan, « L'étourdit », dans *Autres écrits*, Paris, Seuil, 2001, p. 453 et Jacques Lacan, *R.S.I.*, séminaire inédit, leçon du 11 février 1975. Sur ce sujet, voire aussi : Pascale Leray, « Au-delà de la parole : le dire rappelé à l'ex-sistence », *L'en-je lacanien*, vol. 23, n. 2, 2014, pp. 43-57.

²⁴ Cf. Roland Barthes, *S/Z*, Gallimard, Paris, 1970.

Ce roman, en effet, implique à la fois une écriture en tant que sujet de la narration et un indicible, c'est-à-dire la métaphore de la création,²⁵ l'une des préoccupations de Toussaint,²⁶ par ailleurs préoccupation déjà ressentie par Roland Barthes.

De toute évidence, dans le roman toussaintien, abondent les éléments manquants, les réticences.

La réticence initiale de son je-narrateur, comme l'explicite Sophie Bertho, est pour Toussaint le point de départ d'un jeu débridé avec les conventions du genre policier. En les montrant dans le dessein de mieux les subvertir, le je-narrateur toussaintien brouille les pistes pour un lecteur naïf qui s'obstinerait à se référer au pathos caractérisant les premières pages du récit. Celles-ci recèlent, en réalité, une vaste série de clichés et de citations.²⁷

Pour tout lecteur désireux d'en découvrir les arcanes, ce roman offre un champ particulièrement riche. Les réticences sont au nombre de quatre : l'absence des Biaggi, le chat mort dans le port, l'identité du je-narrateur et la raison de son arrivée sur l'île. Ce sont aussi au nombre de quatre les lettres que le je-narrateur toussaintien prend, sans aucune raison apparente, dans la boîte des Biaggi.²⁸ Par ailleurs, l'une de ces lettres annonce son arrivée, nouvelle qu'il voudrait passer sous silence.²⁹

Quant au roman convoqué par l'intertexte simenonien, rappelons brièvement que *Le Port des brumes* met en scène Yves Joris, disparu depuis six semaines et retrouvé amnésique en errance dans Paris. La Police constate à la tête une blessure par balle ayant fait l'objet de soins. Le roi des détectives, Maigret, ramène alors Joris à Ouistreham, où il

²⁵ Cf. Christophe Meurée, Maria Giovanna Petrillo, « La Chaise ou comment faire basculer les assises de la réalité et de la fiction », dans Isabelle Roussel-Gillet, Évelyne Thoizet (éds), *Jean-Philippe Toussaint en coulisses : making of, expérimentations, décalages*, paru dans *L'Entre-deux*, n. 9, vol. 1, 2021, URL : <https://lentre-deux.com/index.php?b=161>.

²⁶ Sur ce sujet, voire : Philippe Lejeune (éd.), *L'autobiographie en procès*. Actes du colloque de Nanterre, 18-19 octobre 1996, Nanterre, Université de Paris X - Centre de Recherches Interdisciplinaires sur les Textes Modernes, coll. « RITM », 1997.

²⁷ Le chat mort constitue un renvoi intertextuel à *The Black Cat* de Poe (1843).

²⁸ R, p. 41.

²⁹ R, p. 42.

vivait avec sa servante, Julie. Peu après son arrivée, Joris meurt empoisonné et Maigret enquête dans un port où les gens, c'est le moins qu'on puisse dire, affichent une attitude réticente.

À la question de savoir pourquoi Toussaint a fait le choix d'une telle mise en exergue du genre policier, les traces qu'il a sciemment laissées dans son texte – pourtant réticent –, permettent de répondre en invoquant deux raisons majeures. En premier lieu, son choix tient à la prédisposition du genre policier pour les questionnements de type existentiel, au premier rang desquels la mort qu'appelle le contexte criminel.³⁰ Or, cette question occupe une place centrale dans l'univers toussaintien.³¹

En second lieu, le récit policier se prête particulièrement bien à une interrogation renouvelée des relations entre littérature et réalité, au centre de la démarche littéraire de l'auteur.³²

Et voilà que *Le Port des brumes* de George Simenon devient l'inter-texte privilégié du roman toussaintien. En effet, à notre avis, suite au succès mondial de *La Salle de Bain*,³³ Jean-Philippe Toussaint, désormais écrivain-phare de la maison d'édition Minuit,³⁴ publie *La Réticence*, un roman qu'il veut important, « fondateur ». La date de sa publication n'est pas anodine : dans les années 1990,³⁵ Toussaint est en mesure de

³⁰ Dorota Czerkies, « Une (en)quête du récit : Références au genre polar en tant que moyen d'un renouveau romanesque dans *La Réticence* de Jean-Philippe Toussaint », *Studia Litteraria Universitatis Iagellonicae Cracoviensis*, n. 14, 2019, z. 3, p. 141.

³¹ Christophe Meurée, Maria Giovanna Petrillo, « 'Dire je sans le penser' : qui êtes-vous, Monsieur Jean-Philippe Toussaint ? », in Jean-Michel Devésá (éd.), *Lire, voir, penser l'œuvre de Jean-Philippe Toussaint*, Bruxelles, Les Impressions nouvelles, 2020, pp. 59-68.

³² Cf. Marc Lits, *D'Arsène Lupin à Navarro*, Limoges, Presses universitaires de Limoges, coll. Médiatextes, 2011. En particulier, sur le concept de vraisemblance, voire : Gérard Genette, « Vraisemblance et motivation », *Communication, Recherches sémiologiques le vraisemblable*, n. 11, 1968, pp. 5-21.

³³ Jean-Philippe Toussaint, *La Salle de Bain*, Paris, Minuit, 1989. Toussaint a été toujours conscient du tournant dans la littérature, comme le montre le passage qui suit : « *La Salle de bain* est devenu très vite un véritable phénomène, à la fois sociologique et littéraire, on a même parlé de 'génération salle de bain' » (CVE, p. 38).

³⁴ À ce propos, rappelons que toute la production de Toussaint porte la marque Minuit, sauf *Mes bureaux. Luoghi dove scrivo* (Venezia-Mestre, Amos edizioni, 2005) ; *La Main et le regard* (Paris, Le Passage, 2012) ; *La Chaise* (Bordeaux, Musée des arts décoratifs et du design, 2019) ; *C'est vous l'écrivain*, op. cit.

³⁵ Cf. Beïda Chiki, Marc Quaghebeur (éds), *Les Écrivains francophones interprètes de l'Histoire. Entre filiation et dissidence*, (Actes du colloque de Cerisy-la-Salle, Centre cultu-

faire reconnaître l'identité et d'affirmer avec force l'existence d'une littérature belge de langue française, pour deux raisons imbriquées l'une dans l'autre : premièrement, pour identifier et affirmer avec force³⁶ une littérature belge de langue française³⁷ et deuxièmement, pour rehausser le genre policier, genre dans lequel les écrivains belges, notamment Simenon, excellent.³⁸

Mais, l'on peut légitimement interpréter aussi cette prise de position comme une invitation adressée à la critique, une exhortation à s'interroger sur les coulisses de sa création littéraire, à « soulever le rideau pour aller voir ce qu'il y a derrière »,³⁹ « dans une sorte de recherche délicate du raffinement dans les moindres détails »,⁴⁰ projet que Toussaint poursuit jusqu'à présent.⁴¹

Rappelons, à ce propos, que si le motif du chat est un sujet très présent dans la littérature de tous les temps, le chat, qui donne son titre à un autre roman de Simenon,⁴² devient à l'époque de la publication du roman toussaintien le symbole de la Belgique, grâce à la bande dessi-

rel international, 2-9 septembre 2003), Bruxelles, PIE-Peter Lang (Documents pour l'histoire des francophonies), 2006.

³⁶ En effet, 1989 est la date à laquelle, en Belgique, sont définitivement fixées les entités fédérées, régions et communautés, telles qu'elles existent encore aujourd'hui, ce qui n'est pas sans incidence sur la configuration de l'imaginaire littéraire. Cf. Jana Altmanova, Christophe Meurrée, Maria Giovanna Petrillo (éds.), *Nouveaux paradigmes linguistiques dans la littérature belge francophone (de 1989 à aujourd'hui)*, numero tematico della rivista *Annali-Sezione Romanza*, Università di Napoli L'Orientale, 2021, pp. 7-13.

³⁷ Cf. Anna Soncini Fratta, (éd), *Cheminements dans la littérature francophone de Belgique au XX^e siècle*, Firenze, Leo S. Olschki Editore (Quaderni di Francofonia), 1986 ; Hans-Joachim Lope, Anne Neuschäfer, Marc Quaghebeur, *Les Lettres belges au présent*, Actes du Congrès des Romanistes allemands (Université d'Osnabrück, 27-30 septembre 1999), Frankfurt am Main, Peter Lang (Studien und Dokumente zur Geschichte der Romanischen Literaturen), 2001.

³⁸ Cf. Luc Dellisse, *Le Policier fantôme*, Bruxelles, Pique-Puces, 1984 (cet essai a reparu en 2017 dans la collection Espace Nord dans une édition revue et augmentée (le titre contient une précision : *Mise en situation du roman polar belge de type classique*, et l'édition est dotée d'un précieux *Répertoire alphabétique des auteurs* dû à Patrick Moens).

³⁹ CVE, p. 10.

⁴⁰ R, p. 26.

⁴¹ Toussaint dédie un paragraphe à ce sujet dans CVE pp. 10-13.

⁴² George Simenon, *Le chat*, Paris, Les Presses de la Cité, 1967. D'où en 1971 le film homonyme de Pierre Granier-Deferre.

née créée par Philippe Geluck, qui bénéficie d'une reconnaissance littéraire internationale dès sa publication dans le quotidien belge « Le Soir », le 22 mars 1983.⁴³ Invoquons également la volonté personnelle de Toussaint – qui va de pair avec son positionnement intellectuel – de revendiquer, à sa manière, réticente elle aussi, sa belgitude. Mainte-nue cachée dans la première partie de sa production littéraire, son identité belge s'y révèle clairement à partir de *Football* (2015)⁴⁴ puis se voit mise en exergue avec *La Clé USB* (2019) et *Les Émotions* (2020).

Toussaint lui-même affirme que « très souvent, on trouve des auto-portraits au miroir dans mes livres, comme dans *La Réticence* ».⁴⁵

À l'appui de notre hypothèse, il faut souligner que le roman de Simenon et celui de Toussaint, en plus du port, possèdent beaucoup de points en communs : le recours au blanc graphique, la saison, à savoir l'automne, la brièveté de l'enquête : quatre jours pour Maigret en fin octobre,⁴⁶ « trois ou quatre nuits » fin octobre qui se prolongent à une semaine pour le je-narrateur de Toussaint.⁴⁷ Maigret et le je-narrateur toussaintien souffrent l'un et l'autre des troubles du sommeil ;⁴⁸ on retrouve le motif de « la lettre inachevée » qui titre un chapitre du roman simenonien – rappelons que le narrateur toussaintien prend de la boîte à lettres des Biaggi la lettre qu'il leur avait envoyé pour annoncer son arrivée tandis que dans le roman simenonien ce sera la lettre que Mme Grandmaison est en train d'écrire (encore une mi-lettre, donc) à aider Maigret dans la résolution de l'énigme autour du meurtre de Joris.⁴⁹ Enfin, dans les deux romans en question, l'époque de la narration et de l'écriture coïncident, à savoir, les années 1930 pour Maigret de Simenon, les années 1990 pour le je-narrateur de Toussaint.

⁴³ Jusqu'au 23 mars 2013.

⁴⁴ C'est la première fois que Toussaint situe un ouvrage à Bruxelles et qu'il se qualifie en tant qu'écrivain (*Football*, p. 31) de nationalité belge (*Football*, p. 27). En outre, rappelons que les deux derniers romans toussaintiens se rapprochent plutôt du genre des spy-stories.

⁴⁵ *CVE*, p. 63.

⁴⁶ *PB*, p. 10.

⁴⁷ *R*, p. 13.

⁴⁸ *R*, p. 44 et *PB*, p. 24.

⁴⁹ *R*, p. 49 et p. 102 ; *PB*, p. 13 et pp. 183-204.

Si dans le roman de Simenon les blancs ont la fonction de séparer les chapitres et marquer le suspense, dans le roman de Toussaint, ces vides du texte suivent, en effet, les doutes du je-narrateur et coïncident avec la variation de sa pensée, dont l'incohérence est soulignée par la description d'un port qui, se profilant en tant que mi-lieu, dans sa fonction liminaire et paratopique, exalte le faux mystère en faisant ressortir, comme dans un miroir, l'incohérence du narrateur et de la narration.⁵⁰ Contrairement au je-narrateur de Toussaint, Maigret n'est pas réticent, ce sont plutôt les gens du port qu'il interroge sur le meurtre qui sont réticents.⁵¹

En outre, dans les deux romans en question, il y a un mystère « sombre »,⁵² « pas éclairci »,⁵³ donnant lieu à une enquête, traditionnelle pour Maigret, et à une « parodie (ou pastiche) »⁵⁴ d'enquête pour le je-narrateur toussaintien.

Les deux protagonistes sont confrontés à un meurtre : un chat noir dans le roman de Toussaint et un capitaine de bateau dans le roman de Simenon.⁵⁵ Maigret et le je-toussaintien suspectent respectivement un monsieur⁵⁶ et « l'homme qui était assis ce matin au volant de sa voiture devant la capitainerie du port »,⁵⁷ rappelons, en effet, que dans les romans en question, les deux suspectés rodent souvent dans le port en donnant aux protagonistes l'impression de les épier.

Encore, et ce n'est pas un hasard, les deux romans s'ouvrent sur l'image d'un chat, un chat noir et sans nom mort dans le port⁵⁸ dans le roman toussaintien, et un chat blanc, Minou⁵⁹ « qui s'est échappé au-moment où on entrait dans la maison » de la victime dans le roman simenonien.⁶⁰

⁵⁰ Il est peu aisé de restituer la chronologie brouillée de ce roman qui, par ce trait, rappelle le style des nouveaux romanciers.

⁵¹ *PB*, p. 146.

⁵² *R*, p. 31.

⁵³ *PB*, p. 62.

⁵⁴ Margareth Amatulli, *op. cit.*, p. 259.

⁵⁵ *R*, p. 37 et *PB*, p. 26.

⁵⁶ *PB*, p. 11.

⁵⁷ *R*, p. 27.

⁵⁸ *R*, p. 12.

⁵⁹ *PB*, p. 118.

⁶⁰ *PB*, p. 24.

L'atmosphère qui y règne « n'est pas sinistre, à proprement parler »,⁶¹ il s'agit plutôt d' « une espèce d'appréhension mystérieuse ».⁶²

L'un et l'autre semblent se dérouler « sous la brume »,⁶³ dans « cette obscurité peuplée de gens invisibles ».⁶⁴ Les deux protagonistes logent dans un hôtel : un hôtel avec une « double porte vitrée » pour le je-toussaintien⁶⁵ et un hôtel avec une fenêtre pour Maigret⁶⁶ : « l'hôtel de l'Univers » pour le détective simenonien⁶⁷ et un hôtel anonyme « le seul hôtel des environs, que je connaissais pour y avoir déjà séjourné »⁶⁸ pour le je-toussaintien.⁶⁹

Dans un cas comme dans l'autre, les hôtels dominent le port ; le port d'Ouistreham pour Maigret et un port anonyme pour le je-narrateur de Toussaint.⁷⁰

Chez Simenon, la fenêtre ouverte de la chambre d'hôtel crée une ligne de continuité avec le port, de l'intérieur vers l'extérieur.⁷¹ Chez Toussaint, se crée un jeu subtil d'aller et retour car, pour le je-narrateur toussaintien, « le port n'était pas visible de [sa] fenêtre, mais [il] entendai[t] le bruissement de la mer, tout près, dont le faible murmure qui s'apparentait au silence [lui] apport [ait] peu à peu comme un soulagement de sens et de l'esprit ».⁷²

Le siège des interrogatoires de Maigret ou des élucubrations du je-narrateur toussaintien est un restaurant du port, à savoir « Chez Georges »⁷³ dans le roman de Toussaint et « La Buvette de la Marine »⁷⁴ dans le roman de Simenon.

⁶¹ PB, p. 23.

⁶² R, p. 16.

⁶³ R, p. 32.

⁶⁴ PB, p. 24.

⁶⁵ R, p. 13.

⁶⁶ PB, p. 80.

⁶⁷ PB, p. 77.

⁶⁸ R, p. 12.

⁶⁹ Sur la *fonctionnalité fictionnelle* des hôtels toussaintiens, on renvoie à la lecture de UP, pp. 50-51.

⁷⁰ R, p. 32.

⁷¹ Aude Mathé, « Le port, un seuil pour l'imaginaire : La perception des espaces portuaires », *Les Annales de la recherche urbaine*, nn. 55-56, 1992, p. 183.

⁷² R, pp. 43-44.

⁷³ R, p. 26.

⁷⁴ PB, p. 35.

Mais, si le port simenonien se présente toujours en mouvement,⁷⁵ le centre des investigations et de l'intrigue toussaintiens, est parfois, un « port désert »⁷⁶ où on n'entend « aucun bruit »⁷⁷ et quand le port n'est pas silencieux, « tous les bruits qui se faisaient entendre au-dehors » apparaissent au je-toussaintien, « comme autant de menaces diffuses qui semblent se préciser de plus en plus ».⁷⁸

Si le port de Simenon cache une vérité, le port de Toussaint, ne dissimulant aucun secret apparent, ouvre toutefois des perspectives sur un monde littéraire souterrain, un monde réticent, comme nous allons le voir.

Le port de Toussaint

« Ce matin, il y avait un chat mort dans le port, un chat noir qui flottait à la surface de l'eau, il était droit et raide, et il dérivait lentement le long d'une barque ».⁷⁹ Le port est, pour reprendre la belle expression d'Aude Mathé, « le lieu de l'entre-deux », carrefour de la mer et de la ville :

Son identité étant une sorte de compromis entre l'ouvert et le fermé [...] cadre romanesque de choix, parce qu'il concentre tous les horizons, [le port] laisse la place à d'infinis possibles et s'ouvre facilement à toutes les provenances.⁸⁰

Si, dans le roman de Simenon, le port se présente comme un microcosme où « la foule [...] se dispersait [...] pour attendre les événements »,⁸¹ dans le roman de Toussaint, il est un lieu clos recelant toutefois une ouverture discrète, où le je-narrateur peut demeurer tranquille,⁸² « un espace protégé, où la vie spirituelle peut s'épanouir »,⁸³ à l'instar de tous les lieux de Toussaint, comme la salle de bain, comme ses bureaux : tous étant des mi-lieux, eux-aussi.

⁷⁵ *PB*, p. 27.

⁷⁶ *R*, p. 134.

⁷⁷ *R*, p. 123.

⁷⁸ *R*, p. 136.

⁷⁹ *R*, p. 3.

⁸⁰ Mathé Aude, *op. cit.*, pp. 185 et 189.

⁸¹ *PB*, p. 36.

⁸² *R*, p. 35.

⁸³ *CVE*, p. 53.

Et si l'intrigue du roman de Simenon est très bien localisée : « le port est petit, mais important, à cause du canal qui relie la rade à la ville de Caen et où passent des bateaux de cinq mille tonnes et plus »,⁸⁴ l'intrigue de *La Réticence* se déroule sur l'île imaginaire de Sasuelo. Sarah Glasco associe cette île à la Corse⁸⁵ en se fondant sur le patronyme corse de Monsieur Biaggi.

Mais, à notre avis, Sasuelo pourrait aussi bien être l'île qui n'existe pas, « l'île des anamorphoses », la nouvelle apocryphe de Borges que le lecteur retrouvera dans *La Vérité sur Marie*⁸⁶ et qui fait l'objet d'un projet interactif disponible sur son site et que l'écrivain partage avec ses lecteurs.⁸⁷

De facto, avec *La Réticence*, Toussaint n'hésite pas à manifester sa position intellectuelle par rapport à la littérature. Si une partie de l'extrême contemporain a voulu réconcilier la grande ville avec l'imaginaire, en construisant des royaumes utopiques où l'on peut repérer des réminiscences de Platon dans l'Atlantide du Critias,⁸⁸ Toussaint prend les distances aussi bien de l'utopie que de la dystopie. Son île et son port imaginaires s'imposent davantage comme des espaces paratopiques susceptibles d'offrir à la littérature un champ inédit de déploiement et d'exploration des mécanismes de la création : « Avec le temps, j'ai fini par m'inscrire moi-même consciemment dans cette histoire littéraire et à me placer dans la continuité du Nouveau Roman ».⁸⁹

En effet, la première image du port que rencontre le lecteur de *La Réticence* est d'une géométrie très robbe-grillettienne⁹⁰ : « Je regardais

⁸⁴ PB, p. 12.

⁸⁵ Sarah L. Glasco, *Parody and palimpsest. Intertextuality, language and the ludic in the novels of Jean-Philippe Toussaint*, New York, Peter Lang, 2015, pp. 95-118.

⁸⁶ Jean-Philippe Toussaint, *La Vérité sur Marie*, Paris, Minuit, 2009, p. 168.

⁸⁷ Cf. <http://www.jptoussaint.com/borges-projet.html>.

⁸⁸ Alain Nadaud, « Où en est la littérature ou pour un nouvel imaginaire », *L'infini*, n. 19, été 1987, pp. 3-12 ; Frank Baert, Dominique Viart (éds), *La littérature française contemporaine ; questions et perspectives*, Louvain, Presses Universitaires de Louvain, 1993.

⁸⁹ CVE, p. 35. Alexander Hertich, « Jean-Philippe Toussaint et Alain Robbe-Grillet sur le double circuit », in Michel Bertrand, Karine Germoni, Annick Jauer (éds), *Existe-t-il un style Minuit ?*, Aix-en-Provence, Presses Universitaires de Provence, 2014, pp. 124-134.

⁹⁰ Voir la description de l'accostage d'un petit bateau dans *Le Voyeur* (Paris, Minuit, 1955, p. 32). Même dans ce roman, le récit-enquête est mené par Mathias, un voyageur-voyeur, qui arrive dans une île où, semble-t-il, il est né et a gardé quelques

le port qui s'étendait devant moi de l'autre côté de la rue, avec des dizaines de voiliers ancrés à quai qui se balançaient doucement sous le vent dans un cliquetis continu de bômes et de haubans ». ⁹¹ Et c'est dans la même image que nous retrouvons « le rythme » de l'intertexte simenonien : « Et le rythme de ce port, les deux marées quotidiennes, les pêcheurs passants avec leurs paniers, la poignée d'hommes ne s'occupant que du va-et-vient des bateaux... ». ⁹²

Sans aucune description, anonyme, lieu d'une intrigue inexistante, le port toussaintien, opposé au lieu anthropologique, est une échappée, un horizon recherché par le narrateur. « Loin de la description planifiée, complète, balzacienne [...] qu'on retrouve dans certains nouveaux romanciers, Toussaint concentre l'attention sur un détail isolé » ; ⁹³ il en résulte, dans ce cas précis, que le port est apparemment décontextualisé et insignifiant tout en s'avérant, dans sa réticence, – et l'on reconnaîtra ici la puissance de l'architecture toussaintienne – parfaitement congruent avec la réticence du je-narrateur : « Je voyais le port devant moi maintenant, et le long faisceau du phare de l'île de Sasuelo apparaissait furtivement dans la nuit à l'occasion, qui balayait un instant la jetée avant de disparaître aussitôt à l'horizon ». ⁹⁴

Lieu de passage par excellence, le port de Sasuelo semble porter à l'extrême le sens d'impermanence, le transit et l'individualisme solitaire du je-narrateur qui y passe mais n'y vit pas, l'hôtel où il loge étant lui-aussi un lieu provisoire, un mi-lieu, du reste le nom Sasuelo contient dans son anagramme l'adjectif *seul* : « Il n'y avait pas un bruit dans l'hôtel, et je songeais que le port aussi devait être tout à fait silencieux à présent ». ⁹⁵

amis d'enfance. En ce qui concerne la présence du port dans la production toussaintienne, le lecteur peut en trouver des occurrences dans *L'Appareil-Photo* (Paris, Minuit, 1989) et dans *Autoportrait (à l'étranger)* (Paris, Minuit, 2000). Nous pouvons remarquer la filiation avec le Nouveau Roman, en particulier avec *La Modification* de Michel Butor (Paris, Minuit, 1957) où le port de Gênes et le port de La Spezia sont entrevus par le protagoniste depuis la fenêtre du train.

⁹¹ R, p. 23.

⁹² PB, p. 62.

⁹³ Pierre Piret, « Portrait de l'artiste en Orientale », in Laurent Demoulin, Pierre Piret (éds), « Jean-Philippe Toussaint », *Textyles*, n. 38, 2010, p. 44.

⁹⁴ R, p. 48.

⁹⁵ R, p. 68.

Ce sont des traces, des « traces fossiles »⁹⁶ de ce mi-je qui agit dans un mi-lieu que Toussaint parsème dans le mi-récit d'une enquête mi-vraisemblable⁹⁷ dans le port imaginaire d'une île inexistante. Il s'agit d'une enquête dans la littérature par la littérature, comme l'enquête que le narrateur mène dans le bureau de Monsieur Biaggi où il retrouve les traces de son ami absent, traces qui révèlent ainsi la présence de l'écrivain, sa posture paratopique : « Sa machine à écrire n'était pas sur le bureau. Il y avait [...] une agrafeuse, un cendrier, deux ou trois rouleaux de pellicule photographique ».⁹⁸

Pôles opposés, le rassurant chat blanc simenonien « toujours partant »,⁹⁹ élément plutôt accessoire à l'intrigue si ce n'est pour son appartenance à la victime,¹⁰⁰ est l'occasion pour Toussaint de construire son antonyme, autrement dit le chat noir mort dans le port étant une mise en abyme très bien construite destinée à investiguer les méandres de l'univers littéraire, un(e) port-porte qui ouvre sur l'imaginaire de l'écrivain contemporain.

Je m'attardai encore un instant sur la jetée à regarder le chat mort, qui continuait de dériver dans le port dans un très lent mouvement de va-et-vient, tantôt vers la gauche et tantôt vers la droite, suivant le flux et le reflux imperceptible du courant à la surface de l'eau.¹⁰¹

⁹⁶ CVE, p. 51.

⁹⁷ L'adjectif utilisé à plusieurs reprises manifeste combien la vraisemblance est une des préoccupations de l'auteur. Cf. Ruth Amar, « Dispositifs minimalistes ou réticents ? », in Stéphane Chaudier (éd.), *Les vérités de Jean-Philippe Toussaint*, Saint-Etienne, Publications de l'Université de Saint-Etienne, 2016, pp. 191-199.

⁹⁸ R, p. 59. La polarité entre écriture et photographie est une problématique chère à l'auteur : *L'Appareil-photo* (Paris, Minuit, 1989) ; *Autoportrait (à l'étranger)* (Paris, Éd. de Minuit, 2000) ; *La Main et le regard*. Sur photographie et littérature, on renvoie à la lecture de : Anna Masecchia, Valeria Sperti (éds.), « *Punctum in motion: fotografia e scrittura dell'io* », Focus I, *Arabeschi*, n. 16 (URL : <http://www.arabeschi.it/punctum-in-motion-fotografia-e-scrittura-dellio-focus-i/>), et Anna Masecchia, Valeria Sperti (éds.), « *Punctum in motion: fotografia e scrittura dell'io* », Focus II, *Arabeschi*, n. 17, 2021, URL : <http://www.arabeschi.it/punctum-in-motion-fotografia-e-scrittura-dellio-focus-ii/>.

⁹⁹ PB, p. 17.

¹⁰⁰ PB, p. 118.

¹⁰¹ R, p. 12.

Port(e) ouvert(e) en dépit de ses réticences, la littérature toussaintienne offre toujours au lecteur et à la critique des coups de théâtre : dans le roman de l'écrivain belge, il n'y a eu aucun meurtre, puisqu'il y avait deux chats noirs, dont l'un est mort accidentellement et l'autre s'est enfui.¹⁰²

Toutefois le je-narrateur toussaintien n'arrive pas à « expliquer la présence d'une ligne morte dans le port ».¹⁰³ Ligne morte mystérieuse qui pourrait bien être celle de la littérature, du blocage, de la réticence de l'écrivain, celle de son « expérience à la fois douloureuse et fondatrice » :

Au début des années 1990, pendant que j'écrivais *La Réticence* à Madrid, j'ai connu un grand blocage. [...] L'expérience douloureuse de l'écriture de *La Réticence*, livre que je n'arrivais pas à écrire, que j'ai failli abandonner plusieurs fois.¹⁰⁴

Le port de Toussaint, silencieux et anonyme, semble alors se figurer en tant que porte ouverte, un mi-lieu où les traces semblent toujours basculer, où celui qui mène l'enquête devient le double de l'enquêté, où dans un jeu de miroir « infinitésimal »,¹⁰⁵ le lecteur ne sait plus qui est le détective, qui est la victime et qui est l'assassin, ne sachant plus ainsi qui est le narrateur ou qui est l'auteur et qui est le lecteur :

Était-ce moi, songeai-je soudain, que Biaggi photographiait ainsi, était-ce moi ?

Ou bien était-ce sur la jetée du port que Biaggi m'avait photographié ?

Chaque fois que je fermais les yeux maintenant, je revoyais de façon obsessionnelle l'image du cadavre du chat dans le port [...], et bientôt c'est une autre image que j'avais déjà vue qui m'apparut insensible-

¹⁰² R, p. 79 et pp. 156-157.

¹⁰³ R, p. 37.

¹⁰⁴ R, p. 58 et UP, p. 22.

¹⁰⁵ On retrouve cette définition dans *Faire l'amour* (Paris, Minuit, 2002, p. 179), l'expression est reprise et explicitée dans : CVE, p. 42. Cf. Laurent Demoulin, *Pour un roman infinitésimaliste* (entretien réalisé par Laurent Demoulin à Bruxelles, le 13 mars 2007), dans Jean-Philippe Toussaint, *L'Appareil-photo*, Paris, Minuit, coll. « double », 2007, URL : [http://www.jptoussaint.com/documents/e/ec/Entretien_sur_L'Appareil-photo_\(2007\).pdf](http://www.jptoussaint.com/documents/e/ec/Entretien_sur_L'Appareil-photo_(2007).pdf).

ment, l'image du visage de Biaggi qui me regardait, puis c'est tout le corps de Biaggi qui flottait sur le dos dans le port.¹⁰⁶

Conclusion

La Réticence met en scène une banale visite à des amis en transformant le port, sujet classique du policier simenonien, en un moyen spectaculaire et spéculaire pour déconstruire la structure classique du roman policier mais aussi bien pour établir une véritable enquête sur le roman contemporain.

Le je-narrateur toussaintien parodie les rôles canoniques du roman simenonien et si pour Maigret, « la reconstruction était presque mathématique. Il n'y avait pas deux manières d'interpréter les événements »,¹⁰⁷ pour le je-narrateur toussaintien c'est exactement le contraire.

Le port qui est un mi-lieu ouvre la porte au « grand horizon »¹⁰⁸ de la réticence qui constitue l'allure du roman : réticente est la visite initiale du je-narrateur aux Biaggi ; réticentes sont les informations sur le chat mort dans le port, réticent est le titre qui identifie la nature la plus intime du je-narrateur et de la littérature.

Par *La Réticence*, Monsieur Toussaint, accomplit donc une double opération, tout d'abord il révèle son statut d'écrivain contemporain belge, et tout en la mettant en discussion, il célèbre la tradition du policier belge, en choisissant comme intertexte *Le port des brumes* qui s'ouvre avec un titre (et une image) emblématique : *Le chat dans la maison*.¹⁰⁹

Si le chat simenonien est blanc et a un nom, le chat de Toussaint est noir et sans nom. En ce sens, le chat noir de Toussaint se pose comme symbole de la réticence dans la littérature,¹¹⁰ réticence à percer le mystère du narrateur et les brumes de la création littéraire en vertu d'un(e) port(e) ouvert(e). Le je-narrateur toussaintien et le port présentent un lien particulier, les deux fonctionnant en tant que point de

¹⁰⁶ R, pp. 93, 94 et 97.

¹⁰⁷ PB, p. 79.

¹⁰⁸ R, p. 24.

¹⁰⁹ PB, p. 7.

¹¹⁰ Ici on peut entrevoir un renvoi à Blanchot : « Le langage courant appelle un chat un chat, comme si le chat vivant et son nom étaient identiques, comme si le fait de le nommer ne consistait pas à ne retenir de lui que son absence, ce qu'il n'est pas ». Maurice Blanchot, *La Part du feu*, Paris, Gallimard, 1949, p. 314.

conjonction entre deux dimensions, l'une d'ouverture, l'autre d'enfermement : si la béance du port débouche sur de grands horizons, promesse de départ du romanesque vers un autre romanesque, son statut de lieu clos constitue un prétexte pour enquêter sur ce qui échappe à la littérature même :¹¹¹

Comment se fait alors que le chemin tout tracé qui m'attendait ait pu à ce point m'échapper ?

Écrire, c'est se retirer du monde pour restituer le monde. C'est là un de grands paradoxes de l'écriture, mais en même temps, c'est sans doute la seule façon d'y parvenir : pour restituer le monde,¹¹² il faut s'en retirer.¹¹³

¹¹¹ On pense encore à Simenon, en particulier au roman *Au rendez-vous des Terre-Neuvas* (Paris, Presses Pocket, 1977) où le lieu du récit se situe au port mais le lecteur ressent que l'intrigue se déroule ailleurs, en mer.

¹¹² Le lecteur peut retrouver l'expression « restituer le monde » dans *UP*, p. 42.

¹¹³ *CVE*, pp. 18 et 54.

Discours portuaire et terminologie : propriété en guise de protection

MARTIN WALTON

Pour le lecteur (sans activité maritime précise) qui ose s'égarer dans ce labyrinthe de textes logistiques, juridiques et économiques du port, il s'avère le plus souvent d'une communication locale, régionale, nationale, s'agissant de conforter par un discours de bienveillance écologique et urgence sanitaire, une ambition concurrentielle sans borne pour mieux rentabiliser la surface portuaire.

Notre réflexion terminologique comportera, autour de 3 ports français de taille croissante (Bayonne, Bordeaux et Marseille) des textes produits par le dédale acronymique d'instances de gestion portuaire et d'autorités concernés. On observe derrière les résultats affichés dans les bilans annuels, de **récurrentes collocations** cherchant à masquer ou à soulager l'inquiétude croissante quant à l'impuissance de l'État ou des collectivités ou de l'UE qui, comme les « opérateurs » (souvent multinationaux) profitant de la chicane terminologique juridique (notamment en termes de protection environnementale), préfèrent afficher leur bonne conscience par de tardives études sanitaires ne conduisant qu'à de nouveaux objectifs (chiffrés à court terme) ou encore, de nouveaux textes juridiques relevant plutôt d'un projet d'augmenter sa récolte fiscale (au moindre coût).

But the sea
which no one tends
is also a garden¹

Propriété : *espace linguistique, administratif et naturel*

Si seul Marseille-Fos mérite le titre de port « méditerranéen » par rapport à Bordeaux et Bayonne situés sur l'Atlantique, nos trois ports sont reliés

¹ William Carlos Williams *Asphodel, that greeny flower*, New York, New Directions, 1954, tr. fr. : Personne ne s'en occupe mais la mer, elle aussi, est un jardin.

toutefois par un même espace linguistique : l'occitan, langue de l'ancienne Occitanie, s'étend toujours de Bordeaux et Bayonne (en mitoyenneté avec la langue basque) jusqu'à Marseille et au-delà de la frontière italienne. Cet espace linguistique, patrimoine audible de nos jours, est peu visible dans la nouvelle carte de France où, en 2016, par souci d'économie et de « lisibilité », le nombre de régions sera réduit de 22 à 13.

Certains noms poseront des problèmes, notamment pour la nouvelle région dénommée « Occitanie », nom choisi par « concertation » (« consultation citoyenne » qui a réuni seulement 3% de la population régionale),² peu à voir avec son espace linguistique, ancien ou actuel. Contesté, il sera validé par le Conseil d'Etat mais ensuite sous-titré « Pyrénées-Méditerranée » par le Conseil Régional d'Occitanie qui persiste à l'utiliser dans son logo.

Selon un bilan récent,³ cet agrandissement en « méga-région » (de « taille européenne », capable de « relever le défi de la compétition économique internationale »), chacune avec une population désormais autour de 5 millions, aura plutôt augmenté les coûts de fonctionnement, sans gains lisibles en termes d'efficacité.

Depuis 2015, avec la loi NOTre (nouvelle organisation territoriale de la République), la région devenait chef de file en matière de « développement » économique et d'aménagement « durable ». Mais déjà en 2006, on voit se dessiner son nouveau rôle dans la gestion des ports, et avec ce même souci issu du « nouveau modèle économique » qui « s'est imposé » aux « **échanges** » (commerciaux ; maritimes).

C'est dans ces termes que la Cour des comptes en 2006⁴ constatait alors la « sous-performance » de certains « ports autonomes » français (régis alors par la loi de 1965), notamment Marseille. Puisqu'ils n'avaient pas su « retirer tous les bénéfices de l'explosion du trafic par conteneurs » ni « trouver leur place dans la nouvelle carte des

² <https://france3-regions.francetvinfo.fr/occitanie/la-region-adopte-le-nom-occitanie-sous-titre-pyrenees-mediterranee-1032849.html>.

³ <https://www.vie-publique.fr/parole-dexpert/279435-quel-bilan-tirer-de-la-nouvelle-carte-regionale-par-philippe-subra>.

⁴ Cour des comptes, *Synthèse 2006*, p. 8 et 12, <https://www.ccomptes.fr/fr/publications/les-ports-francais-face-aux-mutations-du-transport-maritime>.

principaux ports européens »,⁵ chacun devra reconquérir sa « part de marché »⁶ par un « projet de développement » : « stratégie » qui nécessitera une nouvelle « gouvernance » en cohérence avec la « réalité économique qui s'est imposée au cours des dix dernières années ».

Les chiffres et les lettres : maux masqués

De quel « marché » parle-t-on ? Et de quels « échanges » en quels termes ?

De nombreux textes portuaires nous rappellent que 80 % du volume des « **échanges commerciaux** » à l'échelle de la planète se font par voie maritime, ce qui représente plus de 70 % des « **échanges en valeur** » tel que précise en premier paragraphe, la *Stratégie nationale portuaire* (2021).⁷ Repris ici 7 fois sur 24 pages (7/24), si le terme « **échanges** » (en collocation avec « maritimes » ou « internationaux ») relève de commerce international, il devient équivoque : « effets de la crise sur la **mondialisation des échanges** » ;⁸ « massification des **échanges maritimes** » ;⁹ « **échanges de données** entre les acteurs des chaînes logistiques ».¹⁰

A la page 39 des *Chiffres-clés sur l'Europe Édition 2021*, nous trouvons la carte des top 10 des « partenaires » de l'Union Européenne en « commerce international » avec le monde entier, chiffré en habituels pourcentages annuels des exportations (résultat économique considéré comme positif) comparées aux importations (négatif).¹¹

Or, pour mieux comprendre le rôle quasi exclusif du maritime dans cette mobilité mondiale de « **biens** » que vient souligner dans ce gra-

⁵ *Idem*, p. 7.

⁶ *Idem*, « part de marché » : repris 3 fois en 20 pages, p. 8 et 16.

⁷ *Stratégie nationale portuaire pour un réseau de ports au cœur des chaînes logistiques, du développement économique et des transitions écologique et numérique*, 2021 : <https://www.ecologie.gouv.fr/strategie-nationale-portuaire-snp>.

⁸ *Idem*, p. 6.

⁹ *Idem*, p. 13.

¹⁰ *Idem*, p. 22.

¹¹ Eurostat, *Chiffres-clés sur l'Europe Édition 2021*, p. 39. Notons, à la place de « **commerce** », le terme élégant d'« **échange** » repris 10 fois sur 79 pages (10/79), avec « **biens** » (16) à la place de « **marchandises** » (12) et « **échange de biens** » (2), collocation masquant tout aspect lucratif ou concurrentiel, comme, en version anglaise, le terme *trade* (62/79) avec *goods* (23/79) ou *trade in goods* (6), implique presque un troc à titre amiable ou réciproque (comme pour « partenaires ») <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/ks-ei-21-001>.

phique un énorme navire à conteneurs, il faudrait plutôt additionner ces deux chiffres, exportations *plus* importations car, à chaque aller ou retour, il faut bien un navire pour les transporter, et à cout variable (financier et environnemental). De même, plus loin dans la section intitulée *Environnement*¹² où il s'agit de comparer le « tonnage » des top 20 des ports européens dont, en Méditerranée notamment, Marseille et Algésiras, chacun avec plus de 45 millions de « **tonnes** »¹³ de marchandises transportées vers/depuis les ports de l'UE (ici « hors **transport** intercontinental transocéanique »), nous retrouvons en graphique deux navires, chacun aussi grand qu'un pays comme l'Italie. Pourtant, ces chiffres en concours de beauté semblent masquer ce qui se trouve à la page précédente :

En 2019, le transport intérieur de marchandises au sein de l'UE (hors canalisations) était estimé à environ 2 300 milliards de **tonnes-kilomètres**. La grande majorité de ce total (76,3 %) était transportée par route ; le reste était réparti entre le rail (17,6 %) et les voies navigables intérieures (6,1 %).¹⁴

En effet, on pourrait oublier que tous ces conteneurs arrivant ou partant par voie maritime doivent être encore transportés, pour la plupart (76%) par la route, soit vers leur destination continentale soit depuis leur site de production, parfois lointain. Le chiffre pour chaque port en millions de **tonnes** nous esquisse donc autant (pour transporter ces millions de mètres cubes sur des milliers de milliards de kilomètres), le nombre croissant de camions lourds sur ses routes voisines et lointaines, sans parler du coût de celles-ci pour chaque collectivité (par kilomètre de construction et/ou d'entretien) ni de l'impact environ-

¹² *Idem*, p. 58.

¹³ **Tonne** : « Selon la théorie du fret maritime, 1m³ équivaut à 1 tonne » : <https://www.marne-chantereine.fr/calcul-cout-fret-maritime/>. **Tonne fret** : Unité de base servant de base au calcul du fret soit par tonne, soit par mètre cube. **Tonne kilométrique** : Unité de calcul du prix de transport correspondant au transport d'une tonne sur un kilomètre, <https://www.cnrtl.fr/definition/tonne>.

¹⁴ Eurostat, *op.cit.* p. 57. Pour calculer sa moyenne UE par chemin de fer (17,6%) ou par voies navigables intérieures (6,1%), notons l'approximation des échelles et l'illisibilité du sigle utilisé pour chaque pays, dont Chypre (CY) et Malte (MT) qui n'ont pas de chemin de fer, et 11 pays précisés sans voies navigables intérieures, dont la Norvège (NO), membre non pas de l'UE mais (comme la Suisse) de l'AELE.

nemental, chiffres à chercher ailleurs : ainsi, par exemple à la page 66, on apprendra sans grande surprise que parmi les six secteurs sources **d'émissions de gaz à l'effet de serre**, seul le secteur des « **transports** » (au pluriel, « comprenant l'aviation internationale », sans autre précision) a contribué à les augmenter de 31%.

D'où notre sourire en section *Economie* à la page 40 où c'est un train qui vient illustrer en graphique les chiffres du **commerce international** entre États membres de l'UE. Comme si, vœu pieux, la **voie ferroviaire** était la norme intra-européenne, en contradiction avec les données brouillées plus loin pour la **voie routière** (pp. 57 et 66), soit presque 80% du **transport continental** qui contribue à augmenter le total actuel en UE de 3,9 milliards de **tonnes** équivalent de dioxyde de carbone.

Pour Didier Fassin, « les chiffres eux-mêmes produisent des récits. Ils racontent des histoires qui donnent à lire le monde d'une certaine façon ».¹⁵ Alors qu'ils nous conduisent à imaginer que les données sont prêtes à être colligées pour décrire le monde de manière *objective et neutre*, on peut en effet opposer une lecture en termes de récit dans lequel les statistiques et les probabilités, les modélisations et les projections, les tableaux et les graphiques sont des protagonistes qui influent sur la représentation de la réalité et modifient le cours de l'action.

D'où notre perplexité devant cette « ambition » affichée dès 2006 par la Cour des comptes pour chaque port, d'augmenter à tout prix sa « performance », exprimée en tonnage, sans lien explicite ni chiffre précis pour l'augmentation mécanique en parallèle du transport routier, « modalité » pourtant toujours en filigrane du discours portuaire. On observe encore les termes évasifs de cette future renonciation de l'État à une partie de sa tutelle historique par le « transfert » des ports d'intérêt national aux « collectivités ». Désormais en « ancrage régional », à chaque port avec ses « **opérateurs** »,¹⁶ de coordonner sa

¹⁵ *Les mondes de la santé publique : excursions anthropologiques*, Editions du Seuil, 2021, p. 82. Son cours « Vérité du chiffre » est à entendre par podcast, diffusé sur France Culture : <https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/les-cours-du-college-de-france/verite-du-chiffre-par-didier-fassin-1616708>.

¹⁶ *Op. cit.* (2006), **opérateur (s)** (15/20) : terme équivoque, surtout ici en collocation avec portuaires (2) ; privés (2) ; publics ou privés ; de manutention ; de navettes ferroviaires ; fluviaux ; internationaux ; à dimension mondiale (chacune 1 fois).

politique de « développement » » au sein de « groupements d'intérêt économique ou public par façade » mais aussi d'améliorer en urgence sa « **desserte** ». ¹⁷ À l'État de « recentrer son action sur un nombre restreint de ports » et « départager ses compétences », en gardant celle de la sûreté mais en confiant celle de dragages au « secteur privé » (« groupement d'intérêt économique dragages ports ») qui aura la « pleine maîtrise de ses équipages ». ¹⁸

D'où en 2008 la réforme portuaire : ¹⁹ nouvelle « gouvernance » pour les ports « décentralisés » (comme Bayonne) dont la région devient « propriétaire » ; pour les sept **Grands Ports Maritimes** (GPM) de France, dont Marseille et Bordeaux, ils deviennent « établissements publics » ou « ports d'État », gérés par un « Directoire » sous contrôle d'un Conseil de surveillance (fonctionnaires des Ministères et des collectivités, région, département), avec l'avis d'un Conseil de développement (professionnels et associations) et d'un Conseil de coordination interportuaire (pour un même « ensemble géographique » ou situé sur un même « axe fluvial »). ²⁰

Les « outillages de caractère mobilier, notamment les grues, les portiques, les bigues et les bandes transporteuses seront « cédés » aux « **opérateurs** » ²¹ qui en bénéficient soit « en pleine propriété » (par vente, après négociation), soit par « droits réels » pour l'exploitation de ces outillages (Articles 8-9). Ce « **transfert** » inclut les salariés (pour ceux qui seront retenus et non pas licenciés), et leurs contrats de travail seront de même « **transférés** » à « l'opérateur » dans le cadre d'une nouvelle « convention collective », à négocier (Articles 10-14).

S'il est difficile d'identifier dans ce nouveau partage de propriété et de responsabilité portuaires, entre public et privé (qui est responsable désormais pour quoi et à qui appartient quoi ?), les termes d'un

¹⁷ *Ibidem*, **desserte** (s) (21/20), ici plus souvent en collocation avec terrestre (s) (8) ; continentale (5) ; ferroviaire (s) (4) ; fluviale (s) (3) ; terminale (1) ; mais seulement une fois, de manière plus explicite, avec routière (1).

¹⁸ *Idem*, pp. 22-23

¹⁹ Loi n. 2008-660 du 4 juillet 2008 portant la réforme portuaire : <https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000018688037/>.

²⁰ *Idem*, Art. L. 102-7.

²¹ *Ibidem*, **opérateur (s)** : terme repris (6/8) en collocation avec « de terminal » (3) ou « exploitant un terminal » ou « de terminaux » ne s'applique qu'à une entreprise privée.

commentaire sur cette réforme en 2013 par le parlement européen sont moins ambigus. Identifié parmi les 4 « modèles » définis dans ce texte de 6 pages (en anglais), il s'agit bien du modèle du *Landlord Port* : sauf pour sa fonction de réglementation, l'autorité portuaire, devenant propriétaire immobilier (*landlord*), « cède » au secteur privé sa gestion de toute activité portuaire et par « **transfert** » aux « entreprises privées », les salariés eux-mêmes. D'où l'opposition en France des employés portuaires (*dock workers*) et de leurs syndicats à cette « **libéralisation** » (en euro-anglais, terme élégant pour remplacer *privatisation*) des « **services portuaires** » (*port services*).²²

Les salariés deviendront un chiffre parmi d'autres servis au discours de chaque site portuaire aujourd'hui, notamment pour l'emploi « **généré** » par le port. Pour Bayonne, « 1000 emplois directs, 2500 emplois indirects » ;²³ pour Bordeaux (dans *Chiffres clés*), « 15 000 emplois directs et indirects **générés** par l'activité portuaire » et plus précis, « **générant** plus de 8 100 emplois directs, répartis dans près de 275 **établissements** ». ²⁴

Pour le port de Marseille Fos, il « **génère** 41 500 emplois directs et indirects (hors intérimaires ou non-salariés) » sur « son territoire ». ²⁵ Chiffres à comparer aux données précises de l'INSEE pour le « cluster industrialo-portuaire » de Marseille-Fos (« 1500 **établissements** pour 41 500 salariés »),²⁶ et, en résumé graphique des étudiants en Master 2 de l'université d'Aix-Marseille, un « profil type logistique » qui fait peu rêver ; souvent intérimaire (à court ou long terme), peu diplômé, inscrit au pôle emploi entre les missions. Aux « **services marchandises et logistique terrestre** », le salaire moyen de l'heure (10,9€) est nettement inférieur à celui des « **services navires et logistique maritime** » (15€). Il y aurait même inquiétude concernant un potentiel manque de main-d'œuvre pour le secteur de la logistique dont la ma-

²² *Liberalisation of EU port services : issues and consequences for dock workers*, notamment p. 2 : [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/LDM_BRI\(2013\)130485](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/LDM_BRI(2013)130485).

²³ *Rapport 2021 CCI Bayonne Pays Basque*, p. 11.

²⁴ <https://www.bordeaux-port.fr/fr/le-port-de-bordeaux>.

²⁵ <https://www.marseille-port.fr/port-polyvalent>.

²⁶ *Le cluster industrialo-portuaire de Marseille Fos Ancre territorial et ouverture internationale*, INSEE Dossier Provence-Alpes-Côte d'Azur, 2016 : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2513531>.

porité des « top 10 » des professions recherchées « nécessite peu voire pas de qualifications ».²⁷

En 2017, la Cour des comptes conclura que cette réforme n'aura pas permis d'atteindre son « objectif premier » : « renforcer la compétitivité ». D'où l'urgence d'améliorer la « **desserte** » et la gestion des « **domaines** » :

Deux sujets sont prioritaires pour améliorer leur compétitivité : la mise en place d'une desserte des ports (ferroviaire et fluviale) à la hauteur des enjeux attendus en termes de trafics d'une part et la mise en place d'une gestion des domaines portuaires dynamique et productrice de ressources financières, susceptibles de constituer un chiffre d'affaires moins volatil que les trafics, d'autre part.²⁸

Pour chaque « **desserte** » portuaire, loin de tout souci environnemental, pour ces « **acteurs** » (ports en « acteurs économiques », collectivités et entreprises en « acteurs de l'économie portuaire » ou « **opérateurs** »), la priorité sera d'investir dans son ensemble logistique environnant afin de rendre le port plus attractif, y attirer plus de bateaux pour augmenter son **trafic** du fret et son nombre de passagers. On devra améliorer aussi sa « gestion domaniale », notamment en « optimisant les recettes ».

Ces mêmes termes par reprise de ces préconisations hiérarchiques viennent piloter le discours portuaire actuel avec ces chiffres qui confirment, pour reprendre Didier Fassin :

[...] les statistiques ne décrivent jamais simplement le réel. Elles le construisent, l'interprètent, le manipulent. Elles le racontent. Loin de l'objectivité qu'elles prétendent avoir, elles manifestent des partis pris au sujet de ce qui est intéressant et de ce qui ne l'est pas, de ce qu'on a envie de démontrer et ce qu'on cherche à occulter. La vérité du chiffre n'est donc pas une. Elle est multiple et contradictoire.²⁹

²⁷ IUAR, Deltalog, dans *Les bassins ouest du Grand Port Maritime de Marseille, Présent et Prospective de la Logistique au sein d'un territoire spécialisé*, pp. 25-26 : <https://fos-salon.debatpublic.fr>.

²⁸ Cours des comptes, rapport fév. 2017, p. 260 : www.ccomptes.fr.

²⁹ Didier Fassin, *op. cit.*, p. 93.

Ainsi, pour nos deux « GPM » mis en location concurrentielle, Marseille-Fos annonce avec fierté en 2021 son « volume global » de 75 millions de **tonnes** ; Bordeaux « augmente son **trafic annuel** de 10 % par rapport à 2020 »³⁰ avec ses 6 millions de **tonnes** (dont « imports d'hydrocarbures, environ 56 % du **trafic global** » et « exports céréales, environ 14 % du trafic global »).³¹

De même, pour notre petit port géré par la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Bayonne Pays Basque : l'année 2021 signe un beau point « d'ancrage économique » avec une « hausse remarquable du **trafic** » (de 6,7 % à plus de 2,4 millions de « **tonnes** ») ; « conséquence de 200 millions d'euros d'investissements » en « quelques années » par les différents « **acteurs** économiques privés et publics locaux » dont « la Région Nouvelle-Aquitaine, propriétaire du Port, et la CCI, gestionnaire » qui ont investi 70 millions d'euros « notamment pour la réalisation de nouveaux quais, l'acquisition de moyens nautiques, de manutention et de stockage performants » dans une « politique ambitieuse » de « développement de l'offre multimodale » du port de Bayonne. A noter que ces investissements (moins publics que privés) permettent d'offrir « une solution performante » de « report modal » des marchandises « vers le maritime et le ferroviaire », notamment « pour un **développement durable** ». ³² De plus en plus fréquente dans le discours, cette collocation hybride plutôt contradictoire³³ semble chercher à soulager (sans précision) les chiffres où chaque phare en concurrence de tonnage devra veiller aussi à son espace naturel et aux maux environnementaux en urgences croissantes.

³⁰ *Les ports de commerce Nouvelle Aquitaine et les trafics Année 2021* : site de la DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) Nouvelle Aquitaine, sous la thématique « Déplacements, Infrastructures, Transports » : <https://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/grands-ports-maritimes-en-nouvelle-aquitaine-r4174.html>.

³¹ <https://www.bordeaux-port.fr/fr/le-port-de-bordeaux/chiffres-cles>.

³² Rapport 2021 *op.cit.*, p. 1 (avant-propos du Président de la CCI Bayonne, André Garreta).

³³ **Développement durable** : à noter que, en 2006, « durable » est absent de toute collocation avec « développement » (29/20) ; en 2017, cette collocation apparaît 3 fois (sur 39/46) et en 2019, 16 fois sur 94/57.

Propriété et « protection » : « prévention » de pollution

Jusqu'ici, la protection de la mer, domaine international, dépendait des conventions maritimes. Visant d'abord la « **prévention** », la Convention OILPOL de Londres (1954) interdisait à tous les navires (de guerre et ou de pêche ou navires marchands au-dessus d'un certain tonnage) de « **re-jeter** » ou « **déverser** » près des côtes des « **hydrocarbures** » (en anglais, *oil*), mais elle ne comportait aucune sanction. S'il s'agit de « **prévenir** », les pollutions accidentelles ne sont pas encore concernées.

Il faudra attendre la Convention de Bruxelles (1969) pour mettre en place un système de réparation des dommages causés au milieu marin par les hydrocarbures : à la charge du propriétaire du navire qui est obligé à s'assurer en responsabilité civile pour intégralement indemniser les victimes : ici « **protéger** » (les « intérêts » des « populations ») signifie « **prévenir, atténuer ou éliminer** » les « dangers graves et imminents que présentent (...) les **hydrocarbures** ». Mais à noter que les navires de guerre sont exceptés.³⁴

La création d'un Fonds international d'indemnisation (FIPOL)³⁵ suite notamment à la « marée noire » du *Torrey Canyon* en 1967, se fera par une seconde convention de Bruxelles (1973) et le Protocole de Londres (1973).

Quant aux « **déchets** », la Convention d'Oslo (1972) vise une « **prévention** » qui signifie « **prendre toutes les mesures possibles** » pour « **lutter contre** » la pollution des mers (Art.1), implicitement inéluctable.

La Convention MARPOL (1973) règle la sécurité à bord et les contrôles par les États des navires battant leur pavillon : elle interdit, suite à de nombreuses marées noires qui se sont succédées, tout « **re-jet** » en mer de « **substances nuisibles** » provenant de la cargaison et

³⁴Au-delà de la « défense » nationale, il est difficile d'identifier pour chacun des ports le rôle que joue la Marine nationale, habituellement taciturne. En seul discours, nous trouvons une exception en ligne (*Chiffres clés de la Marine nationale*), affiche de 2 pages qui se contente d'une carte quasi-illisible, chargée de graphiques et de chiffres ; nombre de personnel ou de kilomètres de côtes à « contrôler » (p.1), nombre de ses navires et équipements aériens (« Votre défense commence au large » p.2). Aucune donnée pour nos 3 ports, ni évidemment aucune mention de l'immunité dont elle bénéficie dans les traités internationaux concernant la protection de l'environnement. <https://www.lamarinerecrite.fr/>.

³⁵ www.fipol.org.

des soutes, exception faite toujours pour les navires d'États affectés à des « usages non commerciaux » (Art.3.3). Les termes de ce texte (15 pages) semblent déjà moins ambitieux : « **prévention** » signifie soit « **mettre fin** » soit « **réduire ou combattre** » (Art.2) soit « **à réduire ou à atténuer** » (Art.17c). Dans sa plus récente version publiée en 2017 (avec ses 273 pages d'annexes),³⁶ le terme « **prévention de la pollution** » inclut désormais la « **pollution de l'atmosphère** » (12 fois) : toutefois elle signifie toujours « **réduire** » (60), et, à faire sou-rire, « **réduire au minimum** » (20/253).

La même ambition à la baisse s'observe dans la Convention de Paris (1974) : « **prendre toutes les mesures possibles** » (Art.1) pour « **éliminer, au besoin par étapes** » ; « **limiter sévèrement** » (Art.4b) ; « **réduire** » (Art.6a) ; « **ne pas augmenter** » (Art.7) ; « **aboutir à une diminution** » (Art.10) de la **pollution marine d'origine tellurique**. Seule promesse, un « réseau d'observation permanente » permettant « d'apprécier » le niveau existant de la pollution marine « aussi rapidement que possible » et de « vérifier l'efficacité des **mesures de réduction** de la **pollution marine d'origine tellurique** (Art.11) ».

Ces termes évasifs caractérisent aussi la Convention de Barcelone (1976) pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, et ses 7 protocoles (1978-2005).³⁷ En ses 168 pages, « **protection** » (94 fois) signifie parfois « **réduire** » (96) dont « **réduire au minimum** » (12), parfois « **éliminer** » (14). Pourtant, par « **prévention** » ou « **prévenir** », il nous semble qu'on chercherait à anticiper et empêcher *toute* pollution car, une fois constatée, la « **réduire** » ne peut aucunement signifier l'éliminer.

Enfin, la Convention des Nations Unies (Montego Bay) sur le Droit de la mer (1982, entrée en vigueur en 1994) vise contradictoirement à « **prévenir, réduire et maîtriser la pollution** » (30/132 pages) ou à la « **réduire à un minimum** » (6), notamment dans les eaux de sa « **mer**

³⁶ Division 213, *Prévention de la Pollution, Règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié*, Edition J.O. du 06 avril 2017 : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/d213_06-01-17_0.pdf.

³⁷ A noter que, rebaptisé (1995) « Protocole relatif à la « **prévention** » et à « **l'élimination** » de la pollution de la mer Méditerranée », ses amendements pour les « immersions » ne sont toujours pas encore entrés en vigueur : <https://www.unep.org/unepmap/fr/who-we-are/barcelona-convention-and-protocols>.

territoriale » de chaque État (en plus de ses « **eaux intérieures** » et « **eaux archipélagiques** ») ou dans sa « **zone économique exclusive**³⁸ ». Si c'est toujours la juridiction de **l'État du pavillon** qui s'applique sur le navire, **l'État du port** peut toutefois inspecter un navire étranger pour établir une infraction à ses lois et règlements. Et lorsqu'un navire « se trouve volontairement dans un port », **l'État du port** peut « ouvrir une enquête » et si les éléments de preuve le justifient, « tenter une action pour tout rejet effectué au-delà de ses **eaux intérieures**, de sa **mer territoriale** ou de sa **zone économique exclusive** » (Art. 218).

Eaux intérieures : les cartes

A la protection maritime, nouvelle mission à intégrer pour chaque port, se rajoute tout un réseau aquatique en amont qui, autant que la mer, vient irriguer son domaine en estuaire, en y ramenant des contraintes particulières.

Deuxième grand fleuve (après le Nil) s'écoulant en Méditerranée, c'est le Rhône avec tous ses affluents qui constitue en amont une énorme « **desserte fluviale** » proche du double port de Marseille-Fos et de sa métropole éclatée.³⁹ Son impact environnemental, plus indirect sur l'espace portuaire, est surtout en mer méditerranéenne qui, elle, subit également son flux de polluants qui sans doute contribuent autant que les « déversements d'hydrocarbures » (*oil spills*), à la pollution maritime autour de Marseille que démontre en zone rouge aujourd'hui la carte du *World Environment Situation Room* (WESR), plateforme numérique en ligne.⁴⁰

Pour le port de Bordeaux, c'est, avec tous ses affluents, principalement la Garonne qui impose le dragage journalier 24 heures sur 24 de son long estuaire (plus de 70 kms) et le savoir-faire d'un pilote expérimenté pour que ce port soit accessible depuis une embouchure large de 12 kms.⁴¹

³⁸ Art. 55 et 57 : <https://treaties.un.org/>.

³⁹ <http://geobunnik.over-blog.fr/article-marseille-metropole-eclatee-les-cartes-115654617.html>.

⁴⁰ Plateforme cartographique MapX WESR : <https://app.mapx.org/?project=MX-R2F-467-2PL-J9H-CCR&language=fr>.

⁴¹ Voir deux documentaires FR3 Nouvelle Aquitaine : sur le dragage, *Le port de Bordeaux en pleine mutation* (2 : 56), <https://www.youtube.com/watch?v=SoBTBpUF4ws> ; et sur le pilotage de l'estuaire, *Le Grand Port maritime de Bordeaux, au gré des marées* (32 : 04), <https://www.youtube.com/watch?v=WsWNNBXTclc>.

Pour Bayonne, avec les affluents de ses deux fleuves, dont la Nive au Pays Basque, c'est surtout l'Adour (qui prend sa source en Occitanie). Cet espace naturel en Nouvelle Aquitaine avec son afflux des eaux en foulditude est rendu plus visible dans sa version nocturne (en noir et bleu) sur l'application pour mobile proposée par Météociel.

Il est à comparer toutefois avec la dernière « carte des **zones sensibles à la pollution** » par la DREAL d'Occitanie en 2022.⁴² Ou encore avec d'autres cartes de la SDAGE des 448 masses d'eau recensées en Nouvelle Aquitaine (rivières, lacs, côtières et transitions) : bonne nouvelle, 56% sont en « **bon état écologique** », ce qui signifie que 44% sont en état médiocre ou mauvais.⁴³ Le Centre permanent d'initiatives pour l'environnement (CPIE) vient confirmer l'estimation actuelle de l'ONU que 80 % de la pollution du littoral et de la mer est d'origine terrestre via les fleuves ou par ruissellement et déversement à partir des zones côtières.

En France, avec ses deux autres principaux cours d'eau (Seine et Loire), le Rhône et la Garonne contribuent grandement aux flux de polluants allant à la mer : **pollutions « microbiologiques »** par rejets d'origine diffuse (agricole principalement, déjections animales au sol ou épandages ; azote, ammonium, phosphore) ou ponctuelle (matières en suspension venant des densités de population plus importantes des stations d'épuration (STEP) urbaines) ; rejets industriels de métaux lourds (cadmium, cuivre, plomb, mercure, nickel, zinc) qui y sont déversés (800g par km² et par an). Sans encore parler des « **macro-déchets** » (déchets électroménagers, sacs et bouteilles plastiques, cannettes en aluminium, conteneurs... jetés en mer et sur le littoral de façon volontaire ou non, à retrouver, circulant au gré des courants, à la surface ou dans les grands fonds avec les filets perdus de pêche et cordages (cause principale de la **pêche fantôme** et d'étranglement de tortues, d'oiseaux et de mammifères marins) ou sur les plages nécessitant l'intervention de nettoyeurs.

⁴² DREAL (voir la note 30) <https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/zones-sensibles-a-la-pollution-a25930.html>.

⁴³ Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), *Rapport d'activité 2020. Adour Bassin en quelques chiffres*, 2020, p. 30 : <https://www.calameo.com/agence-de-leau-adour-garonne/read/000222592fb575f93d78e>.

De plus, associées au réchauffement climatique :

Les fortes pluies augmentent les probabilités de pollutions en favorisant le ruissellement des eaux malpropres et en mettant à mal les réseaux d'assainissement privés et collectifs (débordement des déversoirs d'orage, mauvais raccordement des systèmes d'assainissement, rejet des collecteurs pluvieux...) risques importants essentiellement pour les zones de production conchylicole⁴⁴ et les eaux de baignade.⁴⁵

Comble terminologique, « pollution » s'associe désormais à « **pression(s)** », terme utilisé 43 fois en 192 pages en 2020 par l'Agence européenne de l'environnement (AEE). Ainsi, à la place de « pollution » associée aux « **activités humaines** », ou, plus savant, aux « **activités anthropiques** », aux « **rejets anthropiques** » ou « **pressions exercées par la pollution** », il s'agit le plus souvent d'une « **réduction** » (56 fois) des « **pressions dues aux activités anthropiques** » ou des « **principales pressions** », et, encore plus étonnant (après plus de 70 ans de textes juridiques de protection et de prévention), de « s'attaquer à la **pollution marine d'origine terrestre** ».⁴⁶ Employé par le CNRS, il peut s'agir de la « **pression anthropique croissante** » ou de la « **pression environnementale** » mais aussi de la « **pression** » dans le secteur portuaire signifiant « **l'anglicisation de la recherche** » elle-même (**pression linguistique**).⁴⁷

De même, à retrouver associé au tourisme car malgré son importance économique, le développement du tourisme exerce des **pressions** qui peuvent menacer l'environnement, la qualité de vie des populations locales, dégrader les atouts touristiques et, par conséquent, affecter négativement le **développement durable** de la région.⁴⁸

⁴⁴ Principale filière d'aquaculture (coquillages, huîtres, moules et crustacés) en France, <https://agreste.agriculture.gouv.fr>.

⁴⁵ « Le littoral Français », *Les Cahiers de l'Eau*, n. 7, déc. 2012, [https://www.cpie.fr/..](https://www.cpie.fr/)

⁴⁶ *Évaluation technique des progrès vers une Méditerranée plus propre, Résultats du suivi et rapportage de l'initiative régionale Horizon 2020*, Rapport conjoint AEE-PNUE/PAM EEA (8/2020).

⁴⁷ *La recherche portuaire en France, quels enjeux ? Quelles ambitions ?*, Paris, CNRS, Livre blanc, 2022 : https://www.cnrs.fr/sites/default/files/page/2022-02/Livre_blanc_recherche_portuaire.pdf.

⁴⁸ *Plan Bleu pour l'environnement et le développement en Méditerranée* (2021), p. 12.

Il faudra « s'attaquer » aux « **pressions touristiques** » via la « **prise en compte de la durabilité** ». ⁴⁹ C'est désormais le tourisme de masse qui « menace ». ⁵⁰

En ultime défi, ce dédale **d'abréviations, sigles et acronymes** qui, censés faciliter chaque reprise, viennent étouffer le texte portuaire. ⁵¹

L'acronyme MAP (en anglais, *carte*) pour *Mediterranean Action Plan* nous paraît plus évident, par exemple, que PAM pour Plan d'action pour la Méditerranée : une lettre pour chaque mot sied à la structure du groupe nominal en anglais, plus court qu'en français où genre et préposition s'imposent.

La liste est longue, nous avons relevé pour nos textes ici déjà plus de 250 **sigles** et acronymes en français. ⁵² Exigeant une initiation comme autrefois le latin, langue officielle du pouvoir et de l'église, ou le grec en terminologie savante de la médecine, ces majuscules (autorité, agence, étude...) semblent vouloir non moins impressionner que dissuader le lecteur citoyen cherchant à comprendre les quelques données rendues publiques.

Parcours de combattant déjà pour les trouver, avant même de pouvoir déceler le récit en esquisse des chiffres (protagonistes de la performance), **collocations** (tant pieuses que performatives) et lettres (en « **pression** » de plus).

⁴⁹ *Ibidem*.

⁵⁰ Voir aussi Document Communauté Croissance Bleue, BGC, 2021 : STC <https://sustainable-tourism.interreg-med.eu/>.

⁵¹ Le terme « sigle » est préféré lorsqu'on donne à chaque lettre son nom (une ONG, la SNCF) ; « acronyme » pour les lettres prononcées en mot (l'INSEE, le SMIC).

⁵² Défi acronymique : lire la question n. 26837 de la sénatrice, Mme CARLOTTI (Bouches-du-Rhône), JO Sénat 17/02/2022, p. 840 (« SECA, ECA... ») et la réponse du Ministère de la mer (JO Sénat 05/05/2022, p. 2558) (« REMPEC, DAM/SG Mer, PAM, PNUE, COP, PREPA, MEPC, NECA, LIFE, LIFE4MEDECA, DGAMPA, CEREMA, CITEPA... ») ; <https://www.senat.fr/quesdom.html>.

Les relations ville-port au fil de l'eau et au fil des siècles : évolutions entre langue et culture¹

CLAUDIO GRIMALDI

MARIA CHIARA SALVATORE

Voquant sur la noire mer
vers des hommes qui parlent une langue étrangère.

Homère, *Odyssée*, I, 183

Introduction

Pendant longtemps le port a été conçu comme partie intégrante de la ville dans laquelle il s'insérait au point d'être considéré comme un élément clé de l'identité urbaine et un des bâtiments publics de la ville même, tel que le montrent les planimétries des villes portuaires à partir du Moyen Âge jusqu'au XIX^e siècle. Toutefois, en raison de plusieurs facteurs de nature, entre autres, économique et commerciale, logistique, architecturale, urbanistique et géographique,² les relations entre les villes et leur port ont beaucoup évolué au cours des deux derniers siècles, ce qui a conduit à concevoir le port comme étant un corps étranger, détaché et conflictuel par rapport aux besoins urbains.

¹ La conception de l'article est commune. Toutefois, la rédaction des paragraphes *Le concept de port dans la lexicographie française* et *L'évolution historique et sociale des relations ville-port : le cas du port de Naples* a été réalisée par M. C. Salvatore, alors que l'introduction et le paragraphe *La naissance des fronts de mer modernes et leur réaménagement : un défi aussi terminologique* ont été rédigés de manière conjointe.

² Marie-Hélène Jugie (« Les relations ville-port : croiser les littératures pour croiser les perspectives », 2017, <https://www.cirrelt.ca/documentstravail/cirrelt-2017-06.pdf>) synthétise ainsi les changements principaux des relations entre ville et port : « D'une part, l'évolution technologique maritime et les changements logistiques depuis les années 1960 entraînent des changements importants dans la localisation des activités portuaires. D'autre part, il existe des changements macro-économiques majeurs depuis les années 1980. La dérégulation économique et l'avancée de la globalisation accroissent les privatisations et la terminalisation des ports. Enfin, le néo-libéralisme s'accompagne d'importants changements dans la gouvernance depuis les années 1990, comme la multiplication des partenariats public-privé et la création de communautés d'acteurs portuaires et municipaux ».

La réflexion de nature linguistique et culturelle proposée dans cette contribution s'insère dans le cadre du projet « Les ports de la Méditerranée »,³ sélectionné et financé par l'Agence Universitaire de la Francophonie (AUF) – Direction régionale Europe Occidentale, Programme DEFI (Développement d'espaces francophones d'innovation). Un des objectifs du projet a été de valoriser le port non seulement en tant qu'espace urbain où se déroulent plusieurs activités économiques, mais aussi en tant que lieu de vie et de l'imaginaire, avec une référence particulière à la culture française et francophone.

Au sein des activités scientifiques promues dans le cadre du projet « Les ports de la Méditerranée », une mise en perspective historique et culturelle des relations entre ville-port s'est rendue nécessaire afin d'animer l'idéation d'un travail terminographique relatif aux notions et concepts principaux du front de mer, lieu de passage et de frontière qui de nos jours est au centre d'interventions importantes de régénération urbaine et de caractérisation identitaire des villes contemporaines.

Le concept de port dans la lexicographie française

Le point de départ de notre contribution a été la délimitation du concept de port, notamment en ce qui concerne son rapport avec la ville dans laquelle il est inséré. En effet, les villes portuaires relèvent d'un enjeu de définition très difficile, à cause de la complexité des espaces qu'elles unissent et des relations que ces mêmes espaces entretiennent entre eux. Il s'agit de villes dont l'histoire est fortement imbriquée dans la mer, qui de sa part, à travers le port, en modifie le destin, l'imaginaire, l'économie, voire la société. Le port, quant à lui, est un espace de frontière, un *limes*, selon Toma, la « tentative de l'homme d'anthropiser la mer »,⁴ à la fois un lieu de salut et de délaissement, dont l'évolution et l'aménagement suivent ceux de la ville

³ À la réalisation du projet ont collaboré, entre autres, plusieurs chercheurs et chercheuses en linguistique et littérature françaises de l'Université de Naples L'Orientale, de l'Université de Naples Parthenope et de l'Université de Naples Federico II.

⁴ Pietro Antonio Toma (éd.), *Napoli Porto, la nuova città*, Napoli, Guida Editori, 2017, p. 130.

dans un parcours qui unit plusieurs disciplines, telles que géographie, urbanistique, histoire des villes et commerce.

La notion de *portus* a été longuement discutée par les grammairiens anciens pour lesquels « la valeur sémantique de port combinait le transport sur l'eau et le commerce » s'installant autour du concept de « transit de marchandise »,⁵ ce qui rapproche le *portus* aux termes *porta* et *portorium*, désignant respectivement « lieu où les choses sont importées et exportées » et « impôt à payer pour le passage des marchandises par mer, rivière ou lac ». De ce point de vue, en tant qu'objet complexe qui parle du monde et de la langue à travers laquelle on nomme les choses de ce monde,⁶ du dictionnaire on constate « sa façon d'être un objet de discours et de tenir un discours sur la langue, d'être un extérieur de la langue, son observatoire, en même temps qu'il en est un produit ».⁷ Les dictionnaires permettent ainsi d'obtenir une image fidèle et claire des évolutions des sens des mots, ainsi que de la société et de l'époque au sein de laquelle le dictionnaire même est réalisé.

Comme l'indique Rey,⁸ le mot français « port » est un emprunt précoce au latin *portus* dont le sens premier est « passage », conservé dans le portugais *porto* et en français, d'après l'ancien provençal, dans *Saint-Jean-Pied-de-Port*, nom d'une ville au pied d'une route de col. *Portus* désigne à l'origine une porte, mais dans la répartition des sens latins entre *porta* et *portus*, ce dernier s'est spécialisé et désigne l'entrée de l'abri aménagé sur une côte pour recevoir les bateaux et, finalement, cet abri lui-même. D'un point de vue étymologique, la réalisation de cette spécialisation sémantique dans les langues romanes est due au fait que le mot appartient à une racine indoeuropéenne, °*per-*, signifiant « traverser ». À ces définitions s'ajoute la première acception du mot « port », à savoir « lieu où les navires peuvent se

⁵ Laura Chioffi, « Portus : magazzini daziari e magazzini generali nei grandi porti commerciali », *Sylloge Epigraphica Barcinonensis (SEBarc)*, 10, 2012, p. 322.

⁶ Cf. Henri Meschonnic, *Des mots et des mondes : dictionnaires, encyclopédies, grammaires, nomenclatures*, Paris, Hatier, 1992.

⁷ André Collinot, Francine Mazière, *Un prêt à parler : le dictionnaire*, Paris, PUF, 1997, p. 6.

⁸ Alain Rey, *Dictionnaire historique en langue française*, Paris, Le Robert, 2019, tome II, s.v. « port », p. 2840.

mettre à l'abri » (s.v. « porta » ; « portorium » ; « portus »).⁹ La notion latine de *portus* a été utilisée en tant qu'élément différenciateur pour l'individuation de la *ville-portus*,¹⁰ entendu comme marché permanent, à partir de laquelle une ville-port serait une ville où la présence d'un marché permanent en aurait modifié l'ossature urbaine à travers les activités commerciales.

D'un point de vue plus strictement conceptuel, la notion associée au mot « port » se stabilise au cours des siècles autour de quatre acceptions principales : dans les premiers dictionnaires de langue française de la fin du XVII^e siècle et du début du siècle suivant,¹¹ le port est un « lieu où la mer s'enfonce dans les terres, propre à recevoir les vaisseaux et à les tenir à couvert des tempêtes » (DA 1694), ce qui vaut aussi pour les rivières, ou, encore, « une anse ou une avance d'une côte de mer qui entre dans les terres, qui a un fond et un abri suffisant pour le mouillage et le repos des vaisseaux, pour y prendre leur chargement, y faire leur décharge, ou pour s'y tenir en sûreté » (DF). À ces deux acceptions s'en ajoute une troisième, plus spécifiquement un sens figuré qui sert à désigner « tout lieu de repos, d'assurance, de tranquillité » (DA 1718). Au cours du XIX^e siècle, le mot finit pour définir également « des villes bâties auprès d'un port, autour d'un port » (DA 1835), acception gardée encore jusqu'à aujourd'hui.

Parmi ces quatre acceptions du concept de port que nous venons de distinguer, à savoir le lieu aménagé sur le littoral maritime, sur le bord d'un lac ou en certains endroits d'un cours d'eau important, la berge propice au chargement et au déchargement des bateaux sur une

⁹ Egidio Forcellini, Giuseppe Furlanetto, Vincenzo De Vit, *Lexicon totius latinitatis: onomasticon*, Typis Aldinianis, 1868, <https://archiviodistatotorino.beniculturali.it/strumenti/lexicon-totius-latinitatis/>.

¹⁰ Cf. Donatella Calabi, *Il mercato e la città : piazze, strade, architetture d'Europa in età moderna*, Venezia, Marsilio, 1993.

¹¹ Notre enquête lexicographique a pris en considération les dictionnaires suivants : *Dictionnaire de l'Académie* (éditions de 1694, 1718 et 1835, <https://www.dictionnaire-academie.fr/>) et le *Dictionnaire universel, contenant généralement tous les mots français, tant vieux que modernes, et les termes de toutes les sciences et des arts* d'Antoine Furetière (Amsterdam, 1690, <http://www.furetiere.eu/>). Dans cette contribution nous allons citer le *Dictionnaire de l'Académie* par le sigle DA, suivi de l'année de l'édition, alors que DF renvoie au *Dictionnaire universel* de Furetière.

rivière, le lieu de repos et la ville bâtie auprès d'un port, cette dernière acception est celle qui nous intéresse ici davantage.

L'évolution historique et sociale des relations ville-port : le cas du port de Naples
Les villes portuaires, peut-être plus que les autres villes, sont, en effet, les lieux où toute société peut, contradictoirement, chercher sa mémoire et la projection de son devenir.¹² La relation entre ville et port a été longtemps celle d'une symbiose, d'une relation synergétique, d'une « fusion morphologique ».¹³ Dans cette vision du rapport entre ville et port, le XX^e siècle a marqué partout, et avec un certain degré de régularité dans le monde euro-méditerranéen, une étape dramatique de décrochage de la ville et du port. Dans les villes portuaires méditerranéennes le découpage ville-port prend davantage la forme d'un processus de densification de l'interface, résultat des logiques divergentes de la ville et du port.¹⁴ Ce n'est pas par hasard que toute tentative de reconversion des espaces portuaires délaissés et de redéfinition du front de mer entraîne la démolition des barrières urbanistiques, le rétablissement de la dimension historique en tant que renouement des relations entre port et ville, au niveau infrastructurel et logistique, aussi bien que dans le dialogue entre acteurs urbains et autorités portuaires. C'est dans cette tentative de reconversion des espaces portuaires qu'à notre avis se situe un intérêt de nature linguistique, plus spécifiquement terminologique, en raison des différents domaines de connaissances qui sont mobilisés pour donner aux villes un espace portuaire qui peut les caractériser d'un point de vue identitaire.

Comme le soutient Braudel,¹⁵ on pourrait dire que c'est le destin de la Méditerranée toute entière qui oriente celui des villes, plus que les villes ne le conduisent, ni n'en sont véritablement les actrices.¹⁶ En

¹² Cf. Claude Chaline, *Du port à la ville portuaire*, Paris, L'Harmattan, 1993.

¹³ Cf. Teresa Colletta, *Napoli, città portuale e mercantile. La città bassa, il porto e il mercato dall'VIII al XVII secolo*, Napoli, Edizioni Kappa, 2006.

¹⁴ Cf. Rachel Rodrigues-Malta, « Naples-Marseille : waterfront attitude », *Méditerranée*, 96, 2001, pp. 97-106.

¹⁵ Cf. Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1966.

¹⁶ Cf. Brigitte Marin, « La Méditerranée des villes. Perspectives d'histoire comparée », *Pedralbes*, n. 39, 2019, pp. 13-43.

particulier, au fil des dernières décennies, la Méditerranée est redevenue un centre d'intérêt de la vie commerciale et touristique : la relance se confirme, grâce à l'essor du trafic de croisière et à la présence des marchés asiatiques.¹⁷ Il semble donc naturel de chercher des liens et des constantes qui régissent les relations entre villes et ports de la Méditerranée en recourant à la narration de leur histoire récente, sans toutefois les forcer à obéir à aucun modèle déterministe. Le cas du port de Naples fera ici brièvement l'affaire et nous permettra de nous rapprocher au concept de *waterfront*.

Naples naît et grandit autour de son port, mais le rapport entre les deux n'a jamais été conventionnel. D'origine grecque, comme Marseille, la ville de Naples présente, cependant, la singularité morphologique d'être entourée par les ports de l'aire Phlégréenne, Misène et Pouzzoles, ports majeurs en époque gréco-romaine, et par Amalfi, acteur portuaire capital au Moyen Âge,¹⁸ ce qui affecte son développement et son rôle dans le contexte de la Méditerranée jusqu'à l'époque souabe-normande. À partir de cette époque, malgré la présence d'un système douanier très rigide qui contribuait à limiter le développement commercial des ports méridionaux,¹⁹ le statut de capitale acquis avec les Anjous, et puis les Aragonais et avec les Bourbons, fait de Naples et de son port l'une des escales principales de la Méditerranée ainsi que siège de colonies étrangères.

Au lendemain de l'Unité italienne, l'héritage bourbon ne suffit pas à éviter la crise déclenchée par le passage au Royaume d'Italie. Le port de Naples est isolé et privé de liens privilégiés avec les autres ports méridionaux, la ville se trouvant à faire face à un parcours solitaire, marqué par l'impréparation et indolence de la classe politique et l'incapacité de répondre aux exigences de modernisation et d'aménagement du port.²⁰ C'est ainsi que la lacération entre ville et port se produit.

¹⁷ Cf. Rachel Rodrigues-Malta, *op. cit.*

¹⁸ Cf. Benedetto Gravagnuolo (éd.), *Il porto e la città. Storia e progetti*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1994 ; Pietro Antonio Toma (éd.), *Napoli Porto, la nuova città*, *op. cit.*

¹⁹ Cf. Maria Sirago, *Le città e il mare : economia, politica portuale, identità culturale dei centri costieri del Mezzogiorno moderno*, Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 2004.

²⁰ Cf. Benedetto Gravagnuolo (éd.), *op. cit.*

Bien que la fracture entre ville et port à Naples se relève déjà à la fin du XVIII^e siècle,²¹ il faut rechercher les causes de la désarticulation qui mènera au décrochage, comme dans la plupart des ports de l'Europe méditerranéenne, dans l'expansion industrielle au tout début du XX^e siècle. Après trente ans d'aménagements désordonnés, caractérisés par interventions *ad hoc* et un rétablissement fonctionnel des structures, en dépit de projets divers, le tournant du siècle marque un revirement. Au début du XXI^e siècle le port de Naples détient un record malheureux de transport de passagers lié au nombre d'émigrants, tandis que le transport de marchandise le rapproche des ports les plus petits d'Italie.²²

L'enquête Saredo de 1900, qui essaie de clarifier les maux de Naples et la loi pour « la renaissance économique de Naples » de 1904²³ inaugurent la période d'industrialisation de la ville, sous le patronage d'August Witting et Francesco Saverio Nitti.²⁴ Le port devient le centre et le pivot de la croissance industrielle ainsi que le moteur propulseur de la transformation urbaine et d'expansion vers l'est. Cette phase, sans aboutir aux changements souhaités, notamment dans l'aménagement et agrandissement du port, se présente avec un retard de presque un demi-siècle par rapport, par exemple, à Marseille, qui avait vécu l'ère des grands travaux d'infrastructures à partir de 1848, date qui pour Marcel Roncayolo avait marqué le « décrochage » de la ville et du port,²⁵ ainsi que par rapport aux autres escales italiennes.

À cette phase suit celle des grandes œuvres d'aménagement du Haut-Commissariat du Port, qui caractérise les vingt ans de transformation intensive fasciste pendant lesquels Naples et son port deviennent le centre de la politique impérialiste vers l'Afrique.²⁶ La

²¹ Cf. Teresa Colletta, *op. cit.*

²² Cf. Benedetto Gravagnuolo (éd.), *op. cit.*

²³ Cf. Roberta Amirante, Francesca Bruni, Maria Rosaria Santangelo, *Il porto*, Napoli, Electa, 1993 ; Benedetto Gravagnuolo (éd.), *op. cit.* ; Pietro Antonio Toma, *Storia del porto di Napoli*, Genova, SAGEP Libri & Comunicazione, 1991.

²⁴ Cf. Francesco Saverio Nitti, *Il porto e la città di Napoli ai primi del '900*, Napoli, Consorzio Autonomo del Porto di Napoli, 1984.

²⁵ Cf. Claude Prelorenzo, « Le retour de la ville portuaire », *Cahiers de la Méditerranée*, 80, 2010, pp. 157-167.

²⁶ Cf. Benedetto Gravagnuolo (éd.), *op. cit.* ; Pietro Antonio Toma, *Storia del porto di Napoli*, *op. cit.*

croissance, aussi désordonnée que fût-elle au long du XX^e siècle, est ponctuée de réalisations architecturales de grande valeur comme le Marché aux Poissons de Cosenza (1928) et la nouvelle Station Maritime de Bazzani (1936) ou encore le bâtiment des Entrepôts généraux de Canino en 1948.²⁷

Pendant la Seconde Guerre mondiale les ports ont été en grande partie détruits. Naples, comme Marseille, rebâtit le port sur ses cendres. Toutefois, par rapport à Marseille et à d'autres ports comme Gênes, où la reconstruction et l'aménagement se font aussi per le biais de la délocalisation des sites neufs, en réponse aux nouvelles exigences productives et de transport, à Naples la reconstruction du port, au lendemain de la guerre, se réalise sans extension substantielle du territoire,²⁸ alors que le déplacement du tissu industriel se produit vers la périphérie septentrionale. Cette tendance relevable dans plusieurs ports de la Méditerranée est liée à la topographie de l'espace littoral qui a le plus souvent généré une forte compression de la ville sur le rivage, empêchant au port de se développer autrement que par le recyclage permanent des emprises portuaires existantes.²⁹ À cet aspect s'ajoute l'obstination de maintenir un caractère polyfonctionnel du port de Naples, ce qui, additionné aux facteurs exogènes, comme les nouveaux enjeux géopolitiques, le déplacement de l'axe économique européen vers le Nord et la fermeture du Canal de Suez, le pousse de plus en plus vers le déclin.³⁰

Deux décennies après la guerre, le port de Naples est réduit à port à vocation nationale, voire régionale, destiné essentiellement au transport des passagers. Toutefois, à la fin du siècle dernier, la loi impliquant l'institution des Autorités Portuaires prévoit l'obligation de se doter d'un plan d'aménagement portuaire. C'est à partir de cette période que la question du réaménagement du front de mer se met en route.

Deux autres étapes marquent l'histoire du port de Naples avant la fin du siècle : la naissance du Consortium Autonome en 1974, qui dé-

²⁷ Pietro Antonio Toma (éd.), *Napoli Porto, la nuova città*, op. cit., p. 20.

²⁸ Cf. Rachel Rodrigues-Malta, « Naples-Marseille : waterfront attitude », op. cit.

²⁹ Cf. Rachel Rodrigues-Malta, « Une vitrine métropolitaine sur les quais. Villes portuaires au sud de l'Europe », *Les Annales de la recherche urbaine*, n. 97, 2004, pp. 92-101.

³⁰ Cf. Benedetto Gravagnuolo (éd.), op. cit.

clenche une nouvelle logique de gestion territoriale en fonction de laquelle les compétences de cet organisme s'étendent à sept ports³¹ et le retour à l'autonomie, en 1994 avec l'institution des Autorités Portuaires.³² Cette loi prévoit l'obligation de se doter d'un plan d'aménagement portuaire, à savoir d'un véritable schéma d'aménagement et non plus une simple liste de travaux et de dépenses à effectuer.³³

La naissance des fronts de mer modernes et leur réaménagement : un défi aussi terminologique

À partir des années 1950 en Amérique du Nord, des années 1960-1980 en Europe Occidentale, le système ville-port entre dans une phase de désorganisation et de disfonctionnement progressif, dont les causes sont liées aux mutations déclenchées par les technologies des transports des marchandises, le trafic des passagers, la pêche, aussi bien que par la dégénérescence des tissus urbains et l'extension du phénomène des friches.³⁴ Une première génération de *waterfront renaissance* est constituée par les villes portuaires nord-américaines de Boston, Baltimore et San Francisco qui dès les années 1960 se lancent dans la transformation des quais et des bassins les plus centraux. Suit une deuxième génération, les Dockland de Londres, une décennie plus tard. C'est à partir des années 1990 que les villes portuaires euro-méditerranéennes, tour à tour, affichent leur intention de renouer des relations avec « un port qui leur échappe et les ignore »,³⁵ de raccommoder le hiatus qui s'est produit entre la ville et son port.

Le réaménagement du front de mer, en tant que partie essentielle du débat sur la régénération urbaine des centres historiques, représente l'un des thèmes majeurs de l'urbanistique contemporaine en fonction de l'impact que celui-ci exerce sur les quartiers historiques auprès du port, qui ont subi un sort similaire de délaissement dans plusieurs villes portuaires de la Méditerranée. En fait, les impacts du réaménagement

³¹ *Ibidem.*

³² Cf. Pietro Antonio Toma (éd.), *Napoli Porto, la nuova città, op. cit.*

³³ Cf. Rachel Rodrigues-Malta, « Naples-Marseille : waterfront attitude », *op. cit.*

³⁴ Cf. Claude Chaline, *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, L'Harmattan, 1994.

³⁵ Cf. *Ibidem* ; Rachel Rodrigues-Malta, « Naples-Marseille : waterfront attitude », *op. cit.*

du front de mer seraient innombrables : des possibilités économiques pour la ville au renouvellement civil, de la croissance fonctionnelle et la recomposition spatiale à la capacité de programmation.³⁶ De plus, récupérer le rapport avec la mer signifie pour la ville portuaire renouer les liens avec sa dimension identitaire et, en même temps, retrouver sa place dans le complexe écosystème de la Méditerranée.

Dans ce contexte, la question du *waterfront*, à savoir la structure spatiale de l'interface ville-port formée en aval de la Révolution industrielle et surtout au cours du XIX^e siècle,³⁷ s'avère être un terrain propice à plusieurs types de réflexions, pas seulement politiques et urbanistiques, mais aussi linguistiques, en fonction de l'amalgame d'éléments identitaires, culturels, économiques et sociaux que cette notion entraîne.

De fait, les *waterfront* urbains sont aujourd'hui l'une des déclinaisons les plus fertiles des villes créatives, de ces villes qui investissent dans la valorisation de la culture locale, du talent identitaire et de l'excellence. Les fronts de mer sont, en effet, de par leur nature même, des lieux denses et hybrides où les ressources, les opportunités, les aspirations et les ambitions des villes se transforment en vision, en nouvelles relations et en projets.³⁸ Le *waterfront* ne peut donc pas se limiter à la surface de contact entre la ville et l'eau, la mer, ce qui conduit à utiliser la métaphore conceptuelle de la « ville liquide » comme catégorie interprétative de ce thème. Les ports de la Méditerranée se distinguent par leurs interfaces plurielles, les ambitions de réaménagement communes, les enjeux différents, la mémoire individuelle et partagée, tout en affichant à la fois une dimension de rapprochement et de singularité qui offre à la terminologie un coin privilégié d'analyse en raison des connaissances spécialisées mobilisées et des besoins langagiers nécessaires pour une communication claire et efficace à plusieurs niveaux (entre experts, mais aussi entre experts et grand public).

³⁶ Cf. Roberto Leonardi, « The Waterfront project in Naples », *TeMA-Journal of Land Use, Mobility and Environment*, vol. 2, n. 3, 2009, pp. 47-52.

³⁷ Alessandro Rosselli, « Il porto come struttura e significato », *Portus*, 2021 : https://portusonline.org/wp-content/uploads/2021/12/il_porto_come_struttura_e_significato.pdf.

³⁸ Cf. Maurizio Carta, « La città liquida. Il waterfront come generatore di creatività urbana », in Nicola Canessa, Mathilde Marengo, Emanuela Nan (éds.), *AUM.01 Atlante Urbano Mediterraneo*, Trento, ListLab, 2014, pp. 142-149.

Pour un glossaire du *waterfront* : problématiques conceptuelles et terminologiques¹

MARIA CENTRELLA
SERAFINA GERMANO

Introduction

Cette contribution s'inscrit en continuité avec celle qui la précède dans ce volume, où Claudio Grimaldi et Maria Chiara Salvatore proposent une réflexion de nature linguistique et culturelle sur l'évolution des relations entre ville et port au fil des siècles. Cette mise en perspective historique et culturelle des relations ville-port a été nécessaire afin de nourrir le projet d'un travail terminologique concernant les notions et termes principaux du front de mer, ce qui représente l'un des volets du projet « Les ports de la Méditerranée », sélectionné et financé dans le cadre du programme DEFI (Développement d'espaces francophones d'innovation) promu par l'Agence Universitaire de la Francophonie (AUF) – Direction régionale Europe Occidentale et visant à valoriser la francophonie universitaire européenne, notamment dans les pays non-francophones.

Dans le cadre de ce projet, notre équipe, qui comprend des professeurs, chercheurs et doctorants des universités de Naples L'Orientale et Parthenope, a pris en examen les dimensions linguistique et culturelle du port dans une perspective terminologique, en procédant préliminairement à une contextualisation historique des relations ville-port, ce qui nous a permis de constater l'apparition d'un sous-domaine assez récent, qui se structure autour de la notion de *waterfront*, une réalité dont la richesse du point de vue urbain, géographique et culturel nous a montré un besoin terminologique évident. Il s'agit, d'un côté, de la nécessité d'une systématisation conceptuelle et linguistique d'un domaine qui s'avère profondément liquide et hybride, se situant au carrefour de plusieurs domaines et disciplines, d'un autre côté, des besoins langagiers nécessaires à une communication efficace à plusieurs

¹ La conception de l'article est commune. S. Germano a rédigé le paragraphe *Sources documentaires* et M. Centrella le paragraphe *Un foisonnement lexical*, alors que l'introduction et la conclusion ont été rédigés de manière conjointe.

niveaux et de la demande de traduction de la part des acteurs impliqués dans le développement de ce domaine (autorités portuaires, urbanistes, architectes, ingénieurs, traducteurs etc.).

Ces considérations nous ont amenées à envisager la réalisation d'un glossaire multilingue de la terminologie du *waterfront* ; un glossaire qui, dans l'esprit multilingue et plurilingue qui caractérise l'université L'Orientale, va impliquer quinze langues, dont la plupart sont liées aux ports les plus importants de l'espace européen et méditerranéen : français, italien, anglais, allemand, espagnol, albanais, roumain, polonais, slovène, néerlandais, suédois, russe, arabe, berbère et turc.

Sources documentaires

Une fois définis les objectifs de notre recherche terminologique, nous avons procédé à une « initiation au domaine d'étude »,² à savoir le recensement des différentes typologies de matériaux de documentation et la consultation d'experts du domaine, dans notre cas surtout des experts de géographie urbaine. Cette étape a été suivie par la sélection des sources documentaires, une étape fondamentale dans le travail de construction du corpus de référence pour la création du glossaire puisque, ainsi que le souligne Dubuc, « la valeur d'une recherche terminologique est directement fonction de la qualité de la documentation qui la fonde ».³

Biber, Conrad et Reppen fournissent un certain nombre de paramètres situationnels permettant de décrire les documents insérés dans un corpus : le canal, le format, le cadre dans lequel la source s'inscrit, les destinataires et les destinateurs, l'objectif et le thème traités.⁴ La recherche des sources s'inscrit, en outre, dans le cadre des normes ISO⁵ qui établissent des critères de qualité fondamentaux que

² Maria Teresa Zanola, *Che cos'è la terminologia*, Roma, Carocci, 2018, p. 75.

³ Robert Dubuc, *Manuel pratique de terminologie*, 4^e édition, Brossard, Linguatech, 2022, p. 51.

⁴ Douglas Biber, Susan Conrad, Randi Reppen, « Corpus-based approaches to issues in applied linguistics », *Applied linguistics*, 15.2, 1994, pp. 169-189.

⁵ Nous renvoyons notamment aux normes concernant la fouille documentaire et les critères de constitution d'un corpus : ISO/TR 12618 1994, Terminologie – Aides informatiques – Création et utilisation de base de données terminologiques et de corpus de texte ; ISO 23185 Critères d'évaluation comparative des ressources terminologiques – Concepts, principes et exigences d'ordre général (2009).

toute ressource terminologique doit avoir : elle doit se fonder sur des sources fiables, avoir une cohérence interne, être correcte du point de vue linguistique, rentrant dans un système conventionnel de rédaction, respecter des critères de qualité, comme la précision des données terminologiques, l'accessibilité de la ressource ou la possibilité de mise à jour des données. Tout cela permet de garantir l'exploitation du produit terminologique, c'est-à-dire la capacité du produit terminologique d'être utilisé de manière efficace et satisfaisante par des destinataires spécifiques pour poursuivre des objectifs également spécifiques.⁶

Pour respecter ces critères, il est important de sélectionner des sources de qualité, en faisant la distinction entre sources primaires et secondaires.⁷ Les sources primaires comprennent les travaux scientifiques et académiques, les documents juridiques et réglementaires, les documents techniques dans le domaine de référence, les normes techniques publiées par les organismes de normalisation. Parmi les sources secondaires, il y a des écrits de vulgarisation, des sources numériques, tels que les sites spécialisés et généralistes, des publications qui sont secondaires par rapport au domaine de référence, des textes informatifs, tels que les articles des journaux et des revues. À ce propos, Zanola présente une articulation de la recherche des sources en trois étapes : partir des sources primaires pour définir le domaine de référence,⁸ évaluer les ressources secondaires et les compléter, si nécessaire, par des sources de vulgarisation, enfin analyser les sources primaires et secondaires dans la langue d'arrivée.⁹

⁶ Alessandra Centis, « Elementi per un'analisi di qualità dei glossari della rete REI », in Maria Teresa Zanola, Maria Francesca Bonadonna (éds.) *Terminologie specialistiche e prodotti terminologici*, Milano, Educatt, 2011, p. 169.

⁷ Cf. Maria Teresa Zanola, « Attività terminologica e fonti di documentazione ieri e oggi: problemi e metodi », *mediAzioni*, 16, 2014, <http://mediazioni.sitlec.unibo.it> ; Maria Teresa Zanola, *Che cos'è la terminologia*, op. cit., pp. 78-81.

⁸ À propos de la recherche documentaire Zanola souligne l'importance de partir de documents en langue originale, dont la rédaction soit fiable et confirmée dans l'usage (Cf. Maria Teresa Zanola, *Che cos'è la terminologia*, op. cit., p. 78).

⁹ Dans cet article nous n'analyserons que les deux premières étapes, concernant la fouille documentaire en langue française, qui représente dans ce projet la langue de plus grande diffusion.

Parmi les sources primaires en langue française nous avons sélectionné d'un côté des études disciplinaires, tels que des textes techniques ou des travaux académiques concernant ce domaine, de l'autre des textes juridiques et normatifs qui nous ont également permis d'avoir un aperçu de l'évolution du concept de *waterfront* dans le cadre normatif européen. Il s'agit donc de textes spécialisés, produits dans un cadre institutionnel ayant comme destinataires des juristes, des ingénieurs, des architectes, des traducteurs et des spécialistes du secteur. Ces textes respectent les critères de textualité théorisés par Cabré : la condition discursive, selon laquelle ils sont produits dans une situation professionnelle de communication ; la condition cognitive, selon laquelle le thème est traité sous un point de vue spécifique (soit juridique, soit technique) et enfin les conditions linguistiques.¹⁰ Les textes sélectionnés comme sources primaires suivent, en effet, les conditions textuelles de concision, systématisme et précision typique de langue écrite. En outre, le but principal de ce type de textes est celui de régler, analyser, mais aussi illustrer les travaux effectués ou les projets techniques d'aménagement du front de mer de nombreuses villes-ports.

Pour la sélection des sources, nous considérons aussi que toute ré- alité doit être observée, en synchronie, dans une période, pour observer de manière ponctuelle le comportement terminologique du domaine de référence.¹¹ Ainsi, l'apparition du terme *waterfront* remonte à la moitié du XX^e siècle dans les villes portuaires nord-américaines et aux années 1990 dans les villes portuaires euro-méditerranéennes, comme les reconversions des espaces maritimes de Marseille et Naples le démontrent.¹² Depuis son essor, la notion de *waterfront* a beaucoup évolué : dans les années 1950 les travaux d'aménagement répondent à une exigence de valorisation sociale, d'élan économique et urbain, de récupération des espaces : « L'interface ville-port devient alors le

¹⁰ Maria Teresa Cabré, « Constituer un corpus de textes de spécialité », *Cahiers du CIEL* 2007-2008, 2008, pp. 38-39.

¹¹ Maria Teresa Zanola, « La terminologia dei sistemi fotovoltaici tra comunicazione istituzionale e saperi specialistici. Un'introduzione », in Maria Teresa Zanola (éd.), *Costruire un glossario: la terminologia dei sistemi fotovoltaici*, Milano, Vita e Pensiero, 2012, p. 7.

¹² Rachel Rodrigues Malta, « Naples-Marseille : waterfront attitude », in *Méditerranée*, 96, 2001, Politique urbaines à Naples et à Marseille : regards croisés, p. 97.

lieu d'affrontement de deux attitudes distinctes et hégémoniques : d'un côté, une ville qui avance des arguments 'citoyens' en termes de cadre de vie, d'exigences urbaines et métropolitaines ; de l'autre, un agent économique puissant qui crée richesse et emplois ». ¹³ Si dans les années 1990 ces travaux concernent une revitalisation des espaces portuaires, des villes-ports, l'aménagement du *waterfront*, dans la dernière décennie, acquiert une nouvelle image : celle de la transition écologique, technologique, créative, voire artistique du front de mer. C'est sur ce deuxième volet que se concentre principalement la recherche documentaire que nous avons effectuée.

En ce qui concerne la normative européenne en matière de réhabilitation urbaine et des zones portuaires, l'attention pour le terme *front de mer* remonte à l'année 1996 avec une Communication concernant les décisions d'attribution d'un concours financier au titre du *Règlement (CE) n° 1164/94* instituant le Fonds de cohésion. Ce concours financier avait pour but la récupération et la régénération des plages. Parmi les mesures prévues il y avait « l'aménagement du front de mer sur 800 m et prolongement du front de mer actuel, avec réorganisation de la circulation et de l'occupation du sol : délimitation et rétablissement de l'aspect naturel d'une plage défigurée par des activités inappropriées ». ¹⁴ Dans les années 2006-2007 suivent des règlements à propos des stratégies intégrées de l'aménagement urbain, comme le *Règlement n. 1080/2006/CE*, concernant la création du Fonds Européen du développement régional (FEDR), et l'*Agenda Territoriale de l'Union Européenne (2007)*, concernant l'aménagement des spécificités territoriales. Dans cet *Agenda*, la référence aux espaces maritimes concerne deux passages : à propos de l'extension des réseaux transeuropéens, afin de renforcer les voies navigables maritimes, et à propos du changement climatique, afin de garantir « la protection contre les inondations, la prévention de la sécheresse et de la désertification, la gestion intégrée des zones côtières et montagneuses, le traitement

¹³ *Idem*, p. 99.

¹⁴ On retrouve ici une attention à la vie des ports, puisque le *Règlement* affirme qu'« on a tenu compte des avantages offerts aux usagers — agrément de la plage, du front de mer et des sentiers littoraux, emplacements de stationnement, espaces naturels et, à Peníscola, promenade maritime — et aux agents économiques ».

des risques technologiques [...] notamment dans les zones à risques multiples comme les zones littorales, les zones lacustres, les bassins maritimes et fluviaux et les zones montagneuses ». En 2013, le *Règlement (UE) n. 1301/2013 du Parlement de l'Union européenne et du Conseil du 17 décembre 2013 relatif au Fond européen de développement régional et aux dispositions particulières relatives à l'objectif « Investissement pour la croissance et l'emploi »* fait référence de manière explicite aux zones portuaires, impliqués dans l'objectif de supprimer les obstacles dans les infrastructures de réseau essentielles « en élaborant et en améliorant des systèmes de transport respectueux de l'environnement, y compris le transport maritime et sur les voies navigables, les ports, les liens multimodaux et les infrastructures aéroportuaires, de façon à promouvoir une mobilité locale et régionale durable ». Une référence directe à la relation ville-port se trouve dans l'*Avis du Comité européen des Régions émanée en 2017, ayant pour titre Réhabilitation des villes et des zones portuaires*, qui propose une approche intégrée de régénération des villes et des zones portuaires, du front de mer. Dans ces textes juridiques, les termes principaux attestés autour du concept de *waterfront* sont *front de mer, réhabilitation des zones portuaires, aménagement du front de mer, réaménagement du front de mer, espace maritime*.

Les travaux académiques, scientifiques et techniques, tels que des thèses, des articles scientifiques concernant l'aménagement du front de mer, ainsi que les rapports et les projets sur les travaux du *waterfront* constituent l'autre typologie de source primaire exploitée. Nous nous concentrons sur les documents publiés depuis 2010, concernant l'aménagement écologique, technologique et innovant de l'espace portuaire. Nous pouvons citer, par exemple, le rapport *Grand Port Maritime de Bordeaux* (2015), les contributions scientifiques, comme le volume *Economie circulaire et écosystème portuaire*, sous la direction de Yann Alix, Nicolas Mat et Juliette Cerceau (2015), les travaux académiques comme la thèse *Une contribution à l'étude des villes-ports militaires : Identification des moteurs et supports de développement de Brest et Toulon* (Monier, 2019). Plusieurs travaux portent aussi en dehors du contexte français ou européen, tels que *Alger : prospection de scénarii pour sa conversion portuaire* (Aouissi1 et Madani, 2017), *L'impact de la croissance du transport maritime de passagers dans le développement de l'attrait touristique des villes-ports. Étude de cas dans la rangée nord-européenne* (Furlanetto, 2016).

Comme sources secondaires nous avons recensé les sites des ports les plus importants de France (Marseille, Le Havre, Nantes Saint-Nazaire, Bordeaux, La Rochelle), sur lesquels nous avons pu consulter les projets d'aménagement les plus récents et les actualités autour de ces projets. Ces sites renvoient généralement à des brochures illustrées, ayant un but informatif et promotionnel. Nous pouvons citer, par exemple, les brochures illustrant le *Projet d'aménagement du Grand Quai du Havre - 2016-2017*, le *Projet stratégique 2021-2026 du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire - 8 octobre 2021*, le *Projet Stratégique La Rochelle 2020-2024, L'Eco-cité d'Euroméditerranée - 2018*. Dans cette catégorie nous incluons aussi un corpus d'articles de presse spécialisée ou de travaux académiques, collectés de 2017 à 2022, portant sur la notion de *waterfront* ou sur la relation ville-port d'un point de vue social, économique et culturel, moins technique. Ces textes ont été recherchés et collectés à partir des mots-clés *waterfront*, *front de mer*, *interface ville-port*, *façade maritime*, *relation ville-port*.

Dans cette première étape, nous avons également recherché les mots-clés à la base de notre recherche dans des ressources et banques terminologiques. En suivant la classification des glossaires proposés par Centis¹⁵, nous pouvons constater que ni des glossaires institutionnels ni des glossaires amateurs n'ont été créés en langue française dans le domaine du *waterfront* et de l'aménagement de l'espace urbano-portuaire. Néanmoins l'aménagement portuaire est présent dans des glossaires institutionnels et académiques portant sur l'urbanisme, le développement durable, le transport maritime. Parmi les glossaires institutionnels émanés par la Commission de terminologie et de néologie (devenue plus récemment Commission d'enrichissement de la langue française) au sein du Ministère de la Culture français on peut citer le *Vocabulaire de l'équipement et des transports* (2013), dans lequel apparaissent des mots comme *port pivot*, renvoyant à une image de revitalisation de l'espace urbano-portuaire,¹⁶ et encore le *Vocabulaire de l'aménagement et de l'urbanisme, des transports et de la mobilité* (2017), dans lequel apparaissent des termes comme *cyclabilité* et *mixité fon-*

¹⁵ Alessandra Centis, *op. cit.*, pp. 167-176.

¹⁶ Commission de terminologie et de néologie, *Vocabulaire de l'équipement et des transports*, *Journal officiel* du 21 décembre 2013.

tionnelle, deux concepts clés dans l'aménagement de l'espace urbano-portuaire.¹⁷ Une version mise à jour de ce dernier a paru en janvier 2019, dans laquelle on retrouve plusieurs termes concernant l'aménagement durable des espaces urbains, comprenant également les fronts de mer. Dans ce *Vocabulaire de l'aménagement et de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, des transports et de la mobilité* apparaissent des termes comme *bâtiment intelligent, bâti immobilier modélisé, rénovation urbaine*.¹⁸ Parmi les glossaires académiques on peut citer le *Vocabulaire panlatin du développement durable*, réalisé en 2015 par le Réseau Panlatin de Terminologie (Realiter) en collaboration avec l'Office Québécois de la langue française ;¹⁹ ici on retrouve des termes qui concernent également le domaine du *waterfront* comme *architecture bioclimatique* ou *résilience écologique*. En suivant les principes de l'approche qui privilégie la variation en contexte d'usage des termes, ce glossaire constitue une ressource multilingue importante pour notre travail, puisqu'il propose sept langues néolatines et l'anglais.

En ce qui concerne les banques terminologiques, nous avons consulté *Termium Plus* où le mot d'origine anglaise *waterfront*, attesté depuis 2000, apparaît dans deux domaines : celui de l'aménagement urbain, en ayant comme équivalent français *secteur riverain*, et celui de l'urbanisme, où l'équivalent est *front d'eau*.²⁰ Dans le *Grand Dictionnaire Terminologique* le terme *waterfront* a comme équivalents aussi bien le terme *front d'eau* que le terme *front de mer*, en désignant « un litto-

¹⁷ Commission d'enrichissement de la langue française, *Vocabulaire de l'aménagement et de l'urbanisme, des transports et de la mobilité*, *Journal officiel* du 6 juillet 2017.

¹⁸ Commission d'enrichissement de la langue française, *Vocabulaire de l'aménagement et de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, des transports et de la mobilité*, *Journal officiel* du 29 janvier 2019.

¹⁹ Réseau Panlatin de Terminologie, Office Québécois de la langue française, *Vocabulaire panlatin du développement durable*, Québec, Office Québécois de la langue française, 2015. Le Réseau Panlatin de Terminologie a collaboré avec l'Office québécois de la langue française pour la réalisation de plusieurs lexiques, comme celui de la géomatique, des nanotechnologies, de la grippe aviaire, de la diffusion et de la distribution du livre (Cf. Silvia Gilardoni, « I lessici della Rete Panlatina di Terminologia », in Maria Teresa Zanola, Maria Francesca Bonadonna (éds.), *Terminologie specialistiche e prodotti terminologici*, Milano, Educatt, 2011, p. 104).

²⁰ Gouvernement du Canada, *Termium Plus*, <https://www.btb.termiumplus.gc.ca/tpv2alpha/alpha-eng.html?lang=eng>.

ral en bordure d'un vaste plan d'eau » qui n'est pas nécessairement une mer.²¹ Dans IATE, le terme apparaît en 2003 comme *rideau riverain* (*waterfront zone*), ayant comme source le glossaire *Terminology of Forest Science, Technology, Practice, and Products* (1971), qui le définit comme une bande de dimensions et formes variées préservant ou rehaussant les qualités esthétiques d'une voie d'eau.²²

Cette consultation des ressources terminologiques nous a permis de mieux cerner les termes pivots (*waterfront*, *front de mer*, *façade maritime*, *interface ville-port*) et les domaines spécifiques dans lesquels concentrer notre recherche terminologique. Nous avons exclu certains domaines concernant l'activité d'échange commercial des ports ou le transport maritime, dans lesquels ces termes sont absents ou n'apparaissent que secondairement ; par contre nous avons retenu les domaines de l'urbanisme, du développement durable, de l'aménagement des espaces maritimes et leur rénovation urbaine, écologique, technologique et artistique.

Dans cette recherche, les sources primaires constituent un corpus de référence, organisé en différents sous-groupes : les textes juridiques, les projets et les rapports techniques des travaux d'aménagement, les travaux académiques rapportant les travaux et les études dans le domaine du front de mer. Les sources secondaires comprennent également des typologies textuelles différentes : une section multimédia, concernant les sites et les brochures illustratives, et une section d'articles scientifiques secondaires, portant sur le concept du *waterfront* et son évolution.

Un foisonnement lexical

L'examen des sources documentaires et une première extraction terminologique à l'aide du logiciel *TermoStat Web 3.0* nous ont permis d'observer un foisonnement lexical qui varie selon le niveau de spécialisation des mots et les typologies textuelles concernées : le front de mer est, tout d'abord, un espace et il devient *espace d'interface*, *espace-couloir*, *espace-centre*, *espace sensible*. La ville devient ville-

²¹ Office québécois de la langue française, *Grand Dictionnaire Terminologique*, https://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/ficheOqlf.aspx?Id_Fiche=17572720.

²² European Union terminology, IATE, <https://iate.europa.eu/entry/result/1620752/en>.

port, ville nœud, ville portuaire, ville jardin, ville intelligente, ville liquide. D'autres termes constituent des pivots autour desquels peuvent s'insérer d'autres mots : on parle de *réticularité*, mais aussi de *reticularité maritime* qui correspond au niveau d'insertion dans les réseaux des opérateurs de transport (en anglais *intermediacy*), incluant le nombre d'activités maritimes conduites ainsi que la capacité hebdomadaire de transport maritime. Ce terme renvoie aussi au concept d'« accessibilité terre-mer ». De même, le terme *maritimité*, indiquant les « représentations qu'ont de leur situation géographique les acteurs principaux de la ville et du port », ²³ est décliné dans notre corpus comme *maritimité démographique, économique, culturelle*. Ce dernier fait référence, par exemple, au « large éventail de phénomènes, liés à la littoralisation, la maritimisation, ainsi que les activités qui ont lieu grâce ou près de la mer, traditionnelles ou non ». ²⁴ Ce phénomène est défini comme une « nouvelle maritimité », concernant de nouvelles pratiques sociales, comme les sports nautiques, le tourisme maritime et surtout la reconquête urbaine des espaces maritimes délaissées, de celles qu'on appelle en terminologie maritime *friches portuaires, territoires charnières, buffer zone*. En ce sens le terme *maritimité* désigne aujourd'hui la représentation d'un « paysage maritime culturel ». Un autre mot-clé est *aménagement*, décliné dans notre corpus comme *aménagement portuaire, urbain, durable*. D'un point de vue linguistique, il s'agit principalement d'unités polylexicales, qui se caractérisent par une structure nom + adjectif ou nom + nom. Certains mots acquièrent une nouvelle acception en passant d'un domaine de référence à l'autre, comme par exemple *management environnemental, marketing urbain, parc en mer, ville liquide*. ²⁵

²³ César Ducruet, *Les villes-ports : laboratoires de la mondialisation*. Thèse de Géographie, Université du Havre, 2004, http://tel.ccsd.cnrs.fr/documents/archives0/00/00/89/68/index_fr.html.

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ Nous renvoyons ici à l'approche communicative de la terminologie de Cabré, théorisée dans la théorie des portes, selon laquelle tout terme acquiert dans la communication spécialisée une valeur terminologique spécifique. Les termes sont en ce sens des unités récurrentes et dynamiques qui passent du lexique commun au lexique spécialisé et d'un domaine à l'autre (Maria Teresa Cabré, « Terminologie et linguistique : la théorie des portes », *Terminologies nouvelles*, 21, 2000, pp. 10-15).

La fouille terminologique semble porter sur des champs sémantiques spécifiques, que notre glossaire devra bien évidemment contenir : un premier champ concerne la dénomination du front de mer, un autre noyau est constitué par les travaux d'aménagement caractérisant le front de mer, puis il y a le champ de l'urbanisme et en particulier des nouveaux modèles de ville en front de mer ; enfin, le domaine du développement durable est aussi impliqué avec une référence importante à l'urbanisme et à la technologie durable.

Pour mieux comprendre la richesse lexicale du domaine analysé, il nous semble important d'examiner la variété lexicale concernant le mot *waterfront*, pour lequel existent en français plusieurs équivalents : *front de mer*, *interface ville-port*, *façade maritime*, *relation ville-port*. Chacun de ces termes porte sur un point de vue spécifique, un contexte d'usage particulier pour illustrer la relation qui lie le port et la ville.

L'expression *front de mer* est définie comme « une large voie en bordure de mer, large avenue », ayant comme synonymes, dans notre corpus, les termes *waterfront*, *interface ville-port*, *front d'eau*. Si le terme *front d'eau* est un hyperonyme, indiquant tout type de promenade sur la mer, le fleuve ou l'océan, la relation entre les termes *front de mer*, *façade maritime* et *interface ville-port* est d'autant plus intéressante. L'analyse du contexte d'usage nous permet d'observer des différences d'usage significatives entre ces termes, considérés comme des quasi-synonymes. Par exemple, les contextes d'usage nous montrent que le terme *front de mer* est utilisé avec la même acception du terme *interface ville-port*, comme dans les occurrences *aménagement du front de mer*, *aménagement de l'interface ville port*. Toutefois, une différence est évidente dans la définition des deux termes. La définition de *front de mer* fait référence à un espace réel entre la ville et la mer : « large voie en bordure de mer, large avenue ». Le terme *interface ville-port* fait référence à un espace réel et virtuel à la fois : elle est « un filtre et un lieu de rencontres, un espace physique et une membrane institutionnelle, environnementale et sociale où se déroulent d'intenses interactions entre les différents acteurs ».²⁶

L'aspect d'innovation urbanistique est souligné par le terme *façade maritime* : « territoire marin et littoral regroupant un ensemble d'in-

²⁶ AIVP, « Interface Ville Port : melting-pot des relations Ville Port », <https://www.aivp.org/newsroom/interface-ville-port-melting-pot-des-relations-ville-port/>.

frastructures logistiques et portuaires alignées le long de ce littoral ». Cet aspect ouvre à toute une série de termes qui caractérisent la relation récente entre la ville et le port, sur le front de mer. Tout d'abord le terme *aménagement*, décliné en plusieurs variantes : *aménagement urbain, portuaire, piétonnier, commercial, artistique, durable*. Et encore les termes *ville-port, ville portuaire, éco-port, éco-cité, ville intelligente, port intelligent*.

Une différence est à constater entre les termes *ville-port* et *ville portuaire*. Le concept de *ville-port, city-port* en anglais, porte sur le « peuplement urbain aux caractéristiques spécifiques dérivées de ses fonctions maritimes d'échange, d'initiative, de transport ».²⁷ Son focus est déplacé par rapport au concept de *ville portuaire*, qui consiste en une ville simplement dotée d'un port. La différence réside, alors, dans le fait que pour la *ville-port*, ou la *cité-port*, l'activité du port constitue le secteur économique le plus dynamique de la ville. D'ailleurs, nous pouvons constater que les occurrences les plus nombreuses de *ville portuaire* portent sur la nécessité de faire des travaux d'aménagement de la ville, afin de la rendre plus compétitive et de la faire devenir une *ville-port*.

Le modèle par excellence de la *ville-port* est l'*éco-cité*. Le terme *éco-cité* est lemmatisé depuis 2012 dans le *Grand dictionnaire terminologique*, mais il n'est appliqué que récemment au domaine du front de mer. Plusieurs projets d'*éco-cité* en front de mer sont achevés ; ils concernent principalement la création de différentes typologies de villes : la ville des proximités, ville jardin, ville résiliente, ville comme atout industriel et portuaire, ville ludique. Tous ces termes indiquent des aspects différents de la ville écologique en front de mer. Le concept de *ville des proximités*, par exemple, porte sur « la préservation des équilibres naturels et urbains et pose le défi d'une ville plus dense au service des proximités ».²⁸ Le concept de *ville jardin* fait référence à la ville de la culture créole pour développer une démarche d'amplification de la nature en ville, pour une ville verte et bioclimatique. Le concept de *ville résiliente* s'associe à la performance des activités et

²⁷ Peter Reeves, in Claude Chaline (éd.), *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, L'Harmattan, 1994.

²⁸ ÉcoCité insulaire et tropicale de La Réunion, *Plan Guide Durable*, 27 octobre 2020, <https://ecocite.re/wp-content/uploads/2020/11/SynthS%CC%8Cse-Plan-Guide-2020-BD.pdf>.

des services urbains, dans le respect des grands équilibres environnementaux, comme la gestion de l'eau, l'émergence d'une économie circulaire, le traitement des déchets, l'amplification des énergies renouvelables et la maîtrise des risques sont les sujets clés d'une ville résiliente et économe. La *ville ludique*, enfin, vise à valoriser les richesses patrimoniales, architecturales et naturelles existantes ainsi que les identités culturelles.

Pour conclure ? Prochaines étapes du travail

Les exemples cités sont indicatifs de la richesse lexicale et de la complexité du domaine qui fait l'objet de notre étude et montrent l'importance des prochaines étapes qui nous attendent dans la construction de ce glossaire terminologique du *waterfront*. Ainsi que le souligne Zanola, il faudra créer l'arbre conceptuel du domaine, pour structurer la recherche terminologique en un domaine principal et en sous-domaines ; ensuite, déterminer les unités terminologiques, pour établir la nomenclature du glossaire et rédiger les fiches terminologiques.²⁹ Une place importante dans la fiche terminologique sera donnée à la définition du terme, tout en considérant que la définition analytique constitue un modèle d'élection dans les glossaires spécialisés.³⁰ Notre domaine d'analyse se prête bien à ce modèle, car nous procédons par des caractéristiques distinctives du terme, qui permettent de le distinguer de son hyperonyme et de ses co-hyponymes.³¹ En outre, puisque les termes proviennent d'autres domaines, ils acquièrent une nuance conceptuelle spécifique dans le « micro-domaine du *waterfront* ». La définition par extension, allant du genre à l'espèce, se prête aussi bien au type de glossaire que nous voulons réaliser, car elle permet d'expliquer toutes les sous-catégories rentrant dans un concept macro-catégorique.³²

²⁹ Maria Teresa Zanola, *Che cos'è la terminologia*, op. cit., p. 75.

³⁰ Marella Magris, « La definizione in terminologia e nella traduzione specialistica », *Rivista internazionale di tecnica della traduzione / International Journal of Translation*, 3, 1998, p. 43.

³¹ *Idem*, p. 41.

³² Giovanna Aracri, Antonietta Folino, Elisabetta Oliveri, « Tecnologie solari : aspetti terminologici e organizzazione concettuale », in Maria Teresa Zanola (éd.), *Costruire un glossario: la terminologia dei sistemi fotovoltaici*, Milano, Vita e Pensiero, 2012, p. 29.

Enfin, nous nous occuperons de définir les équivalents dans les autres langues, phase qui s'avère particulièrement complexe dans notre cas. Un glossaire multilingue est, en effet, un outil de traduction important, mais qui fait face à une complexité majeure, due non seulement à la nécessité de retrouver une équivalence de nature technique et scientifique, mais aussi de trouver une équivalence normative, juridique dans les différents contextes.³³ De ce point de vue, la comparaison que nous avons pu conduire jusqu'à présent entre les sources collectées en langue française, les ressources européennes, le corpus de référence italien autour des dynamiques du *waterfront* semble montrer une certaine proximité conceptuelle, surtout en matière d'aménagement du *waterfront*. Une fois passés à une analyse comparative dans les différentes langues concernées, il sera intéressant d'observer les mécanismes linguistiques et conceptuels du *waterfront* dans les différents pays et cultures européens et méditerranéens que nous allons mettre en dialogue à travers ce projet. Notre travail dans la construction d'un glossaire de la terminologie du *waterfront* n'est, donc, qu'entamé ; un nouveau défi nous attend qui nous permettra peut-être de poser un premier jalon dans la recherche terminologique dans ce domaine composite, liquide, hybride qui représente l'évolution la plus actuelle du port.

³³ Maria Francesca Bonadonna, « I glossari del fotovoltaico : plurilinguismo e divulgazione », in Maria Teresa Zanola (éd.), *Costruire un glossario : la terminologia dei sistemi fotovoltaici*. Milano, Vita e Pensiero, 2012, p. 93.

« Le port qui devrait offrir un tableau animé ».
La description des ports des Pouilles dans
les voyages en Italie (XVI^e-XIX^e siècles)

CONCETTA CAVALLINI

En raison de leur configuration géographique, les Pouilles sont une terre de mer et de ports. Cet élément saute immédiatement aux yeux de ceux qui visitent ou qui ont visité la région au cours des siècles. Cet article, qui se fraie un chemin entre des questionnements linguistiques, stylistiques, mais aussi d'histoire des idées, aura pour sujet l'existence possible d'une manière de « dire le port » sous la plume des voyageurs qui ont visité les Pouilles du XVI^e au XIX^e siècle. Le but que nous venons d'énoncer se heurte à trois difficultés objectives majeures, parmi d'autres. La première est de définir un corpus qui soit homogène dans les textes des récits de voyage dans les Pouilles, quant à la nature des textes et aux raisons du voyage. La deuxième est de trouver un fil rouge qui puisse lier la perspective des voyageurs qui 'racontent' le port et donc de trouver aussi un dénominateur commun dans leur langue. La troisième est de comprendre quel est le rôle du port et, par conséquent, de sa description, dans l'ensemble du texte du voyageur, car la finalité du texte a une influence directe sur la langue et sur le style. Il faut donc se demander quelle est la typologie de textes que nous allons analyser. Nous partirons donc d'une brève mise au point de ces trois difficultés à la lumière de la description du corpus, pour passer ensuite à une analyse de ce que nous appellerons "grille d'expression" utilisée par nos voyageurs dans la description des ports visités.

Notre corpus comprend une relation de voyage respectivement pour le XVI^e et pour le XVIII^e siècle, deux textes pour le XVII^e et un corpus plus important, quatre textes, pour le XIX^e siècle.¹ Le poids de

¹ Pour un aperçu général de la situation du voyage français en Italie voir Vito Castiglione Minischetti - Giovanni Dotoli - Roger Musnik, *Bibliographie du voyage français en Italie du Moyen Age à 1914*, Fasano-Paris, Schena-Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2002.

l'Italie comme destination de voyage subit en effet une évolution, surtout à partir de la fin du XVIII^e siècle quand la mode du Grand Tour se répand dans l'Europe entière.² Pour les siècles précédents, l'Italie est une destination de voyage pour des exigences 'de service', à savoir pour des pèlerinages (c'est le cas du voyage de Denis Possot, 1532),³ pour des missions diplomatiques ou pour la visite des ruines antiques, surtout de Rome.⁴

Les textes de voyage ont donc une ampleur limitée ; pour ce qui est de notre cas, la description des ports des Pouilles, nous disposons d'un corpus extrêmement réduit car les Pouilles sont simplement citées dans certains des récits de voyage ; souvent, leur territoire est observé par la mer, et ne constitue pas une véritable destination, mais une étape dans les trajets des pèlerins vers Jérusalem, qui prévoyait le départ du port de Venise. C'est le cas des trois premiers textes de notre corpus. Le journal de voyage de Possot commence par une note du 11 mars 1532, le jour du départ, et suit l'itinéraire des étapes du voyageur. La grille de description est simple mais, malgré cela, le voyageur essaie tout de même de donner des touches de couleur locale (anecdotes, petites descriptions, personnes rencontrées, etc.). Nous pouvons dire de même pour le franciscain toulousain Henry Castela, qui imprima à Bordeaux, chez Arnold de Breuil en 1601, son *Saint voyage de Hieru-*

² Attilio Brilli, *Quando viaggiare era un'arte: il romanzo del Grand Tour*, Bologna, Il Mulino, 1995.

³ *Le Voyage de la Terre Sainte, composé par Maître Denis Possot et achevé par Messire Charles Philippe, seigneur de Champarmoy et de Grandchamp, 1532*, publié et annoté par Ch. Schefer, membre de l'Institut, Paris, Ernest Leroux, 1890.

⁴ Voir *Le voyage en Italie au temps de la Renaissance*, sous la direction d'Olfa Abrougui, Tunis, Publication de la Faculté des sciences humaines et sociales de Tunis, 2014. Nicolas Bénard au début de son ouvrage distingue trois typologies de voyageurs: les « curieux » (f. Ar), les « avarés et cupides d'amasser thresors et richesses » (f. Av), et enfin celui qui « poussé et porté par un saint zeile et devotion » accomplit le pèlerinage à Jérusalem espérant pour salaire la miséricorde de Dieu ». *Le voyage de Hierusalem et autres lieux de la Terre s.te, faict par le Sr Bénard, parisien, Chevalier de l'Ordre du S.t Sepulchre de N.re Seigneur ; ensemble son Retour par l'Italie, Suisse, Allemagne, Holande et Flandre, En La tres Fleurissante et Peuplée Ville de Paris avec une ample description des choses les plus remarquables et Une Intruction necesse, pour les Pelerins Voyageurs S.tz Lieux ey dessus de Hierusalem*, A Paris, Chez Denis Moreau, rue Saint Iacques à la Salamandre, 1621, f. A2v.

saalem et Mont Sinay.⁵ Le même auteur publia aussi un guide de voyage pour les pèlerins vers Jérusalem en 1604.⁶ Le dernier voyageur, Nicolas Bénard, parisien, accomplit un voyage en Terre Sainte en 1616 et 1617, en passant par la Sicile (où il arrive par mer), la Calabre et les Pouilles ; son journal est publié à Paris, chez Denis Moreau, en 1621.

Le deuxième groupe de textes, ceux du XVIII^e et du XIX^e siècle, a une ampleur complètement différente. Les voyageurs ne sont plus des religieux en pèlerinage mais ont un statut littéraire reconnu. La relation de voyage n'est plus un guide ou bien un journal rédigé pour laisser des témoignages dans l'entourage du voyageur (sa *familia* ou bien ses confrères) à une époque où on ne voyageait pas beaucoup, mais plutôt une véritable publication à succès, souvent accompagnée de planches, de dessins, d'illustrations. Le *Voyage Pittoresque* de Jean-Baptiste-Claude-Richard, abbé de Saint-Non, aristocrate à la formation érudite, obtient un immense succès auprès du public et présente une histoire éditoriale digne d'un roman.⁷ D'autres documents concernant le voyage de Saint-Non ont été découverts tardivement et publiés dans les années 1980.⁸

Nous pouvons dire de même pour les quatre auteurs du XIX^e siècle, Antoine-Laurent Castellan, peintre et homme de lettres, ami de Byron, qui voyage dans les Pouilles en 1797, le mystérieux Baron de Marguerittes, de Nîmes,⁹ auteur d'*Notice sur les îles Tremiti*, courte mais significative, Charles-François Lenormant, assyriologue et numis-

⁵ *Le Sainct voyage de Hierusalem et Mont Sinay, fait en l'an du grand Jubilé, 1600. Avec plusieurs figures tant des Saincts lieux que des Eglises, et des choses plus remarquables, par R.P.F. Henri Castela, Tholosain, Religieux observantin*, à Bordeaux, et se vendent à Paris, chez Laurens Sonnius, ruë saint Iacques, au Compas d'or, 1603. La première édition fut imprimée à Bordeaux en 1601, puis d'autres éditions furent imprimées à Lyon, Paris et Anvers jusqu'en 1613.

⁶ *Le Guide et adresse pour ceux qui veulent faire le s. voiage de Hierusalem, par V. P. F. Henry Castela [...]*, Paris, L. Sonnius, 1604.

⁷ Pour l'histoire éditoriale de l'œuvre voir Fulvia Fiorino, *Viaggiatori francesi in Puglia dal Quattrocento al Settecento*, 2. *Settecento*, VII, Fasano, Schena editore, 1993, pp. 114-116.

⁸ Pierre Rosenberg (éd.), *Panopticon italiano. Un diario di viaggio ritrovato. 1759-1761*, avec la collaboration de Barbare Bréjon de Lavergnée, Roma, Edizioni dell'Elefante, 1986.

⁹ Son identité ne semble pas coïncider avec Esprit-Joseph-Amédée Teissier, baron de Marguerittes, auteur de deux volumes sur la Marine (1821 et 1822). G. Dotoli - F. Fiorino, *Viaggiatori francesi in Puglia nell'Ottocento*, VIII, Fasano, Scean, 1999, p. 172.

mate, fils de Charles Lenormant, à son tour archéologue, numismate et égyptologue, et enfin Jules-Marie-Michel Gay, historien, académicien et membre de l'École française de Rome et de l'Institut français de Florence. Ce deuxième groupe d'auteurs présente donc un niveau culturel et aussi une formation qui incident de manière remarquable sur le style et sur la langue de leurs ouvrages.

Une dernière réflexion concerne la typologie des documents, qui sont très différents entre eux : le corpus comprend des relations de voyage, des lettres, des notices, des traités sur l'Italie méridionale etc. Comment considérer ces documents ? Les historiens sont plus propices à considérer que les textes qui vont jusqu'au XVII^e siècle sont de véritables documents ; pour les siècles suivants, les textes sont plus proches de la littérature, comme nous le verrons à partir de certains traits de style des auteurs. Il est aussi vrai que la formation des auteurs ainsi que leurs lectures contribuent à valider cette impression. Les historiens ont réfléchi pour donner une définition précise de cette typologie de documents, qui sont finalement définis comme des « écrits du for privé ».¹⁰

La première perspective sur les Pouilles est celle de Denis Possot, qui l'observe de la mer.

Le samedi vingt cinquiesme jour de May, nous eusmes bon vent. En allant, nous vismes à main gaulche l'isle de Saint André en la mer, en laquelle sont aucuns hermits demourans. A main dextre, nous vismes la Pouigle de long. Nous allasmes auprès d'une vallée et gouffre dedans la mer à main gaulche environ cinq heures du soir qu'on appelle Pellogouze auquel promontoire saint Gregoire demoura treize ou quatorze ans. En ceste mesme heure, à main dextre, nous vismes de loing le mont de Gargano, le chasteau Saint Ange, et la cite de Macedoine, Barlete et aultres.

[...]

Le lundy vingt septiesme jour, nous ne vismes point la terre et estoit le vent contraire. Au soir nous vismes la cite de Barry, Monopole et aultres petites cites à main dextre.¹¹

¹⁰ *Les écrits du for privé en Europe (du Moyen Age à l'époque contemporaine). Enquêtes, Analyses, Publications*, par J.-P. Bardet - E. Arnoul et F.-J. Ruggiu, Bordeaux, Presses Universitaires de Bordeaux, 2010.

¹¹ *Le Voyage de la Terre sainte, composé par Maître Denis Possot, op. cit.*, p. 114ss.

Castela consacre aux Pouilles, où il passe dix-huit jours après son départ de Venise, des paragraphes qui sont, à vrai dire, originaux et qui nous font comprendre comment la région des Pouilles a changé son image au cours des siècles. Les lieux importants pour les voyageurs de la Renaissance sur le chemin de la Terre Sainte sont les lieux liés à la religion et donc les îles Tremiti et le mont Gargano,¹² avec leur histoire liée aux légendes grecques sur la mort de Diomède (qui serait enterré aux Tremiti) et le sanctuaire de Saint Michel du Gargano. Castela devait être bien introduit dans le milieu parlementaire bordelais vu qu'il dédie son ouvrage à André de Nesmond, seigneur de Cessac, Maillou, les Courades, la Nérole, Mainxe, qui fut, après son père François, second président (puis premier) au Parlement de Bordeaux et un des parlementaires les plus éminents de son époque. Il réunit en volume ses arrêts célèbres.¹³

Le troisième récit de voyage est plus élaboré ; c'est un texte partagé en chapitres qui décrivent les étapes du voyage ; l'auteur se laisse aller à des digressions importantes qui concernent les Saintes Écritures, les textes de l'Antiquité mais aussi les Turcs et les Ottomans, avec des approfondissements sur le Coran et sur les habitudes religieuses de ces peuples. Les Pouilles apparaissent dans le second livre, après le retour de la Terre Sainte, quand Bénard débarque en Sicile (à Trapani) et remonte la péninsule. De Naples, il arrive à Bari pour visiter la basilique Saint Nicolas. La description de la basilique, l'histoire des reliques, méritent une grande attention. La ville et le port sont décrits aussi

[...] Bary est une ancienne ville et fort riche bien peuplée où y a Archevesché comme chef de tout le pays et Duché de Bary estant sur les dernières limites de la Pouille. Le port – où abordent les vaisseaux n'est pas beaucoup grand, aussi a il esté fait avec merveilleuse despence et artifice. En icelle ville qui est située sur un rocher mal accessible, y a une forte citadelle pour la deffence de la ville contre les Turcs, en laquelle y a garnison Espagnolle...¹⁴

¹² *Le saint voyage de Hierusalem et Mont Sinay*, livre I, *op. cit.*, pp. 53-54.

¹³ *Remonstrances, ouvertures de palais, et arrestz prononcez en Robes Rouges. Par Messire André de Nesmond, Seigneur de Chezac, Premier President au Parlement de Bourdeaux, A Poictiers*, Par A. Mesnier, Imprimeur ordinaire du Roy, & de l'Université, 1617.

¹⁴ *Le voyage de Hierusalem et autres lieux de la Terre ste*, *op. cit.*, livre II, ch. 6, pp. 381-82.

Bénard visite d'autres villes des Pouilles, avec leurs ports (Molfetta et Trani par exemple), mais sa description se concentre plus sur les questions religieuses (les saints qui y sont vénérés, les églises et abbayes) que sur le reste. Un seul renvoi au port de Manfredonia est présent dans le texte : « on trouve Manfredonio ville assize sur un roc pres le goulfe du mont Gargan, en laquelle y a Archevesché, on y voit un beau port de mer defendu d'une forteresse ». ¹⁵

Au niveau linguistique, pour les trois premiers textes, il est évident que la normalisation ¹⁶ n'est pas encore arrivée pour régler l'orthographe. La langue du XVI^e siècle et du début du XVII^e siècle présente encore cette oscillation orthographique ¹⁷ qui appellera l'intervention de l'Académie française après 1635 : les abréviations tachigraphiques ne sont pas encore développées (& pour et, que nous avons donc explicité dans notre transcription), doubles consonnes qui n'ont pas encore été simplifiées (« deffence » pour « défence », « Volleurs » pour « Voleurs », « Espagnolle » pour « Espagnole ») ¹⁸, un certain nombre de mots et prépositions ne sont pas accetés, souvent en finale (« cite » pour « cité », « peuplee » pour « peuplée », « Monastere » pour « Monastère », etc.), une oscillation évidente dans la graphie du même mot (« Bary/Barry »

¹⁵ *Idem*, livre II, ch. 7, p. 384.

¹⁶ Sur la normalisation à l'Âge classique voir *La norme lexicale. Études rassemblées* par Gilles Siouffi et Agnès Steuckardt, Université Paul-Valéry Montpellier III, Presses Universitaires de la Méditerranée, Dipralang, 2001 (en particulier l'article de G. Siouffi, « La norme lexicale dans les *Remarques sur la langue française* de Vaugelas ») et G. Siouffi, *Le Génie de la langue française. Études sur les structures imaginaires de la description linguistique à l'Âge classique*, Paris, Honoré Champion, 2010.

¹⁷ Sur l'orthographe, outre l'étude de référence de N. Catach, *L'Orthographe française à l'époque de la Renaissance (Auteurs - Imprimeurs - Ateliers d'imprimerie)*, Genève, Librairie Droz, 1968, voir Yves Citton - A. Wyss, *Les Doctrines orthographiques du XVI^e siècle en France*, Genève, Droz, 1989 et aussi par ordre chronologique Mireille Huchon, « Miroirs de la parole : l'invention des systèmes orthographiques », *Eidôlon* (Univ. De Bordeaux 3), 26, octobre 1985, pp. 65-86 ; S. Baddeley, « L'orthographe française du XVI^e siècle : bibliographie raisonnée », in Jean-Charles Monferran (éd.), *L'écriture du français à la Renaissance : orthographe, ponctuation, systèmes scripturaires*, *Nouvelle Revue du XVI^e siècle*, 17/1 (1999), pp. 161-176 ; Yvonne Cazal - Gabriella Parussa, *Introduction à l'histoire de l'orthographe*, Paris, A. Colin, 2015.

¹⁸ Parfois, à l'inverse, il serait nécessaire de reconstituer les doubles consonnes, comme dans le cas de la ville de Barlete qui serait plutôt Barlette. Mais le discours est toujours compliqué pour les toponymes, nous préférons donc insérer cette réflexion en note.

pour le nom de la ville de Bari, « fait/fait », etc.), une forte présence de lettres parasites, étymologiques ou non (« chasteau », « aultres », « gaulche », etc.). L'utilisation non encore réglementée du tréma (« Pouïlle ») et le manque de dissimilation entre i/y en finale (« lundy », « samedy », « Bary », « ny... ny... », etc.) sont d'autres éléments à remarquer.

Au niveau morphosyntaxique, il y a des souvenirs de formes morphologiques remontant à l'ancien et moyen français, comme le pluriel en -z (« costez » pour « côtés ») ou le pronom « icelle » (« icelle ville ») d'une forme 'Iceluy/icelle' déjà archaïque au XVI^e siècle ; elle repose sur un renforcement dû à la présence des présentatifs *hic* et *ecce* devant le pronom.¹⁹ D'autre part, il faut également remarquer la forme « y a » sans sujet impersonnel car, à la Renaissance, la catégorie des pronoms personnels « n'existe pas ». ²⁰ Le pronom impersonnel « il » est ici omis car il est ce que Calas et Rossi²¹ appellent « référence nulle », c'est-à-dire un pur indice grammatical de fonction sujet, sémantiquement vide, pour une forme impersonnelle. Au niveau lexical, l'utilisation de formes archaïques remontant au latin classique, comme « dextre » pour « droite » reflète l'usage de la langue de la Renaissance. Le dictionnaire Nicot (1606) atteste bien l'emploi de « gauche » pour « senestre » mais pas encore de « droite », pour « dextre ». ²² Le sens de « droict » est encore trop lié à la législation et au droit proprement dit.

Un dernier mot pour l'italianisme « sentinelle » que l'on retrouve dans le texte de Castela, appartenant au domaine du langage militaire, car à la Renaissance un grand nombre d'italianismes provenant du lexique militaire pénètrent en France ; ²³ le mot est attesté vers 1540 aussi avec la graphie « centinelle » et n'est pas enregistré dans le dictionnaire Nicot. Par contre, Henri Estienne le place de manière explicite parmi les

¹⁹ Sabine Lardon - Marie-Claire Thomine, *Grammaire du français de la Renaissance. Étude morphosyntaxique*, Paris, Classiques Garnier 2009, pp. 140-142.

²⁰ *Idem*, p. 72.

²¹ Frédéric Calas - Nathalie Rossi, *Questions de grammaire pour les concours*, Paris, Ellipses, 2001, ch. 2, « Étude des pronoms dans le sonnet 48 des *Regrets* de Du Bellay », pp. 62-63.

²² Jean Nicot, *Thresor de la langue françoise tant Ancienne que Moderne*, Paris, David Douceur 1606, s.v. « gauche », « dextre » et « droict ».

²³ T. Edward Hope, *Lexical Borrowings in the Romance Languages. From 1100 to 1900*, Oxford, B. Blackwell, 1971.

italianismes²⁴ et Huguet dans son dictionnaire,²⁵ précise que le mot peut indiquer la personne qui monte en sentinelle, le lieu où il monte mais aussi le fait de monter en sentinelle. Donc un mot polysémique.

Ces réflexions linguistiques sont présentées à titre d'exemple, pour souligner la complexité des documents qui font l'objet de notre corpus et le manque complet d'uniformité entre les écrivains. Ce qui n'empêche pas de tirer des conclusions générales sur la langue utilisée, conclusions qui ne peuvent pas du tout représenter la règle. L'une des raisons est que les trois textes examinés jusqu'à présent sont à plein titre des guides de voyage. Ils donnent des renseignements utiles pour les voyageurs, comme ce qu'il faut payer pour la traversée en mer ou la valeur des monnaies dans les territoires traversés,²⁶ les provisions à faire avant de partir en mer²⁷ ou les vents favorables pour arriver en Terre sainte,²⁸ avec de petites curiosités, comme l'oraison prononcée par les matelots chaque matin.²⁹

Les relations de voyage du deuxième groupe ont une nature différente. Le texte se soustrait de la grille rigide qui caractérisait le guide de voyage des siècles précédents, pour aller vers une écriture plus littérairement soignée, qui joint aux soucis du récit des lieux, de l'histoire, des traditions du pays visité, celui d'une écriture au souffle littéraire.³⁰ Au niveau du contenu, les finalités du voyage ont changé

²⁴ Henri Estienne (*Deux dialogues du nouveau langage françois italianizé... par Henri Estienne*, [reprod.] avec introduction et notes par P. Ristelhuber, Paris, Alphonse Lemerre 1885) le classe comme un néologisme : « Vous ne prenez pas garde, quand vous me dites Sentinelle, ou Ronde, que vous m'exposez des mots nouveaux par autres qui sont pareillement nouveaux » (vol. I, p. 362).

²⁵ Edmond Huguet, *Dictionnaire de la langue française du Seizième Siècle*, Paris, Edouard Champion - Didier 1925 (t. 1) - 1967 (t. 7), vol 6 (1965), s.v. "sentinelle1".

²⁶ *Le voyage de Hierusalem et autres lieux de la Terre s.te*, op. cit., « Advertissement nécessaire pour ceux qui veulent faire le voyage de Hierusalem et autres lieux de terre Sainte », p. 16.

²⁷ *Le saint voyage de Hierusalem et Mont Sinay*, op. cit., livre I, p. 40.

²⁸ *Idem*, livre I, p. 53.

²⁹ *Idem*, livre I, p. 45.

³⁰ En particulier pour le XIX^e siècle, période qui est, pour ce qui est de la quantité, la plus riche de textes de voyage en Italie. Voir Vito Catiglione-Minischetti - Giovanni Dotoli - Roger Musnik, *Le voyage français en Italie au XIX^e siècle. Bibliographie analytique*, Fasano-Paris, Schena-Lanore, 2007.

après l'avènement des Lumières et du Grand Tour.³¹ Les voyageurs se déplacent pour leur formation et nombre d'entre eux se préoccupent de connaître le patrimoine artistique ; les textes sont accompagnés de planches, comme le *Voyage pittoresque* de Saint-Non (les gravures, réalisées par plusieurs artistes, sont remarquables ; à l'ouvrage collaborèrent aussi vingt-cinq peintres, parmi lesquels Paris, Desprez, Volaire, Taraval et Vernet) ou les lettres de Castellan, membre de l'Académie royale des Beaux-Arts, qui dessinait lui-même les planches, ou encore la notice du Baron de Marguerittes sur les îles Tremiti, qui contient aussi des dessins et une carte. Les voyageurs préfèrent trois sujets en particulier : l'art et le patrimoine artistique, l'histoire des lieux visités avec certaines curiosités locales, finalement les structures et les infrastructures (châteaux, canaux, routes, ports...), pour des raisons politiques et militaires mais aussi car la France du XIX^e siècle, après la Révolution industrielle, est un pays « bâtisseur ».³²

La description des ports rentre donc dans ces domaines d'intérêt. Le *Voyage pittoresque*³³ de Saint-Non répond à une sorte de volonté « encyclopédique ». Le souci de raconter l'histoire des territoires affecte aussi la description des ports. Pour présenter la situation du port de Manfredonia, voulu par Manfred, Lenormant remonte à l'existence puis à la décadence de la ville antique, limitrophe, de Sipontum.

L'envahissement progressif de la lagune du Pantano, accessible aux vaisseaux dans l'antiquité, tendait à rendre impraticable son port, jadis théâtre d'un mouvement fort actif et développait les exhalaisons marécageuses qui engendrent la *mal d'aria*, fléau de tout le district environnant.³⁴

³¹ Sur le voyage en Italie nous renvoyons aux études de référence d'Attilio Brilli, *Il viaggio in Italia. Storia di una grande tradizione culturale*, Bologna, il Mulino, 2006 et A. Brilli, *Il grande racconto del viaggio in Italia: itinerari di ieri per viaggiatori di oggi*, Bologna, il Mulino, 2014.

³² L'exemple de Paris à cette époque est emblématique : Patrice de Moncan, *Le Paris d'Hausmann*, Paris, Les Éditions du Mécène, 2002.

³³ *Voyage pittoresque ou description des royaumes de Naples et de Sicile. Troisième volume, contenant le Voyage ou Circuit de la partie Méridionale de l'Italie, appelée Grande-Grèce*, A Paris, [Jean-Baptiste Delafosse], vol. III, 1783. L'auteur du texte est Jean-Claude Richard de Saint-Non mais font partie de l'équipe, pour ce troisième volume, Déodat de Dolomieu, géologue et Sébastien-Roch-Nicolas de Chamfort, écrivain.

³⁴ François Lenormant, *À travers l'Apulie et la Lucanie, notes de voyage*, t. I, Paris, A. Lévy, 1883, « Siponto et Manfredonia », p. 46.

En 1263, Manfred décida de bâtir une nouvelle ville à une lieue à peine de Sipontum.

La plaine au nord de l'Ofanto et le canton du Gargano étaient dépourvues de port, ceux de Siponto et de l'antique Salapia (aujourd'hui remplacée par le misérable village de Salpi) ne pouvant plus recevoir convenablement les navires. Il [Manfred] décida de créer un nouveau, qui servit en même temps à communiquer avec les possessions qu'il venait d'acquérir en Épire. Aucune position n'était plus favorable à celle où il bâtit Manfredonia, dans le fond du golfe que forme la saillie du Gargano, ayant devant soi une vaste rade, très bien abritée et d'une tenue parfaitement sûre.³⁵

Pour les ports, souvent les renvois historiques sont assez brefs et servent seulement pour donner un contexte minimal à la description, comme dans le cas de Brindisi « le plus beau Port de l'Adriatique » d'après Saint-Non (« la possession de Brindisi mettoit les Romains dans le cas non seulement de prévenir les descentes des Grecs, mais encore d'y équiper des Flottes pour les aller attaquer jusque dans leur Pays »)³⁶ ou d'Otrante décrite par Castellan (« La ville d'Otrante, l'ancien *Hydrus* ou *Hydruntum*, a été, dit-on, construite par les Crétois. Du temps des Romains, elle étoit fort considérable; et son port, l'un des plus voisins de la Grèce, étoit et n'a pas cessé d'être très-commerçant, quoiqu'il n'offrit pas beaucoup de sûreté »).³⁷

Dans sa description des îles Tremiti³⁸, J. Gay prend en considération aussi l'histoire plus récente. Ces parages de l'Adriatique ne furent jamais bien sûrs mais « malgré cette insécurité perpétuelle, beaucoup de navires de la côte italienne abordent à Tremiti, dont le port leur offre

³⁵ *Idem*, p. 48.

³⁶ *Voyage pittoresque, op. cit.*, « Vue de la Ville et du Château de Brindes. Planches vingt-six et vingt-sept », p. 53.

³⁷ *Lettres sur l'Italie : faisant suite aux lettres sur la Morée, l'Hellespont et Constantinople par A.-L. Castellan, membre honoraire de l'Académie des Beaux-Arts*, A Paris, chez A. Nepveu libraire, 1819, tome I, lettre III, p. 30.

³⁸ Jules Gay, « Le Monastère de Tremiti au XI^e siècle d'après un cartulaire inédit », *Mélanges d'Archéologie et d'Histoire de l'École française de Rome*, XVII^e année, fascicule IV-V, juillet-décembre 1897, pp. 387-405.

un abri excellent ».³⁹ Les ports sont aussi décrits dans leur qualité d'infrastructure, observés pour leur entrée, leurs môles, quais et pontons. Saint-Non est frappé par le port de Brindisi (qu'il appelle Brindes).

[...] son Port est un vrai miracle de la nature dans un Pays aussi uni et aussi peu susceptible d'abri. Il consiste aujourd'hui dans une grande Rade formée par deux Jetées isolées et naturelles dont un Château, bâti sur l'une des deux, défend l'abord ainsi que l'entrée de la Rade d'où l'on peut sortir par le même vent qui y fait entrer. Au fond de ce Port est un Canal qui communique à un bassin en demi-cercle dont la Ville est entourée, et qui devoit produire autrefois le plus magnifique effet, lorsque de nombreuses Flottes bordoient fastueusement le Quai de cette ville.⁴⁰

L'embouchure du bassin du port avait été fermée par le sable et par les ruines des navires que les Vénitiens avaient fait couler et qui étaient pleins de maçonnerie. La ville avait fait creuser un canal pour permettre de renouveler l'eau du bassin, devenue un marais. L'ouverture de ce canal « va enfin rendre ce Port au commerce et la célébrité à Brindes ».⁴¹ Quelques années après, vers 1819, Castellan aussi s'arrête sur la description de ce port, de son « château construit sur des rochers à fleur d'eau, et qui occupe le centre d'un grand port et en commande les deux entrées »⁴² et décrit son nouveau canal (« Le canot nous a transportés vers le port intérieur, où l'on arrive par un étroit canal ouvert tout nouvellement pour communiquer, en ligne directe, de la rade à la ville; l'ancienne passe est presque comblée. Ce canal donne une issue aux eaux de la mer »).⁴³ Lenormant, quant à lui, est frappé par le môle de Manfredonia et le décrit ainsi.

Ce qui reste le plus intact des travaux de Manfred, c'est le môle de belle construction, maintenu de chaque côté par de hauts gradins formés de grands blocs de pierre, qui s'avance fièrement dans la mer avec une longueur de près de 200 mètres. C'est sans contredit l'œuvre

³⁹ Jules Gay, « Le Monastère de Tremiti..., *op. cit.*, p. 389. Même les Turcs au moment du siège d'Otrante (1480-81) menacent l'île mais ne s'y arrêtent pas.

⁴⁰ *Voyage pittoresque*, cit., « Vue de la Ville et du Château de Brindes. Planches vingt-six et vingt-sept », p. 52.

⁴¹ *Idem*, p. 53.

⁴² Antoine-Louis Castellan, *Lettres sur l'Italie...*, *op. cit.*, I, letter IV, p. 33.

⁴³ *Idem*, I, p. 34.

d'ingénieur maritime la plus puissante et la mieux combinée qu'ait léguée le XIII^e siècle. En tête de ce môle est le château fort que Lautrec attaqua vainement dans sa dernière campagne.⁴⁴

Mais c'est la description à but politique et militaire que le Baron de Marguerittes⁴⁵ en 1842-43 fait du port des îles Tremiti qui frappe le lecteur. Sa notice semble plutôt le rapport d'un militaire chargé d'une mission spéciale. Il parle du port comme d'une infrastructure militaire importante :

C'est à san-Nicola que se trouvent le port situé à l'extrémité méridionale, il peut recevoir des bâtiments de guerre, un camp retranché fait par les Français pendant le règne de Joachim Murat, et la citadelle qui occupe l'ancien couvent des moines que nous avons déjà dit s'appeler Sancta Maria. [...] Il suffirait de faire quelques travaux pour agrandir et rendre plus sûr le port de Tremiti, qui sert de relâche aux navires du commerce qui remontent et descendent depuis les Abruzzes jusqu'à l'extrémité de l'Italie.⁴⁶

Marguerittes rappelle qu'il n'y a pas de cours d'eau sur les îles, mais deux citernes « à peu de distance de la première porte du port »,⁴⁷ pour que les navires puissent s'alimenter facilement. La deuxième partie de la notice vise à lancer des hypothèses pour la défense du port en cas de guerre ou d'attaque, par exemple l'idée que « l'entrée du port de Tremiti peut être parfaitement défendue par deux batteries flottantes, dont les feux se croiseraient, et l'intervalle serait fermé par une chaîne ».⁴⁸ Il présente dans la notice aussi une hypothèse du

⁴⁴ À travers l'Apulie et la Lucanie, *op. cit.*, « Siponto et Manfredonia », p. 50.

⁴⁵ *Notice sur les Îles Tremiti, connues dans l'Ancienne Grèce sous le nom de Diomédéæ, et appelées par les Romains Trimerium; Avec une carte de ces Îles et la vue de la Forteresse et de l'Île de San-Nicola, prise de l'île San-Domino, et une carte d'une partie du Royaume de Naples, par le Baron de Marguerittes, de Nîmes, Chevalier des ordres royaux et militaires de Saint-Louis et de la Légion d'Honneur, et de plusieurs ordres étrangers, etc.; membre titulaire de l'Istitut d'Afrique, auteur des Tablettes historiques de Napoléon, Album populaire, etc., Paris, Breteau - Martinon - Fournier, 1844.*

⁴⁶ *Notice sur les Îles Tremiti, op. cit.*, p. 14 et p. 16.

⁴⁷ *Idem*, p. 24.

⁴⁸ *Idem*, p. 28.

budget nécessaire pour les travaux.⁴⁹ Les autres renvois aux ports sont bien généraux et décrivent le *status quo*.⁵⁰

Une dernière observation concerne ce que nous appellerons la « couleur » des ports, à savoir leur activité infatigable, de fourmilière, liée au commerce (« au reste Barletta ne laisse pas d'être commerçante », ⁵¹ comme le rappelle Saint-Non). Castellan évoque ce caractère pour Otrante : « Le port étoit couvert de marchandises, et l'abord continuel des bâtimens fait présumer que le commerce y est fort vivant ; aussi la ville paroît-elle très-vivante ». ⁵²

Pour ce qui est de la langue de ces descriptions, plus aucune problématique linguistique ne vient empêcher la lecture au niveau de la forme ; l'unique rappel à la langue d'avant la normalisation est la présence d'une désinence -oit pour l'imparfait, qui subsiste encore aux XVIII^e et XIX^e siècles, du moins jusqu'à environ 1835 (après la loi Guizot du 28 juin 1833, quand on commence à parler d'une formation commune des enseignants et de l'enseignement primaire). ⁵³ La désinence -ait qui avait été ratifiée par la normalisation linguistique du XVII^e siècle et qui répondait aux exigences de la prononciation, cohabite dans nombre de récits de voyage avec une langue d'usage qui est, sauf ces petites exceptions, parfaitement moderne.

Les traits stylistiques caractérisant les textes de ce deuxième groupe relèvent des textes littéraires. Une syntaxe liée à l'ampleur des phrases, qui s'allongent par coordination et subordination, pauses, re-

⁴⁹ *Idem*, pp. 31-32.

⁵⁰ Saint-Non pour le port de Trani : « Nous arrivâmes à Trani qui est une Ville assez agréable, et aussi bien bâtie que Barletta ; elle a de plus un Port excellent, quoique l'entrée en soit assez difficile et qu'il se remplisse aisément de sable ; il vient depuis peu d'être rétabli à neuf » (*Voyage pittoresque, op. cit.*, « Vue de l'Église principale et de la place publique de Trani. Planche Seizième », p. 37) ou Castellan qui donne un aperçu général de la côte de Bari à Molfetta : à la sortie de Bari la route fait connaître au voyageur « de petites villes bien bâties, toutes situées au bord de la mer, avec des ports commodes pour le cabotage et entourées de belles propriétés rurales... » (A.-L. Castellan, *Lettres sur l'Italie..., op. cit.*, I, Lettre XV, p. 169).

⁵¹ *Voyage pittoresque, op. cit.*, « Vue de l'Élise de la Madone de Santa-Croce in Barletta. Planche Dixième », p. 22.

⁵² Antoine-Louis Castellan, *Lettres sur l'Italie..., op. cit.*, I, Lettre III, p. 31.

⁵³ Pierre Ronsanvallon, *Le moment Guizot*, Paris, Gallimard, 2011.

bondissements. Voici un exemple dans la description du chemin de Foggia à Manfredonia sous la plume de Lenormant :

Pour aller de Foggia à Manfredonia, on est condamné à une insupportable route de quatre heures de voiture à travers les steppes du Tavoliere, qui devient un véritable Sahara dans la saison où l'herbe des champs a été brûlée par le soleil de l'été et où les troupeaux sont encore à la montagne.

Graduellement, cependant on s'approche du Gargano, dont on commence à distinguer les belles forêts de hêtres et de chênes, faisant des taches d'un vert sombre sur les flancs de la montagne et dont la plus haute cime, le Monte Calvo, s'élevant à plus de 1,500 mètres de hauteur, retient presque toujours autour d'elle une calotte de nuages.⁵⁴

Deux amples phrases, découpées par des pauses de ponctuation (virgules ou points) qui en segmentent le rythme. Des subordonnées (« qui devient », « faisant des taches », « s'élevant ») permettent au discours de rebondir, un pas après un autre, suivant presque le chemin des voyageurs. La dénotation entendue comme qualification adjectivale joue un rôle de premier plan. Les adjectifs sont nombreux et précis, ils indiquent la forme, la couleur et ses nuances, mais aussi des sensations ou des impressions (« insupportable », « belle »). Il faut aussi inclure dans cette tendance à la qualification les adverbes,⁵⁵ surtout en -ment, qui confèrent à la dénotation une précision remarquable. Souvent les voyageurs introduisent aussi des formes mimétiques (comme le discours direct ou de brefs dialogues) qui ouvrent les récits canoniques aux charmes du discours, pour le dire en termes narratologiques.⁵⁶

⁵⁴ À travers l'Apulie et la Lucanie, *op. cit.*, « Siponto et Manfredonia », p. 41.

⁵⁵ Claude Guymier, *Les adverbes du français. Les cas des adverbes en -ment*, Paris, Ophrys, 1996 et C. Molinier - F. Levrier, *Grammaire des adverbes. Description des formes en -ment*, Genève, Droz, 2000.

⁵⁶ Voir Émile Benveniste, *Problèmes de linguistique générale*, Paris, Gallimard, 1966 (surtout les essais « Les relations de temps dans le verbe français » et « De la subjectivité dans le langage ») ; Roland Barthes, « Introduction à l'analyse structurale des récits », *Communication* 8, 1966, pp. 1-27 ; Gérard Genette, « Discours du récit », in *Figures III*, Paris, Éditions du Seuil, 1972, pp. 65-267. Pour une mise au point récente de cette question Jean-Michel Adam, « Linguistique - Récit - Narratologie », *Pratiques. Linguistique, littérature, didactique*, nn. 181-182 (*Le récit en question*), 2019, <https://doi.org/10.4000/pratiques.5632>.

Une dernière observation sur la forme des récits. Les écrivains appellent leurs ouvrages « Lettres », « Notice », « Voyage » : ces définitions ne doivent pas tromper le lecteur. Il n'y a aucune variation linguistique dans l'écriture ; nous pouvons désormais parler de ce qu'en littérature on appelle explicitement un « genre » d'écriture. Le texte est désormais partagé en chapitres qui décrivent le lieu visité ; le lecteur n'est plus obligé de suivre le périple du voyage comme cela arrivait à la Renaissance, mais il peut choisir d'ordonner et de réaménager librement le texte dans un parcours de lecture libre,⁵⁷ qui met en jeu sa propre coopération sur la base de sa culture, de ses goûts. L'absence presque totale de lexique de spécialité dans la description des ports, des forteresses, des monuments, explicite le standard des lecteurs et l'intention vulgarisatrice.

Notre parcours d'analyse a utilisé les descriptions de ports dans un corpus diachronique de textes et de relations de voyage qui ne peut pas être, par sa nature, par les finalités liées à son contenu, par les influences culturelles sur la modalité de rédaction, homogène. Cependant, au niveau linguistique, il est possible de dégager des réflexions liées au « matériau », la langue, dont est faite la description. À titre d'exemple et avec toutes les problématiques que la constitution du corpus comporte, cette analyse a été effectuée sur les textes décrivant les ports des Pouilles, qui jouent un rôle de premier plan, car les ports, pour des raisons différentes selon les époques, attirent l'attention des voyageurs.

⁵⁷ Umberto Eco, *Lector in fabula. La cooperazione interpretativa nei testi narrativi*, Milano, Bompiani, 1979.

« Trieste, pas si triste que ça ! ».
La ville des Habsbourg et son port dans
les discours touristiques en ligne

LOREDANA TROVATO

Trieste : « la più strana città »

La ville de Trieste a toujours eu du mal à trouver sa place dans les récits et les journaux de voyage qui, dès l'époque du Grand Tour, décrivaient, célébraient et présentaient les beautés de Florence, Rome, Naples ou Venise. Du reste, Trieste n'était même pas en Italie, car, sous l'égide autrichienne, c'était une « terre de confins, déjà tournée vers l'horizon balkanique ».¹ Des auteurs tels que Stendhal, Chateaubriand, Mérimée, Joyce ou Paul Morand ont gravé à jamais dans leurs œuvres et mémoires l'image de « la più strana città », comme l'appelait Umberto Saba,² qui, se trouvant à la frontière avec plusieurs langues-cultures, assurait une fonction stratégique en tant que principal débouché maritime de l'Empire des Habsbourg.

Son développement et sa renommée au cours des siècles sont liés notamment à son port et aux nombreuses activités commerciales qui y ont lieu. C'est grâce à son statut de port franc obtenu en 1719, au moment où le café conquérait l'Europe, que Trieste est devenue la capitale de cette denrée ; c'est là qu'elle arrivait pour aller ensuite vers Vienne et l'Europe centrale. La diffusion de cette boisson explique en outre la naissance des cafés, considérés comme des lieux de rencontres et d'échanges, dont certains existent encore aujourd'hui et sont l'une des étapes obligatoires du touriste qui transite par cette ville : le Caffè Tommaseo et le Caffè degli Specchi, fondés au XIX^e siècle, ou le Caffè San Marco qui date de 1914.

Mais Trieste, ce n'est pas seulement la *dolce vita* des cafés et la dimension littéraire attirant écrivains et intellectuels de tous les coins du

¹ Gisèle Vanhèse, « De la ville-énigme à la ville-palimpseste. Trieste dans la poésie d'Yves Bonnefoy et de Lance Henson », in AA.VV., *Estudos en homenagem ao professor Doutor Antonio Ferreira De Brito*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade, 2004, p. 349.

² Umberto Saba, « Verso casa », in *Tutte le poesie*, a cura di Arrigo Stara, Milano, Mondadori, coll. « Meridiani », 1994, p. 90.

monde. Dans les années 1980, avant la chute des régimes soviétiques, c'était également le « bazar des Balkans », à cause de son statut de ville frontalière entre l'Est et l'Ouest. À chaque fin de semaine, elle était prise d'assaut par une masse énorme de personnes arrivant des pays de l'Est pour acheter ce qu'ils ne trouvaient pas facilement chez eux.

L'écrivaine de voyage anglaise Jan Morris, dans *Trieste ou le sens de nulle part* (2018), offre un témoignage lucide et sans filtres de cette période, en nous permettant de montrer comment l'imaginaire culturel (au sens attribué à l'expression par Anne-Marie Houdebine)³ construit autour de cette ville a toujours basculé entre deux pôles axiologiquement orientés, un positif, lié à l'héritage des Habsbourg et à sa tradition culturelle, et un négatif, associé à l'époque de décadence qui va des années 1960 du boom économique aux années 1990 :

Durant quelques années, ce fut le trouble marché des articles les plus recherchés dans les sociétés déshéritées de Hongrie, Tchécoslovaquie, Bulgarie, Roumanie et Yougoslavie elle-même. Les blue-jeans, par exemple, étaient presque devenus une monnaie d'échange tant leur demande était pressante de l'autre côté : les tréteaux du marché de Ponterosso gémissaient sous le poids de « bleus de Nîmes » d'origine douteuse (« Jeans, ce qu'il y a de mieux pour la dérouillée, le repassage et la baise » disait en anglais l'étiquette de l'un d'eux que j'ai vue de mes yeux). Le trafic prospérait de tout ce qui pouvait se revendre avec profit, passer en contrebande ou au marché noir – les devises, les timbres, l'électronique, l'or.⁴

C'est une période controversée de l'histoire de Trieste : plusieurs documents écrits, oraux et filmiques⁵ soulignent la métamorphose subie

³ Pour approfondir la notion d'« imaginaire culturel », voir Anne-Marie Houdebine, « De l'imaginaire linguistique à l'imaginaire culturel », *La Linguistique*, vol. 51 (1), 2015, pp. 3-40.

⁴ Jan Morris, *Trieste ou le sens de nulle part*, traduit par Guillaume Villeneuve, Bruxelles, Éditions Nevicata, 2018, édition e-pub, sans numéro de page ; titre or. *Trieste and the Meaning of Nowhere* (2001).

⁵ Citons, à ce propos, le documentaire d'Alessio Bozzer, « Trieste, Yugoslavia » (2017). Une exposition, « Ponterosso/Memorie », a été en outre réalisée en 2014 à Trieste pour reconstruire « attraverso fotografie, filmati e oggetti una delle pratiche che più simboleggiarono la permeabilità del confine italo-jugoslavo negli anni della guerra fredda, quella dello shopping a Trieste », <https://www.qcodemag.it/archivio/2014/11/10/trieste-jugoslavia-shopping/>.

par cette ville durant une vingtaine d'années à peu près, lorsque, à chaque fin de semaine, elle était envahie par des milliers de personnes.

Gli jugoslavi si recano nelle zone di confine del Friuli Venezia Giulia, iniziando così a comprare vestiti, oro, caffè, detersivi, utensili, ricambi per auto, pasta e persino bambole. Il mercato triestino si allarga a macchia d'olio, iniziando da Ponterosso, poi in piazza Libertà e estendendosi anche al borgo Teresiano. Inizia così l'epopea dei "jeansinari"; il tessuto blu Genova diventa il simbolo di questa brama di prodotti dell'occidente; le persone si provano i vestiti sotto il portico di Sant'Antonio che diventa così un grande camerino. Gli autobus che portano i clienti a Trieste hanno la stella rossa sulla targa, all'interno vi siedono soprattutto croati e sloveni, ma nel giro di pochi anni il fenomeno arriverà a riguardare tutti i popoli della Jugoslavia, senza conoscere periodi di bassa stagione.⁶

Il est donc possible de remarquer, au fil du temps, la construction et l'ancrage de deux imaginaires culturels qui correspondent aux deux facettes de l'histoire et de l'évolution de cette ville. Ainsi nous sommes-nous demandé si les écrits touristiques présentaient aussi ce balancement axiologique entre une vision foncièrement négative de Trieste, celle d'une cité portuaire et industrielle triste et sale, et l'image positive, quelque peu idéale et idéalisée, qui renvoie à l'époque des Habsbourg et à une vie littéraire et culturelle intense. En outre, nous nous sommes posé la question de savoir si l'imaginaire culturel actuel était influencé par l'attribut de ville portuaire et industrielle, et si l'ensemble des traits sémantiques et des stéréotypes caractérisant les ports et leur environnement détermine le jugement du touriste, et notamment du touriste potentiel.

Choix et caractéristiques énonciatives du corpus

Avant d'entamer l'analyse, il faut tout d'abord essayer de définir le « discours touristique », et notamment le discours touristique en ligne. En effet, le domaine touristique s'est beaucoup développé sur le Web au cours de ces deux dernières décennies, grâce à la flori-

⁶ Luca Palmarini, « Il mercato di Ponterosso e l'epoca dei "jeansinari" », *Il foglio letterario*, 19 janvier 2018.

son de sites officiels ou non de promotion touristique, de guides réalisés par des experts ou de simples voyageurs, de matériel divers (photos, reportages et articles, documents audiovisuels, etc.) que les internautes peuvent facilement trouver en cliquant le nom de la destination sur n'importe quel moteur de recherche. Si, d'un côté, cette facilité à accéder à des contenus et à des services a permis une communication plus rapide entre professionnels du secteur et clients potentiels ou entre voyageurs, de l'autre, elle a entraîné la fermeture de plusieurs agences de voyage⁷ et, en même temps, la diminution progressive de la présence sur le marché des guides de voyage au format papier.

Variété, accessibilité, facilité : ce sont les trois mots-clés qui expliquent notre choix d'utiliser seulement des écrits qui relèvent du canal Internet et qui s'inscrivent, par conséquent, dans le processus de communication multimodale. Notre objectif se veut, en premier lieu, d'offrir une description et une analyse des modalités et des stratégies discursives les plus importantes, adoptées par des voyageurs différents (français et francophones) dans leurs blogs ou dans les guides « non officiels », c'est-à-dire les guides réalisés par des non professionnels du secteur dans un but informatif – et ludique aussi – et non pas commercial.

Quelques précisions s'imposent. En premier lieu, nous avons sélectionné les discours qui s'inscrivent dans la « scène englobante »⁸ touristique. Puisqu'ils peuvent inclure les écritures littéraires de voyage (romans, journaux intimes, autobiographies, récits divers, etc.), nous avons décidé de ne sélectionner que les sites présentant des textes

⁷ Un article paru dans *La Presse* du 25 septembre 2014, signé Audrey Kaufmann, se demandait s'il fallait considérer l'agence de voyage comme « un concept dépassé à l'heure d'Internet ». Mais ce n'était pas le seul, car différents journaux et revues ont posé la problématique il y a plusieurs années déjà. Il suffit de penser qu'en 2007, lors de la convention du syndicat national des agents de voyages qui se réunissait à Biarritz, la profession redoutait, à cause de la concurrence d'Internet, une disparition de 30% des agences de voyages physiques. Voir, à ce propos, l'article de Laurent Guéna, « Tourisme : face à Internet et à la crise, les agences de voyages sont-elles "hors-jeu" ? », *La Tribune*, 23 avril 2014, latribune.fr.

⁸ Cf., à ce propos, Dominique Maingueneau, *Discours et analyse du discours*, Paris, Armand Colin, 2014, pp. 125-127.

« factuels » ou « pragmatiques » à caractère non promotionnel. Nous n'avons pas utilisé de guides au format papier célèbres, tels que les guides Routard, Michelin ou Lonely Planet, car nous avons voulu focaliser notre attention sur l'imaginaire véhiculé par les écrits non professionnels et non promotionnels. Il s'agit, au total, de vingt-cinq sites et blogs, choisis à partir du critère de base de la pertinence par rapport au sujet abordé.⁹ Par conséquent, nous avons analysé seulement les sites et les blogs thématiques et ceux qui présentent Trieste comme une étape importante – voire incontournable – (exemple : *figure 1*), tandis que nous n'avons pas retenu ceux qui ne proposent pas de circuits de la ville ou qui ne donnent que des informations lacunaires ou peu pertinentes.



Figure 1 - Blog « Trace ta route »

Nous nous sommes ensuite posé la question de l'identité et du statut à attribuer aux émetteurs et aux destinataires. En particulier, nous nous sommes demandé s'il était possible de proposer une analyse de

⁹ Voir webographie à la fin de cet article.

l'imaginaire pré et post-construit de Trieste et de son statut de ville portuaire à partir de la relation entre ceux qui produisent et ceux qui reçoivent ce type d'écrits touristiques. Nous avons donc travaillé tout d'abord sur l'identité des scripteurs,¹⁰ en relevant des différences remarquables entre les guides et les blogs. En effet, dans le premier cas, les scripteurs sont souvent anonymes, les textes étant le fruit d'un travail d'équipe, tandis que, dans l'autre, nous trouvons souvent une page de présentation des blogueurs. Ainsi, nous avons pu constater que, pour la plupart, les auteurs sont des jeunes blogueuses (exemples : figures 2 et 3).



Figure 2 - Blog « Génération voyage »

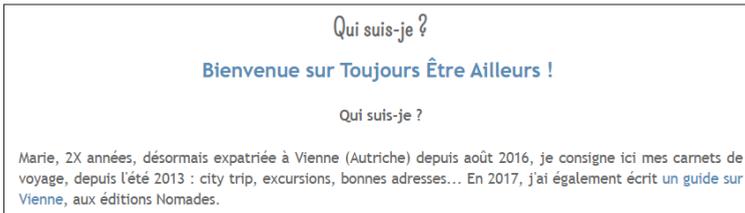


Figure 3 - Blog « Toujours être ailleurs »

Ces discours se caractérisent en outre par leur hétérogénéité énonciative, en termes d'hétérogénéité des points de vue (des sujets énonciateurs) et de polyphonie, dans le sens qu'ils sont le produit d'une mul-

¹⁰ Nous utilisons cette notion à caractère didactique parce qu'elle nous permet d'indiquer, de manière générale, toute « personne qui produit du discours écrit » (*Grand Robert de la langue française*, édition abonnés en ligne) et « de considérer la singularité du sujet, son investissement dans l'écriture, le sens qu'il donne à l'activité, sa "parole" » (Isabelle Delcambre, « Du sujet scripteur au sujet didactique », *Le Français aujourd'hui*, 157 (2), 2007, p. 33.

titude d'autres discours « en interaction ».¹¹ Vu le canal Internet, le destinataire est, lui aussi, hétérogène, car il s'agit d'un « auditoire composite, réunissant des personnes différenciées par leur caractère, leurs attaches ou leurs fonction »,¹² ce qui implique l'impossibilité de cibler le message sur une catégorie précise de récepteur, ainsi que l'emploi d'un registre courant, voire familial (surtout dans les blogs). En effet, on peut facilement remarquer l'absence de termes de spécialité ou soutenus, car les blogueurs et les blogueuses cherchent plutôt à établir une sorte de connivence amicale avec l'ensemble de leurs lecteurs.

Les guides utilisent la forme impersonnelle, dans le but de mettre au centre le lecteur. Ce dernier devient le véritable protagoniste du voyage grâce à l'emploi du pronom « vous », ce qui donne l'idée d'une sorte d'échange, d'interaction directe avec lui, comme dans les exemples suivants :

Située entre les frontières de Slovénie et de Croatie, Trieste vous fait profiter d'une atmosphère bohémienne mêlée à l'esprit habsbourgeois qui caractérise le bourg. Cette ville frontalière de l'Italie a tout pour vous plaire. Elle saura enrichir votre voyage dans le pays et vous assurera un total dépaysement.¹³

L'Italie est connue pour ses grandes marques de mode. Il serait vraiment dommage de ne pas profiter de votre citytrip à Trieste pour faire un peu de shopping. Vous y trouverez presque toutes les plus grandes marques, ainsi que des petites boutiques plus authentiques.¹⁴

Dans son prolongement, vous pourrez découvrir le Molo Audace, un quai de pierre construit au XVIII^e siècle, témoignant aussi de la forte activité maritime passée.¹⁵

Vous profiterez de cette atmosphère bohémienne mêlée à l'esprit bourgeois qui caractérise cette ville.¹⁶

¹¹ Au sens attribué à la lexie « discours-en-interaction » par Catherine Kerbrat-Orecchioni dans *Le Discours en interaction*, Paris, Armand Colin, 2005.

¹² Ruth Amossy, *L'Argumentation dans le discours*, Paris, Armand Colin, 2013, p. 63.

¹³ <https://www.voyageslovenie.com/guide-slovenie/destination/trieste>.

¹⁴ <https://www.suncamp.fr/blog/listing/citytrip-trieste-escapade-surprenante/>.

¹⁵ <https://generationvoyage.fr/visiter-trieste-faire-voir/>.

¹⁶ <https://www.tresorsdumonde.fr/trieste/>.

Au contraire, le blog, en tant que nouvelle forme d'écriture de l'intime, permet au scripteur de manifester plus directement sa subjectivité. Se rapprochant du genre des journaux personnels, il a pour but « to express the author's subjective, often intimate perspective on matters of interest to him or her. In the case of most blogs, the matters of interest concern the authors and their daily lives ».¹⁷ Les blogueurs et les blogueuses parlent toujours à la première personne, en assumant entièrement la responsabilité de l'énonciation et des points de vue exprimés, comme dans les exemples ci-dessous :

Bon, il faut dire que c'est là-bas que nous nous sommes rencontrés, Ari et moi, il y a de nombreuses années. Ari y a aussi vécu un an pendant ses études. Nous sommes donc assez sentimentaux vis-à-vis de Trieste.¹⁸

Avec cet article, j'espère vous emmener découvrir une région peu connue des touristes (et même des italiens [*sic*]) et vous partager toute mon expérience et mes coups de cœur d'un endroit que je connais si bien...¹⁹

Reprenant l'idée de Michel Foucault selon laquelle « il y a une technologie de la constitution de soi qui traverse les systèmes symboliques tout en les utilisant »,²⁰ Oriane Deseilligny relève que « le blog constitue [...] un avatar moderne de cette technologie de soi, dans lequel se rencontrent désir de réflexivité et besoin de transativité au service de la construction de la subjectivité ».²¹

¹⁷ Susan C. Herring, Lois Ann Scheidt, Sabrina Bonus, Elijah Wright, « Bridging the Gap: A Genre Analysis of Weblogs », *Proceedings of the Thirty-seventh Hawaii International Conference on System Sciences (HICSS-37)*, Los Alamitos, IEEE Press, 2004, p. 106.

¹⁸ <https://nomadturtles.com/trieste-italie/>.

¹⁹ <https://reporterontheroad.com/fr/le-frioul-venetie-julienne-en-italie-entre-nature-et-culture/>.

²⁰ Michel Foucault, « À propos de la généalogie de l'éthique : un aperçu du travail en cours », in *Dits et Écrits II*, Paris, Gallimard, coll. « Quarto », 2001, p. 1447.

²¹ Oriane Deseilligny, « Le blog intime au croisement des genres de l'écriture de soi », in *Itinéraires*, 2, 2010, p. 82.

Quel imaginaire de Trieste, « ville portuaire » ?

Après avoir repéré les caractéristiques énonciatives principales de ce type d'écrits touristiques, il faut maintenant se focaliser sur leurs structures formelles, afin d'essayer de comprendre si elles véhiculent un imaginaire précis et/ou univoque de Trieste et de son statut de ville portuaire. À cela se rattache étroitement la question du traitement des stéréotypes (éventuels), mais aussi des formules et des commentaires axiologiques utilisés dans la tentative de démanteler (éventuellement) l'imaginaire préconstruit, lorsqu'il est négatif ou peu adapté aux exigences du touriste potentiel, s'il est vrai que les discours touristiques en tant que « discours pluriels se plaisent le plus souvent à construire de belles images – fictives ou réelles – et aident à modeler les imaginaires pour encourager le départ ».²²

Sous l'angle sémiotique, il faut considérer le port comme une « figure actantielle », parce qu'il « conjugue une dynamique de transformation et une figure iconique identifiable ».²³ En effet, il peut être perçu comme une « force » pour son « pouvoir de transformation » et la capacité d'être une « présence efficiente, une intense énergie, mais dont la capacité d'occupation de l'étendue est indéterminée, et non localisable ».²⁴ Toutefois, il peut être envisagé comme une « forme » aussi, du fait d'être une « icône stable et reconnaissable, avec son enveloppe propre (sa physionomie) [...] qui lui confère son identité et son individualité ».²⁵

Le port est donc « force » et « forme », deux éléments opposés et opposables, car il n'est pas seulement l'« abri naturel ou artificiel aménagé sur une côte pour recevoir et protéger les navires, et installé de manière qu'ils puissent opérer leur chargement et leur déchargement »,²⁶ mais aussi une sorte d'entité idéale, abstraite, qui détermine

²² Nadine Celotti, « Traduire pour accueillir l'étranger en voyage. Qu'en est-il des sites web touristiques institutionnels sur Trieste, "la plus 'mitteleuropéenne' des villes italiennes" », in *Rivista Internazionale di Tecnica della Traduzione*, 11, 2009, Trieste, p. 86.

²³ Jacques Fontanille, *Corps et sens*, Paris, PUF, 2011, p. 77.

²⁴ *Idem*, p. 78.

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ *Grand Robert de la langue française*, édition abonnés en ligne.

et engendre la ville, qui préside à sa constitution et à ses transformations, comme en témoignent les exemples à suivre :²⁷

Introduction	« Aussi, grâce aux infrastructures poussées et à sa position géographique, elle fut longtemps l'un des plus grands ports de la Méditerranée ».	À travers le superlatif relatif, l'une des stratégies les plus utilisées dans les discours touristiques, le port apparaît, à la fois, « forme » et « force ».
La fontaine des Quatre Continents	« La pièce en elle-même représente Trieste et son statut de ville commerçante et portuaire, à ce moment-là encore très active ».	Le port est une « force », conférant à la ville un statut axiologique positif et déterminant son développement architectural et touristique.
Le Canal Grande	« Le Canal Grande est un canal artificiel qui fut aménagé au milieu du XVIIIe siècle dans le but de laisser les bateaux marchands accéder au centre-ville. Ainsi, ils pouvaient plus aisément décharger et charger leurs marchandises sur les quais. Ceci pour désengorger les autres quais de Trieste qui étaient alors un port marchand très actif ».	Encore une fois, le port est vu comme une « force », un actant qui concourt à l'expansion et à l'évolution de la ville, ainsi qu'à la construction des œuvres urbaines les plus connues et visitées par les touristes.
Où loger à Trieste ?	« La ville de Trieste est divisée en sept arrondissements, tous organisés autour du port et de la place centrale ». « Enfin, dans la continuité, découvrez le Vieux-Port, très pratique pour visiter Trieste et ses alentours, car il est proche de la gare. »	Le port est « force » et « forme » et il a une valeur axiologique positive, soulignée par le superlatif. Le Vieux-Port a lui aussi un rôle actantiel pour sa position stratégique permettant au touriste de découvrir facilement la ville.

²⁷ Les citations suivantes sont tirées de <https://generationvoyage.fr/visiter-trieste-faire-voir/>.

Les blogs et les guides présentent ce rôle stratégique du port surtout dans les chapeaux introductifs et, généralement, à travers l'emploi de certaines stratégies discursives et structures langagières qui se répètent de texte en texte, comme si les scripteurs s'influençaient mutuellement.

Blog : nomadturtles ²⁸	Ce carrefour des influences et cultures a aussi longtemps été, de par sa position stratégique, un port de commerce important où échangeaient des marchands du monde entier.
Blog : latavoladigael	Trieste et le café, c'est une histoire d'amour qui remonte au 19 ^{ème} siècle. À cette époque, la ville – grâce à son port – était une [sic] point stratégique et une plaque tournante pour le commerce de l'or noir.
Guide : cityzeum.com	Ville frontière entre le Frioul-Vénétie et la Slovénie, Trieste est une belle cité portuaire dont les charmes demeurent largement méconnus. La ville s'organise autour du port du canal grande et la place ouverte sur la mer (piazza dell'Unità d'Italia). [...] l'été, cette jolie ville portuaire est animée.
Guide : voyageslovenie.com	Lieu de rencontre entre les roches karstiques et les vagues de la mer Adriatique, elle dispose d'un port international qui rivalise celui de Venise. Symbole de la nouvelle Trieste, ce port a été construit vers le XVIII ^e siècle sous ordre de l'impératrice Marie Thérèse.
Guide : voyageforum.com	Cette grande agglomération portuaire possède un beau centre où l'influence de l'architecture austro-hongroise est notamment présente.
Guide : captainferry.com	Les ressources de la ville sont avant tout dues au port international, rival de celui de Venise [...]. Avec un port touristique en plein essor, l'activité du secteur du tourisme est en nette progression.

²⁸ Pour tous les blogs et les guides cités dans ce tableau, voir la liste dans la webographie à la fin de cet article.

<p>Guide : citybreaksaaa.com</p>	<p>Son histoire en fait une ville très cosmopolite. Après avoir fait partie de l'empire austro-hongrois dont elle était le débouché maritime. Elle en a été séparée après la Première Guerre mondiale, a été ballottée entre les différentes nations l'entourant, a été envahie par Tito avant de redevenir officiellement italienne en 1954. Tout cela ne l'a pas empêchée d'être un port très actif où sont nées de grandes compagnies d'assurances comme Generali ou le Lloyd Autrichien.</p> <p>Trieste est un port et c'est une évidence car elle est bordée par l'Adriatique sur toute sa façade.</p> <p>De la Piazza Dell'Unita [<i>sic</i>] on voit des bateaux dans tout le golfe et des installations portuaires. Les installations portuaires modernes sont en pleine activité, les installations anciennes vont faire l'objet d'un vaste projet de réhabilitation pour y installer une marina, un centre de congrès et des hôtels.</p>
--------------------------------------	--

Les titres et les chapeaux introductifs présentent souvent des épithètes en apposition telles que « ville portuaire », « cité portuaire », « port impérial », « port international », dont la fonction est d'annoncer, voire de révéler ce lien étroit entre la ville et son port, afin d'aider les lecteurs à se faire une première idée de la ville, en la situant par rapport à sa position géographique et à son prestige de ville côtière et industrielle, ayant un espace portuaire en pleine activité et de grande renommée.

Et pourtant, dans l'imaginaire collectif et social, l'expression « ville portuaire » est souvent associée à une perception négative qui dérive de la tradition littéraire du roman maritime, où le port est représenté comme un espace mal famé et déviant.²⁹ Ainsi, au début de notre recherche, nous croyions trouver des renvois à cet imaginaire négatif, ne fût-ce que dans un but argumentatif-rhétorique, ou tout simplement esthétique : à savoir, partir d'un « ensemble négativement valorisé »,

²⁹ Voir, à ce propos, Damien Cailloux, « L'émergence des bas-fonds de l'Ouest », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, vol. 124 (4), 2017, pp. 111-132.

d'un « schème récurrent et figé en prise sur les modèles culturels et les croyances d'une société donnée »³⁰ pour le déconstruire. En réalité, il n'y a qu'un blog qui utilise cette stratégie ; et ce dans le but de mieux souligner l'étonnement et le plaisir face à la découverte d'une ville portuaire qui démonte tous les clichés et les stéréotypes littéraires et socioculturels. Cet objectif est très clairement exprimé à partir du titre : « Au-delà des a priori, Trieste, pas si triste que ça ! », grâce au jeu de mots, créé par les deux paronymes « Trieste » et « triste ».

Visiter Trieste, voilà une idée qui ne m'avait jamais traversé l'esprit ! Bien au contraire, j'imaginai une ville portuaire horrible comme Gênes ou Le Havre (jumelé avec d'ailleurs...). Malgré cela, c'est au cours d'un road trip en Italie du Nord au retour de Slovénie que j'y ai fait une halte pour une nuit. Alors que mes a priori se confirmaient en entrant dans la ville, son centre historique m'a complètement bluffé ! Belle surprise !³¹

Le chapeau introductif de ce blog pose tout de suite l'attention du lecteur sur les préjugés et les idées reçues du blogueur. L'axiologie négative de cette première partie ne semblerait pas annoncer un renversement total du jugement qu'on trouve ensuite à la fin de ce petit paragraphe, où le terme « bluffé » n'a pas de connotation neutre, car il s'accompagne d'une évaluation très positive de la stupeur provoquée par la « belle surprise ».

Tout au long de son récit, le blogueur témoigne son enthousiasme pour cette ville, jusqu'à déconstruire le dernier a priori : se baigner à Trieste ! Dans la section homonyme, il répète la même structure langagière pour renforcer l'expression du sentiment de stupeur provoqué par le plaisir de la découverte :

Là encore, a priori. Très franchement, en voyant l'importance du port (ferrys, tankers, grues...) au cœur de la ville, l'idée de se baigner à Trieste ne m'avait même pas traversé l'esprit ! C'est en repartant par la nationale le lendemain en direction de Padoue que j'ai fait une agréable surprise. Le bord de mer le long de la route a été aménagé

³⁰ Ruth Amossy, « La notion de stéréotype dans la réflexion contemporaine », *Littérature*, n. 73, 1989, p. 36.

³¹ <https://www.trace-ta-route.com/au-dela-a-priori-trieste-italie/>.

(bétonné) pour être une plage. Le site est occupé quasiment que par des personnes âgées, ce qui en fait un lieu très... calme et tranquille.³²

Un dernier exemple de ce type de stratégie discursive peut être repéré dans la conclusion de la section consacrée à Trieste du guide « cityzeum », où l’assertion « Trieste a la réputation d’être essentiellement industrielle et portuaire » a une valeur négative parce qu’elle est suivie de « ceci est vrai d’une part », qui confirme la véracité de l’affirmation. Le jugement est cependant atténué grâce à la conjonction « mais » qui, en marquant l’opposition par rapport à ce que l’on vient d’écrire, permet au scripteur de faire mieux ressortir son évaluation positive :

Ville frontière avec la Slovénie, sur la route des Balkans, Trieste est une belle cité italienne dont les charmes demeurent méconnus : elle subit encore aujourd’hui l’ombre de sa puissante voisine Venise, véritable aimant à touristes. Trieste a la réputation d’être essentiellement industrielle et portuaire ; ceci est vrai d’une part, mais il faut également savoir que la ville est réputée pour offrir une bonne qualité de vie, coincée entre la mer Adriatique, source de sa richesse commerciale, et les premiers frémissements des Alpes, hauteurs sur lesquelles est juchée Trieste. Une étape qui ne laissera pas indifférent le voyageur de passage.³³

Quelques notations en guise de conclusion

Le port revêt un rôle stratégique dans les discours touristiques publiés en ligne, car il est considéré comme l’une des forces motrices de la ville depuis toujours, l’axe autour duquel tourne non seulement sa vie économique, mais aussi son développement, ainsi que la construction de l’image et de l’imaginaire que l’on offre aux touristes et aux touristes potentiels, mais aussi à n’importe quel lecteur tombant par hasard sur un de ces blogs ou guides.

Dans l’imaginaire collectif, Trieste ne présente plus l’ensemble des connotations négatives des villes portuaires qu’on peut trouver dans divers témoignages et discours jusqu’aux années 1990. Nous nous proposons donc, dans des recherches et articles à venir, de poursuivre cette analyse en comparant les discours d’hier avec ceux de nos jours

³² *Ibidem.*

³³ <https://www.cityzeum.com/tourisme/trieste>.

pour montrer d'une manière plus efficace et plus claire l'évolution de l'imaginaire culturel et le processus de déconstruction des stéréotypes. Une deuxième étape pourrait être en outre une analyse – d'un point de vue diachronique et synchronique – des guides officiels, accrédités, et des discours à visée promotionnelle, en les comparant aux discours non promotionnels ; ce travail pourrait, à notre avis, aider les professionnels du marketing touristique et les créatifs à mieux cibler leurs messages et à mieux construire leurs offres de voyage et leurs circuits.

Webographie

<https://www.qcodemag.it/archivio/2014/11/10/trieste-jugoslavia-shopping/>
www.lerobert.com
<https://www.latribune.fr/opinions/tribunes/20130423trib000761149/tourisme-face-a-internet-et-a-la-crise-les-agences-de-voyages-sont-elles-hors-jeu.html>
<https://www.lapresse.ca/voyage/nouvelles/201409/25/01-4803490-lagence-de-voyage-un-concept-depasse-a-lheure-dinternet.php>

Sites et blog consultés

<http://lablogtrotteuse.over-blog.com/2017/07/trieste-ville-italienne-de-l-adriatique.html>
<http://www.toujoursetreailleurs.com/2018/02/trieste-city-guide.html>
<https://citybreaksaaa.com/2016/10/07/trieste-italie-italy-adriatique-tourisme-litterature/>
<https://destinations-europe.com/video-voyage-trieste-incontournables/>
<https://fr.sailsquare.com/p/italie/venise-et-golfe-de-trieste>
<https://generationvoyage.fr/visiter-trieste-faire-voir/>
<https://lasemainedunegourmette.com/tag/trieste/>
https://latavoladigael.com/ec_escapade/trieste-cafes-historiques/
<https://laurieclbt.wordpress.com/2017/08/03/trieste-la-bella/>
<https://nomadturtles.com/trieste-italie/>
<https://reporterontheroad.com/fr/le-frioul-venetie-julienne-en-italie-entre-nature-et-culture/>
<https://voyageforum.com/guides/trieste/>
<https://www.bourse-des-voyages.com/guide-voyage/vacances/hotel-trieste.html>
<https://www.captainferry.com/fr/ports/trieste-112>

<https://www.cityzeum.com/tourisme/trieste>
<https://www.navily.com/fr/port/marina-san-giusto-trieste/964>
<https://www.petitfute.com/v49787-trieste/>
<https://www.placesonline.fr/italie/guide-trieste>
<https://www.routard.com/reportages-de-voyage/cid137456-italie-trieste-et-les-tresors-caches-du-frioul.html>
<https://www.suncamp.fr/blog/listing/citytrip-trieste-escapade-surprenante/>
<https://www.trace-ta-route.com/au-dela-a-priori-trieste-italie/>
<https://www.travelerandfree.com/fr/Trieste>
<https://www.tresorsdumonde.fr/trieste/>
https://www.tripadvisor.fr/Attractions-g187813-Activities-Trieste_Province_of_Trieste_Friuli_Venezia_Giulia.html
<https://www.voyageslovenie.com/guide-slovenie/destination/trieste>

La communication publique portuaire sur la protection de l'environnement et de l'accessibilité : entre textes, discours et dispositifs énonciatifs

JANA ALTMANOVA

CAMILLA NAPPI

SARAH NORA PINTO

SILVIA DOMENICA ZOLLO

Introduction

Lieu des échanges par définition, le port se configure depuis toujours comme un espace d'interactions hétérogènes qui implique une pluralité d'acteurs sociaux et dans lequel se déroulent de nombreuses activités professionnelles liées à différents secteurs économiques : commerce, tourisme, transports, douanes, pêche, etc. Vecteur de l'économie mondiale, nationale et régionale, le port représente également une interface sur le monde et les autres cultures, ce qui en fait un lieu susceptible de contribuer à la valorisation du patrimoine socio-culturel et historique du territoire dont il fait partie, mais aussi un espace de communication particulièrement complexe pour des publics variés, peu exploré en tant que tel. Pourtant, la multitude des discours produite par les activités portuaires offre aux études linguistiques et, plus en général, aux sciences humaines et sociales, un terrain privilégié pour l'analyse de la communication professionnelle, de la communication institutionnelle ou encore de la communication promotionnelle, dont la voix d'accès principale reste aujourd'hui la communication numérique, à travers les sites internet.

En prenant comme point de départ les textes et les discours disponibles sur les sites officiels des ports, des institutions maritimes nationales et des principales associations collaborant avec les ports, nous souhaitons interroger dans cette contribution les productions textuelles propres à la communication publique portuaire contemporaine, principalement destinées aux plaisanciers et aux gestionnaires des ports. Nous entendons ici par discours un ensemble de productions linguistiques autour de thématiques données, caractérisées par des postures énonciatives communes et véhiculées en l'occurrence par des textes dont la nature est extrêmement variée (cf. § *Analyse des dispositifs com-*

municationnels dans les espaces portuaires). Nous plaçant du côté du grand public, nous analyserons la communication portuaire à partir de textes centrés sur deux thématiques, la protection de l'environnement et l'accessibilité, qui se retrouvent dans deux typologies discursives, à savoir le discours institutionnel et le discours de sensibilisation. Notre objectif est de dégager les spécificités sémantico-énonciatives de chaque discours.

Le plan de notre contribution est articulé en trois sections : une première section qui introduit le cadre théorique, la méthodologie et la constitution du corpus ; une deuxième section qui analyse les discours institutionnels autour des thématiques de l'environnement et de l'accessibilité ; une dernière section qui analyse la communication portuaire à visée pédagogique, à savoir les stratégies discursives des campagnes de sensibilisation.

Les résultats présentés ici s'insèrent dans le cadre plus large du projet de recherche interuniversitaire, financé par le programme DEFI de l'AUF, intitulé « Les ports de la Méditerranée ». Notre groupe s'occupe en particulier du volet « Ports et médiation linguistique et culturelle » (dirigé par Jana Altmanova), centré sur les aspects linguistiques et interculturels de l'accueil des touristes, travailleurs et autres catégories de voyageurs, en posant l'accent sur la mise en place de matériel destiné à faciliter l'accès aux services essentiels offerts par le port.

Cadre théorique, méthodologie et constitution du corpus

Cadre théorique

Notre analyse se situe au niveau des textes et, plus concrètement, des dispositifs énonciatifs mis en place par les locuteurs dans la communication publique portuaire (présentation de soi, de la thématique, création d'un *ethos* discursif collectif et/ou individuel, usage des pronoms, objectivité, subjectivité, etc.). Le cadre théorique dans lequel s'inscrivent nos analyses recourt essentiellement à la démarche conceptuelle de l'analyse du discours telle qu'elle a été élaborée notamment par Ruth Amossy dans ses analyses sur la dimension argumentative du discours et la notion d'*ethos*,¹ par Dominique Maingu-

¹ Cf. Ruth Amossy, *La présentation de soi : ethos et identité verbale*, Paris, PUF, 2010 ; Ruth Amossy, *L'argumentation dans le discours : discours politique, littérature d'idées, fiction*, Paris, Nathan, coll. « Fac. Linguistique », 2000.

neau² dans la conceptualisation des dispositifs énonciatifs et de la communication et Alain Rabatel³ en ce qui concerne le discours médiatique, entre autres.

En raison de l'hétérogénéité des identités, collectives ou individuelles, des locuteurs et des dispositifs d'énonciation en jeu dans la communication portuaire, nous nous intéresserons aux marqueurs linguistiques et énonciatifs spécifiques, ainsi qu'aux constructions argumentatives qui mobilisent un système de valeurs, de croyances et d'empathie envers l'environnement et l'accessibilité, deux thématiques potentiellement présentes dans ce contexte, constituant également des domaines de recherche investigués par les auteures de ce texte.⁴ L'importance sera donnée également aux postures adoptées par le locuteur et/ou par les groupes de locuteurs ainsi qu'aux questions liées à leur identité sociale et culturelle, car comme l'explique Ruth Amossy :

La relation du « je » au « nous » comporte de toute évidence des enjeux sociaux et politiques importants. Elle marque la volonté du sujet parlant de se voir et de se montrer comme membre d'un groupe qui fonde son identité propre. En retour, elle signifie aussi qu'il en-

² Cf. Dominique Maingueneau, *Analyser les textes de communication*, Paris, Armand Colin, 2016 ; Dominique Maingueneau, *Discours et analyse du discours*, Paris, Armand Colin, 2014, ainsi que J. Angermüller et G. Philippe (éds.), *Analyse du discours et dispositifs énonciatifs. Autour des travaux de Dominique Maingueneau*, Limoges, Lambert-Lucas, 2015.

³ Cf. Alain Rabatel, *Pour une lecture linguistique et critique des médias. Empathie, éthique, point(s) de vue*, Limoges, Lambert-Lucas, 2017.

⁴ Cf. Jana Altmanova et al., « Innovations lexicales dans le domaine de l'environnement et de la biodiversité. Le cas de bio en français et en italien », *Neologica*, 16, Paris, Classiques Garnier, 2022, pp. 85-110 ; Silvia Domenica Zollo, « Les néologismes de Glenn Albrecht face au changement écologique : entre créativité lexicale et bouleversement émotionnel », *Neologica*, 16, Paris, Classiques Garnier, 2022, pp. 203-222 ; Silvia Domenica Zollo, « Lexiques et corpus au service de la littérature océanique : propriétés et relations lexicales dans le domaine de la faune marine » in *Studia Universitatis Babeş-Bolyai Philologia*, n. 1, à paraître ; Silvia Domenica Zollo, « Apprentissage du FLE, inclusion et accessibilité numérique pour les personnes aveugles et mal voyantes », à paraître ; Camilla Nappi, *Transition écologique et transition énergétique en France : entre textes et discours*, Thèse de doctorat en cours de réalisation, Université de Naples Parthenope ; Sarah Nora Pinto, « Les emprunts néologiques en bio- en français et en italien », in Kacprzak, A., Mudrochová, R., Cartier, E. (éds.), *Emprunts néologiques et équivalents autochtones en français, en polonais et en tchèque*, Berlin, Peter Lang, 2023, pp. 212-226.

tend représenter tous ceux que recouvre le pronom « nous », qu'il présente comme leur porte-parole officiel [...]. Comment une parole individuelle peut-elle, dans sa particularité, projeter une image de groupe ? [...] La production d'un *ethos* du groupe par expansion du « je » au « nous » est d'autant plus délicate, que l'image collective est celle de la personne singulière, que l'image collective n'exclut pas la présentation de soi individuelle. Un équilibre changeant et toujours à renégocier s'établit entre la présentation de la collectivité et celle de la personne singulière, entre ce que mon discours montre du collectif au nom duquel il parle et la mise en scène qu'il effectue de mon moi. Comment, en effet, « être nous », dans toute la singularité et la subjectivité de l'acte d'énonciation qui suppose une double mise en scène : celle du « moi » de l'énonciateur et celle du collectif ?⁵

En effet, la relation du « je » au « nous » qui se crée dans le cadre d'une communication particulièrement hétérogène, comme celle qui nous occupe ici, est révélatrice de la stratégie de construction des identités par le discours, qui se manifeste en particulier par l'utilisation du « je » au détriment du « nous ».

Choix méthodologiques et constitution du corpus

Pour cerner les caractéristiques principales de la communication publique portuaire, nous avons tout d'abord dépouillé les sites officiels des grands ports de plaisance de la France et de la Méditerranée ; ensuite, nous avons exploré les sites des ports de plaisance de taille grande et/ou moyenne, en nous arrêtant tout particulièrement sur la présence/absence de traduction en d'autres langues, les thématiques abordées et les instances discursives et énonciatives impliquées (locuteurs, destinataires, etc.).

Cette phase de préconception du corpus nous a permis d'établir une première distinction sur le plan communicatif : si les grands ports se caractérisent par une communication institutionnelle et standardisée renvoyant aux règlements, aux normes et aux directives sur l'aménagement et la gestion du système portuaire au moyen de liens hypertextuels, les ports de taille moyenne ou petite se distinguent par une interface communicative visant essentiellement à informer et renseigner le

⁵ Ruth Amossy, *La présentation de soi : ethos et identité verbale*, op. cit., p. 156.

public sur les services touristiques offerts par le port (histoire, initiatives sociales et culturelles prises par les collectivités territoriales, etc.).

Nous nous sommes alors interrogées sur la manière dont sont affrontées dans ce contexte deux thématiques susceptibles de concerner les usages du port, à savoir la protection de l'environnement et l'accessibilité.

Il s'agit en effet de deux enjeux sociétaux de grande importance, compte tenu du fait que les ports sont des espaces qui ont un fort impact sur les écosystèmes marins et qui accueillent une grande variété de publics (touristes, plaisanciers, habitants des régions côtières et professionnelles). D'autre part, en tant que ERP (Établissement Reçevant du Public) et IOP (Installation Ouverte au Public), le port est tenu de respecter les obligations légales visant à permettre à tous les clients ou usagers de pouvoir entrer et bénéficier des prestations, en rendant ses locaux accessibles (Cf. Loi n. 2005-102 du 11 février 2005).

Dans un deuxième temps, nous nous sommes tournées vers les sites des institutions nationales françaises chargées de la protection de la mer et/ou de la mise en accessibilité des espaces portuaires (Ministères de la mer, de l'écologie, Fédération Française des ports de Plaisance, etc.), afin d'élargir notre recherche. Nous avons également pris en compte le matériel offert par les associations locales et les écolabels nationaux (Écogestes Méditerranée, Gestes Propres, Inf'eau mer, Longitude 184 Nature, Pavillon Bleu, etc.) qui mutualisent et diffusent expériences, conseils, informations et guides pour une meilleure gestion de l'environnement et de l'accessibilité dans le contexte portuaire français. Pour ce faire, nous avons recueilli le matériel au format numérique diffusé sur les réseaux sociaux (comptes Facebook, Twitter et Instagram), bien que ces moyens de communication soient peu exploités par ces lieux institutionnels.

Nous avons ainsi constitué le corpus à partir du dépouillement de : 25 sites de ports du sud de la France (PACE, Occitanie et Corse) ; 7 sites institutionnels (ministères, régions, labels) ; 6 sites d'associations ; 17 comptes Facebook et/ou Instagram (ports, campagnes de sensibilisation).⁶

⁶ Voir liste des sites consultés en annexe.

Nous avons ensuite établi deux sous-corpus :

- un sous-corpus que nous avons dénommé « discours institutionnel », contenant les brochures, les règlements et guides institutionnels autour de la protection de l'environnement et de l'accessibilité ;
- un sous-corpus que nous avons dénommé « discours de sensibilisation », qui s'appuie sur les labels, les brochures, et les guides spécialisés édités par les collectivités, les associations et les opérateurs de transport, concernant exclusivement le thème de l'environnement.

L'écart quantitatif entre le matériel relevant de la thématique « environnement » et celui relevant de l' « accessibilité », tout comme leur différence de densité, atteste que l'information et la communication en termes de diffusion, de sensibilisation et de clarté restent moins visibles et moins pratiquées pour l'accessibilité, en particulier dans les espaces portuaires.

Analyse des dispositifs communicationnels dans les espaces portuaires

Nous avons analysé les données recueillies en tenant compte de plusieurs paramètres pragmatiques dont celui du lieu institutionnel/ lieu d'activité dans lequel se déroule la communication.⁷ Le contexte portuaire, qui remplit plusieurs fonctions, produit par conséquent de multiples genres de discours (oraux et écrits) tels que l'information, l'accueil, la conversation, la promotion, la sensibilisation, la vente, la description, etc. engageant une grande variété d'acteurs socioprofessionnels tant au sein du gestionnaire portuaire et du transport maritime, que dans les services au public. Ainsi, les supports communicationnels y sont très variés : guides, brochures, chartes, livrets, affiches, pancartes, plaquettes, règlements, signalisations, informations publiées sur les sites internet et sur les réseaux sociaux. Enfin, ces textes émanent d'une entité institutionnelle générique (la gestion du

⁷ Dominique Maingueneau, *Analyser les textes de communication*, op. cit., p. 39 ; Dominique Maingueneau, *Discours et analyse du discours*, op. cit., p. 64.

port, l'association, le ministère, etc.), qui s'adresse à un destinataire parfois catégorisé comme usager du port et du littoral : plaisanciers, touristes, travailleurs et résidents.

Nous avons d'abord analysé des dispositifs communicationnels présents dans le corpus afin de relever les marqueurs linguistiques énonciatifs et leurs effets pragmatiques (perlocutoires). Cela nous a permis de distinguer essentiellement deux typologies énonciatives discursives : nous avons d'une part une communication institutionnalisée que l'on pourrait définir comme injonctive et objective, et de l'autre une communication de sensibilisation, engageante et pédagogique.

La communication publique portuaire de type institutionnel

La communication institutionnelle adopte comme support principalement des guides, des brochures et des chartes. Ces dispositifs, provenant majoritairement des campagnes d'information ministérielles ou locales qui ont vu le jour en France au cours des dernières années, entendent stimuler, vis-à-vis d'un large public, une meilleure compréhension des défis environnementaux et sociaux que doivent affronter les ports tels que la problématique des déchets à terre ou sur les embarcations, le traitement des eaux usées, l'usage de produits biodégradables et non-toxiques pour l'entretien des embarcations, le respect de la faune et de la flore marine et de la biodiversité, la gestion du littoral et de la mer et, dans une moindre mesure, de l'aménagement des ports, des plages et des services pour les personnes en situation de handicap.

Les contenus informationnels sont semblables sur tous les supports que nous avons examinés, mais sont exprimés plus ou moins synthétiquement. Les documents intitulés « guide » sont les plus longs et les plus détaillés, comme les 56 pages du *Guide pratique à destination des Éco-plaisanciers. Vivre et respecter la mer au quotidien*, édité par la campagne Écogestes en Méditerranée, soutenue par de nombreux organismes institutionnels, dont des ports, les régions PACA, Occitanie et Corse.⁸ Les brochures reprennent de manière synthétique le contenu de tels guides, ne dépassant pas les deux pages, et ont un graphisme soigné et coloré. Les documents intitulés « charte » ont en revanche

⁸ Cf. <https://ecogestes-mediterranee.fr/>.

une valeur perlocutoire spécifique. En effet, une charte est définie, selon le Petit Robert, comme « liste, recueil de points que l'on s'engage à observer par une adhésion, une signature », et émane d'acteurs institutionnels comme *La charte des plaisanciers*,⁹ qui exposent ainsi publiquement leurs engagements et incitent les citoyens à les suivre.

Ces documents s'adressent aussi bien aux professionnels du gestionnaire portuaire, aux établissements balnéaires, aux collectivités régionales ainsi qu'aux plaisanciers et vacanciers (y compris les personnes en situation de handicap et leurs familles).

Marques linguistiques

Les marques linguistiques qui permettent d'analyser ces dispositifs énonciatifs sont essentiellement :

- des embrayeurs de personne, à savoir « les traces de la présence de l'énonciateur »¹⁰ que nous retrouvons dans le discours sous forme de pronoms personnels, pronoms et adjectifs possessifs, etc. ;
- des embrayeurs de modalité, qui indiquent « quelle attitude l'énonciateur adopte à l'égard de ce qu'il dit ou quelle relation il établit avec le co-énonciateur à travers son acte d'énonciation »¹¹ et donc des verbes à l'infinitif, à l'impératif (les deux également à la forme négative), verbes injonctifs tels que *limiter*, *éviter*, verbes impersonnels, verbe modal *devoir* au présent de l'indicatif et au futur simple).

Distanciation

En ce qui concerne l'embrayage de personne, nous pouvons constater que la communication institutionnelle relative à la protection de l'environnement se caractérise principalement par la prédominance de la 2^e personne du pluriel (vous), employée dans la plupart des cas pour créer une distance entre l'énonciateur et l'allocutaire, notamment lorsqu'il s'agit d'un « vous » de vouvoiement (en effet cette distance est perçue en moindre mesure dans le cas où l'on recourt au

⁹ <http://www.port-ajaccio.com/le-port/environnement/les-eco-gestes>.

¹⁰ Dominique Maingueneau, *Analyser les textes de la communication*, op. cit., p. 114.

¹¹ Ivi, p. 117.

vous collectif). Cependant, nous retrouvons également, dans certains cas, le recours à la 1^{re} personne du singulier (je), employée de manière à créer une connivence avec le public et stimuler son empathie :

(1) **Vous** êtes plaisancier.

Je sors en mer avec un bateau de plaisance, que dois-je faire des déchets que j'ai produits ? Il est formellement interdit de rejeter les déchets à la mer. Vous devez donc les déposer, avant votre sortie en mer dans les installations de réception flottantes, fixes ou mobiles mises à votre disposition par le port. Si vous ne respectez pas cette obligation, vous encourez une peine d'amende pouvant aller jusqu'à 4 000 euros pour les navires de moins de vingt mètres.

Source : Ministère de l'écologie - Guide pratique à l'usage des plaisanciers et des responsables de ports

(2) Afin de préserver la faune et la flore méditerranéenne, nous vous demandons de suivre ces quelques consignes du « code de bonne conduite du plaisancier en mer » :

- Je respecte les tailles minimales de pêche.
- Je ne nourris pas les poissons.
- Je m'informe de la réglementation en vigueur auprès des Affaires Maritimes concernant la chasse sous-marine et le ramassage des oursins.

Source : Toulon Provence Méditerranée - Guide des plaisanciers

Comme nous pouvons le voir dans les exemples susmentionnés, nous pouvons rencontrer une alternance vous/je sous forme d'un dialogue fictif sur le modèle question/réponse. Cela crée une rupture sur le plan énonciatif qui permet, en revanche, d'atténuer la valeur injonctive des recommandations transmises. Ces discours institutionnels autour de l'environnement contiennent, par ailleurs, des énoncés hypocoristiques, empruntés au discours publicitaire, qui effacent l'origine de l'énonciation et mettent le destinataire dans la position du locuteur responsable de l'énoncé. Ainsi, ils ont une valeur argumentative forte et imposent l'engagement et l'adhésion du lecteur en visant à modifier ses conduites :

CHARTRE DES PLAISANCIERS

- a) Je ne jette pas mes déchets dans l'eau, sur le littoral ou sur les berges.
- b) Je ne rejette pas mes eaux noires dans le milieu aquatique.
- c) J'utilise une cuve de récupération des eaux usées à bord. [...]

Source : Pavillon Bleu - Charte des plaisanciers

En ce qui concerne le thème de l'accessibilité, la documentation présente dans notre corpus est destinée principalement à la communication interne, c'est-à-dire aux gestionnaires des ports et non aux utilisateurs. Du point de vue énonciatif, cette différence typologique se traduit par l'emploi de marqueurs linguistiques énonciatifs de deuxième personne du pluriel, ce qui montre dans la plupart des cas une volonté de l'énonciateur de garder ses distances de l'allocutaire et conserver un ton formel sur le plan communicatif. Le public concerné occupe alors la position du délocuté :

Reformulez votre phrase plutôt que de répéter sans cesse un mot qui n'est pas compris. [...]

Assurez-vous que la personne a bien compris. [...]

En présence d'une personne déficiente visuelle, présentez-vous et expliquez que vous êtes là pour l'aider. [...]

Si une personne déficiente visuelle vous demande de la guider, donnez-lui votre bras, mettez-vous toujours en avant, de manière qu'elle sente tous vos mouvements.

Source : Fédération Française des Ports de Plaisance - Guide de l'accessibilité dans les ports de plaisance

Nous pouvons également remarquer la récurrence d'un discours pédagogique concernant le handicap, qui se manifeste notamment par la présence d'une section dédiée à l'approfondissement de ce sujet (« Introduction générale : handicap », Guide de l'accessibilité dans les ports de plaisance - Fédération Française des Ports de Plaisance), avec la mention des difficultés des personnes en situation de handicap, des normes institutionnelles concernant l'accessibilité (Loi « handicap » du 2005) et des labels qui soutiennent la mise en accessibilité des ports de plaisance (Handiplage, Pavillon Bleu, etc.).

Injonction et effacement énonciatif

Quant aux embrayeurs de modalité, la communication institutionnelle portuaire axée sur l'environnement exploite principalement des verbes à l'infinitif et à l'impératif – souvent utilisés à la forme négative – pour donner des instructions et des recommandations en matière de respect du milieu marin (1) ou des conseils à suivre pour un meilleur accueil des personnes en situation de handicap (2) :

(1) Choisir une zone de mouillage en fonction des fonds marins.

Mouiller sur l'herbier de Posidonie [...]

Mouiller de préférence sur une zone sableuse [...]

Ne rien jeter à l'eau !

Source : Pavillon Bleu/Site du port d'Ajaccio - *Écogestes à respecter en mer*

Ne polluez pas la mer. [...] Bannissez les produits toxiques [...] Préférez le nettoyage mécanique ; Respectez le milieu marin quand vous faites de la plongée sous-marine. Abstenez-vous de remonter quoique ce soit, ne nourrissez pas les poissons et faites attention à ne pas détériorer les fonds marins avec vos mains et vos palmes.

Source : Ministère de la mer - *Les écogestes en mer*

(2) Prévoir au moins une place réservée pour personne à mobilité réduite [...]. Faire apparaître le plan du tracé en relief et en Braille et doubler le panneau d'une borne sonore décrivant les aménagements du site.

Source : Pavillon Bleu : *Mémento pour la mise en accessibilité des plages*

Parlez lentement en articulant, bien souvent il suffit de ne pas parler trop vite. Faites des phrases courtes et utilisez des mots simples [...].

Source : Fédération Française des Ports de Plaisance - *Guide de l'accessibilité dans les ports de plaisance*

Le caractère injonctif des textes est souvent mitigé par des images très colorées qui évoquent les illustrations pour la jeunesse. L'exploitation de ce double canal de communication relève de la même stratégie d'atténuation du caractère injonctif des textes (il s'agit de faire respecter un règlement, des interdictions).

Les modes verbaux permettent de nuancer l'énonciation, compte tenu du fait qu'ils remplissent deux fonctions distinctes : l'infinitif contribue à la dépersonnalisation de l'action, tandis que l'impératif est beaucoup plus direct par la notion d'ordre qu'il introduit.

L'effacement de l'énonciateur passe également par l'emploi de verbes impersonnels (1), tandis que l'injonction se manifeste, entre autres, par le recours au verbe modal devoir au présent de l'indicatif et au futur simple (2 et 3) :

(1) Il est fortement recommandé que des matériaux écologiques soient utilisés pour les potentielles constructions. [...] Il sera recommandé au port de plaisance de collecter et de stocker l'eau de pluie

pour réduire sa consommation d'eau potable lors de l'arrosage des plantes.

Source : Pavillon Bleu - Guide explicatif des critères pavillon bleu ports de plaisance

Il est important de faire attention à l'absence d'obstacles au niveau de l'accès, à l'espace de retournement, à la présence d'une barre de soutien et à la hauteur des équipements.

Source : Pavillon Bleu : Améliorer l'accessibilité de vos plages

(2) Un plan du port exhaustif doit être affiché. Ce dernier indiquera l'ensemble des infrastructures et aménagements du port de manière claire et lisible. Il doit impérativement comprendre. [...] Le port de plaisance et tous les bâtiments (incluant les commerces, équipements, etc.) doivent être maintenus en bon état, propres, sécurisés et respecter les législations en vigueur. Aucune pollution ne doit provenir des installations et polluer l'eau du port ou les environs de quelque façon que ce soit.

Source : Pavillon Bleu - Guide explicatif des critères Pavillon Bleu ports de plaisance

(3) Les places réservées doivent être systématiquement identifiées par un marquage au sol et une signalisation verticale, la signalisation verticale doit également faire mention de l'amende de 135 € en cas d'infraction. Les stationnements accessibles doivent être proches du poste de secours (moins de 50 m).

La disponibilité de places réservées doit être présente tout au long de la promenade et/ou de la plage [...].

Source : Pavillon Bleu : Mémento pour la mise en accessibilité des plages

Entre sensibilisation et promotion : stratégies linguistiques et sémiologiques/iconiques

La communication publique portuaire à visée pédagogique porte essentiellement sur la préservation de l'environnement marin et de sa biodiversité. Cette communication exploite des supports comme des affiches, des pancartes, et recourt à des slogans et des éléments iconiques. Il s'agit de sensibiliser les différents usagers des ports aux pratiques éco-responsables et de promouvoir ces pratiques à travers des campagnes promues par des associations locales et/ou nationales avec le soutien de différents organismes institutionnels souvent en partenariat avec des collectivités territoriales. Les trois campagnes que

nous prenons en exemple dans cette partie sont promues par Gestes Propres, association nationale contre l'abandon des déchets, par Inf'eaumer, collectif né sur les plages de la Côte d'Azur organisant des campagnes d'information et enfin Écogestes Méditerranée, campagne promue par les régions françaises baignées par la mer Méditerranée. Ce type de communication correspond à ce que Agnieszca Woch¹² qualifie de « publicité sociétale », c'est-à-dire une communication qui vise à défendre des causes d'intérêt général et qui se distingue de la publicité commerciale par la nature des sujets promoteurs, qui sont donc des institutions publiques ou des organismes à but non lucratif. Nous proposons dans cette analyse de distinguer deux stratégies distinctes qui s'entremêlent dans ces campagnes : les stratégies de sensibilisation et les stratégies de promotion. En effet, sensibilisation et promotion sont intimement liées : il s'agit de sensibiliser à la pollution de la mer par les activités touristiques pour promouvoir les « écogestes » et par là même la protection de l'environnement et de la biodiversité marine.

Les stratégies de sensibilisation

La publicité sociétale met en œuvre des stratégies discursives « consistant à mettre en scène l'information, de telle sorte que celle-ci participe d'un spectacle qui, comme tout spectacle, doit toucher la sensibilité du spectateur »¹³.

Dans les campagnes examinées, nous pouvons observer des stratégies de sensibilisation communes : une étroite relation entre la composante textuelle de l'affiche qui se présente sous la forme d'une phrase interrogative accompagnée d'une image nécessaire au décodage du message.

Ainsi dans la campagne promue par Inf'eau mer, reproduite ci-dessous, le destinataire est interpellé directement par une question, à la deuxième personne du pluriel. La captation du destinataire se produit parallèlement par le recours aux jeux de mots, qui met en exergue

¹² Cf. Agnieszca Wosh, *La persuasion au service des grandes causes : une étude comparative franco-polonaise des campagnes sociétales contre la discrimination raciste, homophobe et sérophobe*, Łódź, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, 2018.

¹³ Patrick Charaudeau, Dominique Maingueneau, *Dictionnaire de l'analyse du discours*, Paris, Seuil, 2002, p. 92.

l'importance de la composante visuelle, en tant que support essentiel pour la bonne compréhension du message de sensibilisation :



(1) Source : Site Inf'eau mer

En effet, l'affiche ci-dessus nous montre dans quelle mesure l'image permet de résoudre l'ambiguïté lexicale en créant de l'ironie. L'ambiguïté repose sur la polysémie du verbe fumer (le participe passé *fumé* renvoie à la cigarette, connoté négativement alors que l'adjectif *fumé* renvoie à une méthode de conservation, connoté positivement). Par ailleurs, l'association d'un aliment réputé sain et d'un élément non comestible et nocif vise à susciter une réaction de dégoût, réaction émotionnelle jugée capable d'influencer les comportements du destinataire. Le procédé est le même pour « Aimez-vous le poulpe masqué ? », où seule l'image permet d'identifier le type de masque dont il est question ou encore « Aimez-vous le poisson à l'huile ou à la crème ? », jouant sur la polysémie d'*huile* et *crème* et le même registre de dégoût que le poisson fumé.

Ainsi, le choix de l'image devient fondamental pour transmettre l'ironie et l'humour, en sélectionnant des sujets captivants et ludiques : un poisson qui fume, un poisson avec un masque à oxygène, une sirène, etc. Cette stratégie produit d'un point de vue pragmatique un acte illocutoire indirect, une injonction qui serait « Ne jetez pas vos

mégots sur la plage ou dans la mer », « N'utilisez pas de crème solaire avant d'entrer dans l'eau », etc.

La stratégie utilisée par une autre campagne, Écogestes Méditerranée, est celle des questions rhétoriques à visée pédagogique, dont la réponse est suggérée par l'image. Elles servent à éveiller la curiosité du public et à engendrer une provocation susceptible de stimuler son engagement, en jouant sur le contraste superficie/profondeur :



(2) Source : Écogestes Méditerranée

Ainsi, dans la première affiche, le syntagme donné entre crochet « à vous de choisir » comme élément de réponse à la question rhétorique renvoie à la responsabilité des pêcheurs en dramatisant les conséquences du mauvais choix, conséquences illustrées par l'image : la destruction de la vie marine, présentée comme une scène policière qui qualifie indirectement comme criminel le non-respect de la réglementation.

Parmi ces stratégies, une importance capitale est accordée à la captation, qui vise à séduire et persuader le public, de telle sorte que celui-ci puisse ressentir certaines émotions. La captation est mise en œuvre par le biais de deux attitudes : la polémique, ou la mise au défi, qui permet d'interpeller des valeurs partagées par le public et la dramatisation qui s'appuie, dans ce cas, sur le recours à des images puissantes et qui frappent le destinataire. Ces campagnes jouent sur un ressort tra-

ditionnel de la communication environnementale¹⁴: la culpabilisation et la dramatisation, dont la visée est de faire naître un désir d'action individuelle par la mise en scène de la responsabilité humaine, y compris celle du destinataire, dans la dégradation de l'environnement.

La communication de la campagne Gestes propres est plus directe. L'affiche pose une équation entre l'image du masque abandonné et ses conséquences exprimées par deux syntagmes nominaux, en combinant deux enjeux complémentaires : la lutte contre la propagation du Coronavirus et la lutte contre les déchets en mer. L'énoncé textuel ne porte aucune marque énonciative, ce qui permet de focaliser sur l'impact général et durable d'une inattention.



(3) Source : Site Gestes Propres

Stratégies de promotion

Les stratégies de sensibilisation s'articulent à la promotion des « éco-gestes », néologisme dans lequel Alice Krieg-Planque reconnaît une

¹⁴ Cf. Françoise Bernard, « Communication environnementale et action. Enjeux théoriques et pratiques », *Recherches en communications*, n. 35, 2011, pp. 171-184.

forme de *topos* adopté dans la communication destinée au grand public afin de solliciter une action individuelle :

Toujours à l'appui de la construction de la légitimité de la formule, on relève certains *topoi*, dont deux au moins valent d'être signalés. L'un actionne avant tout la dimension temporelle : il pose que ce que l'on fait aujourd'hui détermine ce que sera demain. L'autre type d'argument combine le lieu de la quantité et les rapports de causalité : il pose que beaucoup de petites choses ont un grand effet. C'est ce *topos* qui est mobilisé dans la stratégie des « écogestes », souvent adoptée dans la communication publique destinée au grand public, et utilisée par de nombreuses associations et fondations.¹⁵

Sur les affiches citées au paragraphe précédent, les stratégies de sensibilisation par l'alliance image/texte qui occupe les deux tiers de l'espace sont accompagnées de séquences textuelles qui décrivent les écogestes à adopter présentés comme solution au sentiment de culpabilité suscité par l'image. Ces séquences textuelles représentent alors des stratégies de promotion, dont le marqueur linguistique est l'injonction : « Pensez à utiliser un cendrier de poche ! », « Pour une pêche de loisir responsable, préférez les [écogestes] ». Dans ce dernier exemple, la typographie permet de mettre en évidence le cœur de ces campagnes : la diffusion des écogestes.

En dehors des campagnes visuelles, la promotion des gestes individuels recourt également à des marques linguistiques à forte valeur pragmatique tels que la 1^{re} personne du singulier.

L'emploi récurrent de la mise en scène de la 1^{re} personne du singulier, comme nous l'avons vu précédemment, vise à la valorisation du destinataire, en stimulant sa mobilisation vis-à-vis des enjeux environnementaux :

(1) Je ne jette rien en mer : Une canette jetée dans le milieu marin peut mettre plus de 200 ans pour se dégrader.

Sur la plage, je fais attention à mes déchets : Je ne les enfouis pas dans le sable et j'évite qu'ils s'envolent. Vous pourrez en apprendre plus grâce à ce fichier sur la dégradation des déchets.

Je dépose les produits recyclables dans les poubelles adaptées : Apprenez à mieux trier sur le site d'éco-emballages.

¹⁵ Alice Krieg-Planque, *Analyser les discours institutionnels. Partis, associations, organisations*, Paris, Armand Colin, 2012, p.7.

Je choisis un mode de transport doux pour me rendre à la plage : Découvrez plein d'idées pour vous déplacer malin.

Source : Site de Inf'eaumer - Agir au quotidien



(2) Source : Site Gestes Propres - Campagne « Je navigue. Je trie »

Dans le logo ci-dessus, l'énonciation à la 1^{re} personne du singulier (qui implique l'effacement de l'énonciateur) prend ici une valeur perlocutoire, renforcée par la parataxe des deux énoncés "Je navigue, je trie". Cette formule impose une équivalence entre la navigation et l'adoption de conduites écoresponsables et l'identification du destinataire aux valeurs exprimées par cet énoncé. Il prend la forme d'un slogan qui est proposé sur différents supports : sacs, affiches, autocollants, etc. La répétition du slogan renforce ainsi sa valeur perlocutoire. Par ailleurs, on retrouve des slogans dont la structure est similaire dans les campagnes de promotions du tri des déchets dans d'autres contextes créant ainsi un paradigme communicationnel comme par exemple : « J'agis, je trie » (campagne de Bordeaux Métropole), « J'agis, je réduis » (campagne du Sud-Lozère), « Au cimetière aussi, je trie » etc.

Conclusion

L'hétérogénéité du corpus, aussi bien du point de vue des genres de discours que des thématiques, a permis de dégager quelques constantes de la communication publique dans l'espace portuaire. Les dispositifs énonciatifs relevés dans nos analyses, centrés sur le destinataire, se caractérisent par une faible mise en scène des énonciateurs, souvent ef-

facés, comme le montre le recours fréquent aux formes impersonnelles ou aux énoncés hypocoristiques, marquant la faible implication du lieu institutionnel dans la communication publique, qui ne se construit pas d'identité propre en tant qu'énonciateur ni d'identité collective, comme en témoigne l'absence du « nous » inclusif dans le corpus, pour ce qui concerne l'environnement. Il s'agit de solliciter et de sensibiliser le destinataire afin de le responsabiliser vers le seul choix éthiquement acceptable tout en évitant l'imposition directe dans le cadre discursif.

Le déséquilibre entre les discours relatifs aux problématiques environnementales, central dans les campagnes de sensibilisation, et ceux concernant l'accessibilité des lieux aux personnes en situation de handicap, qui se limitent à la communication institutionnelle caractérisée par une distance énonciative est significatif du fait que l'accessibilité demeure ainsi un sujet traité de façon institutionnelle et non (ou pas encore) en interaction avec le citoyen. En revanche, les thématiques environnementales font l'objet de stratégies pragmatiques. Visant à influencer les conduites des usagers des ports, les dispositifs communicationnels utilisés impliquent fortement le destinataire (injonction, première personne du singulier) et recourent également à la persuasion et aux techniques de la publicité et des discours commerciaux (jeu de mots, images/communication iconique). Toutes les stratégies publicitaires sont exploitées dans ce type de discours dont le but principal est de convaincre le citoyen d'adopter un type de comportement correct envers l'environnement.

À travers ces exemples, nous avons pu constater que le port, lieu de rencontre et d'accueil, peut se configurer efficacement en tant qu'espace où s'exercent des enjeux sociétaux et environnementaux importants, compte tenu du fait qu'il peut jouer un rôle capital dans l'éducation citoyenne aux comportements écoresponsables et à la justice sociale.

Corpus de l'étude

Sites des ports français de la façade méditerranéenne
Côte d'Azur:

- Port de Nice (<https://leportdenice.com/>; section "Nos engagements" : <https://leportdenice.com/engagements/>)
- Port Vauban - Antibes (<https://leportvauban.com/>)
- Port de Saint-Jean- Cap- Ferrat (<https://capferrat.portsdazur.org/>; section "Environnement" : <https://capferrat.portsdazur.org/environnement/>)

- Port de Golfe Juan (<https://leportdegolfejuan.com/>; section “Nos engagements” : <https://leportdegolfejuan.com/engagements/>)
- Port Gallice - Cap d’Antibes (<https://leportgallice.com/>; section “Nos engagements” : <https://leportgallice.com/engagements/>)
- Ports de Cannes (5 ports : <https://www.cannes.com/fr/cadre-de-vie/plages-mer-nautisme/ports-de-cannes.html>)
- Port la Napoule (<https://portlanapoule.fr/>)
- Port de Santa Lucia (<https://www.saint-raphael.com/fr/loisirs/le-port-de-santa-lucia-5001051/>)
- Port de Saint Tropez (<https://www.portsainttropez.com/le-port/>; section “Environnement” : <https://www.portsainttropez.com/le-port/environnement/>)
- Ports Rade de Toulon (<https://www.portsradetoulon.com/fr/les-ports-de-la-rade-de-toulon> ; section “engagements” : <https://www.portsrade-toulon.com/engagements-rse-des-ports-rade-de-toulon>)
- Port de Marseille (<https://www.marseille-port.fr/> ; “Nos actions pour l’excellence environnementale” : <https://www.marseille-port.fr/port-vert>)

Occitanie :

- Port la Grande Motte (<http://portdelagrandedemotte.fr/>; section “environnement” : <http://portdelagrandedemotte.fr/le-port/#environnement>)
- Ports du Cap d’Agde (<https://port-capdagde.com/>)
- Port de Bacarès (<http://portbarcares.com/>)
- Port de Saint-Cyprien (<https://www.port-st-cyprien.com/>)
- Port de Argelès (<https://www.ardeles-sur-mer.com/decouvrir/ardeles-sur-mer/port-ardeles/>)
- Port Banyul-sur-Mer (<https://www.banyuls-sur-mer.com/mairie/le-port/>)

Corse :

- Port de plaisance Ajaccio - Tino Rossi (<http://www.port-ajaccio.com/> ; section “écogestes” : <http://www.port-ajaccio.com/le-port/environnement/les-eco-gestes>)
- Port de Bastia (<http://www.bastia.port.fr/it/>)
- Port de Porto Vecchio (<https://port.porto-vecchio.fr/>; section “Environnement” : <https://port.porto-vecchio.fr/arriver-en-escale/environnement/>)
- Port de Propriano (<https://www.port-de-propriano.com/>)
- Port de Bonifacio (<http://www.bonifacio-marina.corsica/fr/> ; section “Environnement” : <http://www.bonifacio-marina.corsica/fr/environnement/>)
- Port de Saint Florent (<https://www.portsaintflorent.com/fr/>; section “Environnement” : <https://www.portsaintflorent.com/fr/environnement/>)
- Port de Macinaggio (<https://www.portmacinaggio.com/fr/>)
- Port de Cargèse (<https://www.cargese.corsica/la-commune/le-port-de-plaisance/>)

Sites institutionnels/écolabels nationaux et internationaux :

- Ministère de la Mer : <https://mer.gouv.fr/>
- Ministère de la Transition écologique : <https://www.ecologie.gouv.fr/>
- Fédération française des ports de plaisance : <http://www.ffports-plaisance.com/>
- Label Pavillon bleu : <https://www.pavillonbleu.org/>
- Label Tourisme et handicap : <https://tourisme-handicaps.org/>
- Certification Port Propre : <https://www.ports-propres.org/>
- Métropole Toulon Provence Méditerranée : <https://metropoletpm.fr/tourisme/ports-de-plaisance>

Sites des associations/collectivités régionales :

- Inf'eau mer : <http://www.infeaumer.org/> (partenaires institutionnels : Région PACA, Ministère de la Mer et d'autres)
- Association Gestes Propres : <https://www.gestespropres.com/> (partenaires institutionnels : Ministère de la Transition Écologique, Association des Maires de France (AMF), Association des Petites Villes de France (APVF) et d'autres)
- Écogestes Méditerranée PACA - Occitanie - Corse : <https://ecogestes-mediterranee.fr/> (partenaires institutionnels Office de l'Environnement de la Corse, Agence française pour la biodiversité, Direction Interrégionale de la Mer Méditerranée (DIRM Méditerranée), office français de la biodiversité, Agence de la Transition écologique (Ademe) et d'autres)
- Association Handiplage : <https://www.handiplage.fr/>
- Plateforme Océan & Climat : <https://ocean-climate.org/> (partenaires institutionnels : Ministère de la Transition écologique, Office français de la biodiversité, Fondation Veolia et d'autres)
- Association Longitude 181 : <https://www.longitude181.org/>

Matériaux textuels

Ministère de la mer :

- *Les écogestes en mer* : https://mer.gouv.fr/sites/default/files/2021-03/13200-6_brochure-ecogeste-en-mer_web.pdf
- Guide des loisirs nautiques : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/13058_Guide-loisirs-nautiques-en-MER_web_planches.pdf

Ministère de la Transition écologique :

- *Les écogestes en mer* : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Les%20%C3%A9cogestes%20en%20mer.pdf> ;

de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/picardie_ecogestes-en-mer.pdf

- *Guide pratique à l'usage des plaisanciers et responsables de ports en matière de déchets* : <https://www.mer.gouv.fr/sites/default/files/2020-11/Guide%20pratique%20%C3%A0%20l%27usage%20des%20plaisanciers%20et%20des%20responsables%20de%20ports.pdf>

Fédération Française des Ports de Plaisance :

- *Guide de l'accessibilité* : https://mer.gouv.fr/sites/default/files/2021-04/GUIDE_FFPP_ACCESSIBILITE%20%281%29.pdf

Pavillon Bleu :

- *Charte des plaisanciers* : <https://www.pavillonbleu.org/espace-touristes-et-plaisanciers/la-charte-des-plaisanciers-pavillon-bleu.html>
- *Guide explicatif des critères Pavillon Bleu Ports de Plaisance* : <https://www.pavillonbleu.org/category/11-fichiers.html?download=216>
- *Mémento pour la mise en accessibilité des plages* : <https://www.pavillonbleu.org/category/4-outils-pour-les-labellises-pavillon-bleu.html?download=28>

Métropole Toulon Provence Méditerranée :

- *Guide des plaisanciers* : <https://metropoletpm.fr/sites/new.tpm-agglo.fr/files/guide-des-plaisanciers-tpm-ed2017.pdf>

Port Ajaccio - Tino Rossi, section "Les écogestes" :

- *Écogestes à respecter en mer* : <http://www.port-ajaccio.com/content/download/835/10776/file/ECO-GESTES-EN-MER.pdf>
- *Écogestes à respecter au port* : <http://www.port-ajaccio.com/content/download/834/10774/file/ECO-GESTES-AU-PORT.pdf>

Association Longitude 181 :

- *Charte Internationale du Plongeur Responsable* : <https://www.longitude181.org/pdf/Charte-Francais.pdf>

Plateforme Océan & Climat :

- *Petit guide de l'écotourisme en bord de mer* : https://ocean-climate.org/wp-content/uploads/2018/06/180605_GuideEcotourisme_BD_planches.pdf

Campagne "Écogestes Méditerranée" :

- *Guide pratique à destination des [éco]plaisanciers* : <https://paca.ecogestes-mediterranee.fr/les-ecogestes/>

- Quelques conseils pour [RESPECTER] la mer : http://www.cpieazur.fr/IMG/pdf/fiche_conseil_ecogestesmediterranee-2022.pdf
- Affiche “Préservation des herbiers de Posidonies” : http://cpieazur.fr/IMG/pdf/affiche_posidonie_2022.pdf
- Affiche “Detergents” : http://cpieazur.fr/IMG/pdf/affiche_ecolabel_2022.pdf
- Affiche “Pêche de loisirs” : http://cpieazur.fr/IMG/pdf/affiche_peche_2022.pdf
- Affiche “La vie au bord et au port” : http://cpieazur.fr/IMG/pdf/affiche_port_2022.pdf
- Affiche “La mer espace partagé” : http://cpieazur.fr/IMG/pdf/affiche_conflit_2022.pdf

Campagne “Inf’eau mer” :

- Guide pratique : <http://www.infeaumer.org/wp-content/uploads/2020/06/guideim2020-vf.pdf>
- Section “Agir au quotidien” : <http://www.infeaumer.org/aller-plus-loin/agir-au-quotidien/>
- Affiche “Aimez-vous le poisson fumé ?” : <http://www.infeaumer.org/wp-content/uploads/2020/06/affiche-poisson-vf2.jpg>
- Affiche “Aimez-vous le poisson à l’huile ou à la crème ?” : <http://www.infeaumer.org/wp-content/uploads/2020/06/a3-infeaumer-hd-1.jpg>
- Affiche “Aimez-vous le poulpe masqué ?” : <http://www.infeaumer.org/wp-content/uploads/2022/06/a3-posidonie-hd.jpg>
- Affiche “Mettez de la Posidonie dans votre vie” : <http://www.infeaumer.org/wp-content/uploads/2022/06/a3-posidonie-hd.jpg>

Campagne “Gestes Propres” :

- Slogan “Les sirènes n’existent pas. Les poubelles, si” : <https://www.gestespropres.com/campagne-nationale-de-gestes-propres-sensibilisation-au-bon-comportement/>
- Slogan : “Je navigue. Je trie” : <https://www.gestespropres.com/operation-je-navigue-je-trie/>
- Slogan “Covid-19” : <https://www.gestespropres.com/campagne-nationale-de-sensibilisation-aux-dechets-de-la-covid-19/>

Réseaux Sociaux - Comptes Facebook/Twitter/Instagram :

- Port de Nice (IG : <https://www.instagram.com/portdenice/>)
- Port Vauban - Antibes (IG : https://www.instagram.com/portvauban_antibes/)
- Port de Golfe Juan (FB : <https://www.facebook.com/portdegolfejuan>)
- Port Gallice - Cap d’Antibes (IG : <https://www.instagram.com/portgallice/>)
- Port la Napoule (FB : <https://www.facebook.com/PortLaNapoule>)

- Port de Saint Tropez (FB : <https://www.facebook.com/portsainttrophezofficiel> ; TW : <https://twitter.com/PortSainttrophez> ; <https://www.instagram.com/portsainttrophez/>)
- Port de Marseille (FB : <https://www.facebook.com/officielGPMM/>; IG : <https://www.instagram.com/portdemarseillefos/> ; LIN : <https://www.linkedin.com/company/grand-port-maritime-de-marseille>)
- Port de Bacarès (<http://portbarcares.com/>)
- Port de Saint-Cyprien (FB : <https://www.facebook.com/portdesaintcyprien/>; IG : <https://www.instagram.com/portdesaintcyprien/>)
- Port de Argelès (FB : <https://www.facebook.com/argelessurmer.tourisme/>; TW : <https://twitter.com/Argelessurmer>; IG : <https://www.instagram.com/argelessurmer/> LIN : <https://fr.linkedin.com/showcase/office-de-tourisme-argeles-sur-mer>)
- Écogestes Méditerranée:
- Corse → FB : <https://fr-fr.facebook.com/ecogestesmediterraneecorse/>
- PACA → FB : <https://www.facebook.com/ecogestesmediterraneepaca/>
- Occitanie → FB : <https://www.facebook.com/EcogestesMediterraneeOccitanie/>
- Inf'eau mer : FB → <https://www.facebook.com/Infeaumer/>; TW : <https://twitter.com/Infeaumer>
- Gestes Propres : FB → <https://www.facebook.com/gestespropres/> ; TW : <https://twitter.com/GestesPropres>; IG : https://www.instagram.com/gestes_propres/?hl=fr)
- Longitude 181 : FB → <https://www.facebook.com/Longitude181>; IG : <https://www.instagram.com/longitude181/>; TW : <https://twitter.com/Longitude181>)
- Plateforme Océan & Climat : FB → <https://www.facebook.com/oceanclimateplatform/>; TW : https://twitter.com/ocean_climate)

Les ports, les marchandises, les migrants

ANDREA BOTTALICO

Le titre de cet article découle d'un parcours de recherche qui dure depuis environ sept ans. En tant que chercheur en sociologie économique et du travail, j'ai longtemps étudié la chaîne logistique du transport de marchandises et en particulier le pivot central, c'est-à-dire les ports en tant qu'infrastructures critiques du capitalisme contemporain, les mécanismes sociaux en leur sein, les relations de travail, les questions syndicales, les questions socio-économiques, etc. Je vais essayer de partager quelques notes éparses, des suggestions qui tentent d'intercepter en quelque sorte ces trois mots et de les mettre en relation : ports, marchandises, migrants. Je n'ai pas la prétention de fournir un raisonnement linéaire, je propose plutôt quelques pistes, quelques suggestions. En particulier, il y a trois points de réflexion que je voudrais partager ici.

Le premier indice vient d'un livre paru récemment, intitulé *Le frontiere del mondo. Viaggio nella filiera del container*.¹ C'est un peu le résultat de toutes ces années de recherche. Dans ce livre, j'essaie de raconter l'histoire de la traversée des lieux où les marchandises circulent. Dans l'un de ces lieux, le port de Gênes, j'ai participé à certaines manifestations des dockers, et je décris par exemple la mobilisation contre le navire Bahri Yambu. Le cargo transportait une cargaison d'armes lourdes destinées à l'Arabie saoudite pour la guerre au Yémen, et l'on soupçonnait qu'il allait charger davantage de matériel de guerre en Italie. Après une assemblée d'ouvriers, le navire a été effectivement empêché de charger. Sur une banderole, on pouvait lire : « Ports fermés aux armes, ports ouverts aux migrants ». À peu près au même moment, le navire Sea Watch 3 a été empêché de débarquer des migrants dans le port de Lampedusa sous la pression du ministre de l'Intérieur.

Nous pouvons donc partir de ces chroniques pour constater, réfléchir au fait que nous vivons à une époque où un navire charge et

¹ Andrea Bottalico, *Le frontiere del mondo. Viaggio nella filiera del container*, Roma, Edizioni dell'Asino, 2022 (à paraître en langue française : *Les frontières du monde. Un voyage dans la filière du conteneur*, Éditions du Croquant, 2024).

décharge des marchandises, en l'occurrence des armes, dans un port italien, alors qu'un autre navire, au même moment, ne peut débarquer des êtres humains dans un autre port italien. Nous vivons à une époque où – autre exemple – un navire marchand naviguant entre des ports méditerranéens sauve une centaine de naufragés au large de la Libye et, lorsqu'il atteint Malte, où il est censé débarquer sa cargaison, il est empêché d'entrer dans le port parce qu'il a à son bord des migrants sauvés en mer. Le navire marchand se dirige donc vers le port sicilien de Pozzallo avec les naufragés, mais même l'État italien ne lui permet pas d'y accéder. Seulement la marchandise est implacable, il doit aller vite. À la prochaine occasion, il n'est pas certain que le capitaine sauve les naufragés. L'obligation légale traditionnelle, mais avant tout morale, des marins de répondre à un appel de détresse est ainsi remise en cause par les exigences incontournables de la marchandise.

Nous pouvons affirmer sans risque que les processus de (ré)organisation et d'articulation des espaces, des territoires et des communautés humaines résultant des transformations technologiques et infrastructurelles imposées par l'accélération de la dynamique des flux de marchandises semblent inexorables dans cette ère historique. À cet égard, un livre édité par Paolo Perulli, intitulée *L'economia della velocità*,² a récemment été publiée et propose quelques réflexions importantes. La société mobile et interconnectée suppose et exige une vitesse toujours plus grande dans la circulation des personnes, des biens et des informations. Sans les grands navires de l'industrie maritime, il n'y aurait pas d'économie mondiale de biens conçus en Amérique, produits en Chine et distribués dans le monde entier. Fondamentalement, le flux de marchandises se déplace de manière ininterrompue et à une vitesse toujours plus grande, en passant par des territoires aménagés pour la manutention, le stockage et la circulation des marchandises. De ce point de vue, l'Italie constitue un observatoire intéressant : c'est un pays qui compte 8 000 kilomètres de côtes et 58 ports d'importance stratégique nationale, réorganisés par la réforme portuaire en 15 nouvelles autorités du système portuaire qui représentent les nœuds de la chaîne logistique du transport de marchandises.

² Paolo Perulli (éd.), *L'economia della velocità*, Mendrisio, Mendrisio Academy Press, 2022.

Le deuxième élément de réflexion est la pandémie. Depuis le début de la pandémie, un changement de rythme est perceptible. La chaîne logistique du transport de marchandises (qui est jonchée depuis des années de conflits et de mobilisations de nature et d'intensité variables) fait la une des journaux depuis que les chaînes d'approvisionnement sont grippées et perturbées. Les journaux ont commencé à en parler plus attentivement. Quoi qu'il en soit, la question est la suivante : qui régit exactement ces flux ? Qui gère ces processus ? Les armateurs en pleine pandémie ont enregistré 2,7 milliards de profits : un record depuis 2010.

L'accent mis sur la chaîne maritime-logistique a atteint son apogée lorsque l'Ever Given, un porte-conteneurs de la dernière génération, s'est couché dans le canal de Suez, bloquant la navigation. Que nous suggèrent ces images qui ont fait le tour du monde ? Ils nous suggèrent (ou peut-être réitérent) que les rouages du réseau sur lequel reposent les structures de production et de distribution de l'économie mondiale sont fragiles. Ils nous disent ensuite que le modèle prédominant des chaînes d'approvisionnement n'est pas durable et doit être totalement remis en question. On nous dit que la logistique est l'épine dorsale de la mondialisation économique telle que Veltz la définit dans son livre *La société hyper-industrielle : Le nouveau capitalisme productif*.³ Il s'agit de quelque chose de concret gouverné par des personnes obsédées par les économies d'échelle, prêtes à courir partout après les marchandises.

Troisième et dernier élément de réflexion. Comment la chaîne logistique du transport de marchandises est-elle imbriquée dans le phénomène de la migration ? J'ai mentionné une première relation plus tôt. Je voudrais conclure par un autre aspect qui le met particulièrement en évidence.

En avril 2020, l'état italien a publié un décret indiquant que, pour la durée de l'urgence sanitaire, les ports italiens ne pouvaient pas être considérés comme « sûrs » pour le débarquement des personnes. À partir de la mi-avril, plusieurs navires appartenant à des sociétés privées ont été identifiés par une procédure d'appel d'offres direct pour effectuer la période de « quarantaine » pour les migrants. Les navires de croisière utilisés pour la quarantaine ont été affrétés par

³ Pierre Veltz, *La société hyper-industrielle : Le nouveau capitalisme productif*, Paris, Seuil, 2017.

le ministère des infrastructures et ont gravité autour des ports de Lampedusa, Porto Empedocle, Palerme, Trapani, Augusta et Catane. Il s'agissait de navires engagés dans une rotation continue en fonction des opérations d'embarquement et de débarquement des migrants commençant ou terminant leur période d'isolement médical. À bord, la Croix-Rouge italienne était chargée des mesures sanitaires. L'isolement médical sur les navires de quarantaine concernait environ 10 000 personnes le 9 novembre 2020.

Cette activité a représenté une source de revenus particulièrement importante pour une compagnie maritime en particulier, la MSC (Mediterranean Shipping Company). Cette société a obtenu les contrats en offrant des sommes égales aux montants sur lesquels les négociations étaient basées. Jusqu'en octobre 2020, une dizaine d'appels d'offres ont été lancés par le ministère et dans presque tous les cas, c'est MSC, c'est-à-dire une des premières compagnies maritimes au monde par le volume de marchandises transportées, qui a remporté l'appel d'offres et le service. Le montant total des contrats attribués à la société s'élève à un peu plus de 34,5 millions d'euros.

Que pouvons-nous tirer de ces brèves suggestions ? Nous pouvons dire que les ports sont des infrastructures critiques du capitalisme global, ils montrent la nature globales du capitalisme et la nature capitaliste de la mondialisation ; les ports sont au centre de phénomènes complexes et étroitement imbriqués ; l'idée de «fermer» les ports - aux migrants, non aux marchandises - est un oxymore, une contradiction dans les termes. Ou une décision politique hypocrite, lâche et cynique. Enfin, on peut souligner l'acharnement de la marchandise qui, contrairement aux migrants, n'admet pas la fermeture, tout au plus le dédouanement, les procédures, les taxes et les droits, alors que les crises se succèdent. Est-ce qu'on est dans un état d'exception normalisé par un capitalisme d'urgence ordinaire, qui implique la présence d'opérateurs économiques actifs dans les ports, dans la circulation des marchandises à l'échelle mondiale et dans les fonctions de gestion des flux migratoires ? Des multinationales de la mer capables de traiter des volumes de marchandises ainsi que des migrants ? Comment ces dynamiques s'articulent-elles concrètement dans leurs pratiques organisationnelles ? Il s'agit de questions auxquelles il faudra répondre à l'avenir.

Baltxan ou le rôle de la confiance dans la création d'une innovation financière auprès des pêcheurs artisans du port de Saint-Jean-de-Luz

DAVID OSPITAL

Introduction

L'Assemblée générale des Nations Unies a décrété l'année 2022 « Année internationale de la pêche artisanale et de l'aquaculture » (IYAFA 2022). Concernant la pêche artisanale, l'objectif de la célébration de l'IYAFA 2022 vise à « attirer l'attention du monde entier sur le rôle que jouent les petits pêcheurs, les ouvriers du secteur de la pêche dans la sécurité alimentaire et la nutrition, l'éradication de la pauvreté et l'utilisation durable des ressources naturelles ». Cette célébration est présentée comme « l'occasion de renforcer le dialogue entre différents acteurs, et notamment de permettre aux petits producteurs de s'associer les uns aux autres, d'acquérir de la visibilité, de se faire entendre et de participer aux processus décisionnels qui façonnent leur vie quotidienne – au niveau de la communauté locale comme au niveau des forums internationaux et mondiaux ».¹

Face à ces objectifs et ces mots ambitieux, nous nous intéresserons à la situation des pêcheurs artisans de Saint-Jean-de-Luz. Ces derniers, pour faire face à des difficultés financières structurelles, ont décidé de se prendre en main il y a plus de 15 ans. Avec plusieurs acteurs du port de pêche, ils décident de créer un fonds nommé Baltxan. Notre article relate de cette initiative locale au sein du port de Saint-Jean-de-Luz, la confiance étant la clé de voûte dans la construction de cette innovation financière durable.

Dans un premier temps, nous présenterons notre méthodologie de recherche, la recherche par étude de cas. Dans un deuxième temps, nous approfondirons la notion de confiance, notion polysémique et multidimensionnelle. Enfin, nous présenterons notre étude de cas, la création d'une innovation financière par et pour les pêcheurs de Saint-Jean-de-Luz. En particulier, face à un environnement fondé sur des logiques de

¹ Source : IYAFA 2022

contrôle, nous mettrons en lumière le rôle essentiel de plusieurs formes de confiance dans la création et la pérennisation de ce fonds.

Méthodologie de recherche par étude de cas : analyse d'une initiative d'innovation financière par les pêcheurs du port de Saint-Jean-de-Luz

Concernant notre méthodologie de recherche, notre recherche s'appuie sur la méthode d'étude de cas. On trouve dans la littérature un certain nombre de définitions de l'étude de cas, mais la plus fréquemment citée est celle empruntée à Yin, qui la décrit comme « une recherche empirique qui étudie un phénomène contemporain dans son contexte réel, lorsque les frontières entre le phénomène et le contexte n'apparaissent pas clairement, et dans lesquelles des sources d'information multiples sont utilisées ».² De son côté, Wacheux précise qu'elle est « une analyse spatiale et temporelle d'un phénomène complexe par les conditions, les événements, les acteurs et les implications ».³ Enfin, notre cas est dit intrinsèque car il sera décrit en profondeur et dans toutes ses dimensions « pour lui-même ».⁴ En effet, notre cas n'est pas choisi parce qu'il est représentatif d'autres cas, « mais parce que dans toutes ses particularités et son ordinarité, ce cas lui-même est d'intérêt ».⁵

Concernant nos données, nous nous sommes principalement appuyés sur des données qualitatives au travers d'une triangulation de données (entretiens libres, sources documentaires, observation). Cette triangulation des données nous a permis de confronter différents regards : des données « objectives » à partir de sources documentaires ; des données plus subjectives construites à partir de la perception des acteurs concernés par le cas, en particulier les pêcheurs artisanaux de Saint-Jean-de-Luz.

Enfin, au fur et à mesure du processus de recherche, notre question de recherche a émergé. Il s'agit de comprendre comment et pourquoi la confiance a-t-elle été le catalyseur d'une innovation financière

² R. K. Yin, « Case Study Research - Design and Methods », Second Edition, *Applied Social Research Methods Series*, vol. 5, Newbury Park (CA), Sage Publications, 1989, p. 25.

³ F. Wacheux, *Méthodes Qualitatives de Recherche en Gestion*, Paris, Economica, 1996, p. 89.

⁴ A. David, « Études de cas et généralisation scientifique en sciences de gestion », *Actes de la XIIIème Conférence de l'Association Internationale de Management Stratégique*, Le Havre, 2004.

⁵ R. E. Stake, « Case Studies », in Denzin N.K. and Lincoln Y.S. (éds.), *Strategies of Qualitative Inquiry* ; Sage Publications, 1998, vol. 2, Chapitre 4, p. 86-109.

durable pour les pêcheurs de Saint-Jean-de-Luz ? Et comment les acteurs concernés sont passés d'une logique de contrôle à une logique de confiance ? Intéressons-nous d'abord à la notion de confiance.

La notion de confiance, une dimension polysémique et multidimensionnelle

Au sens strict du terme, la confiance renvoie à l'idée qu'on peut se fier à quelqu'un ou à quelque chose. Le verbe confier (du latin *confidere* : cum, « avec » et *fidere* « fier ») signifie, en effet, qu'on remet quelque chose de précieux à quelqu'un, en se fiant à lui et en s'abandonnant ainsi à sa bienveillance et à sa bonne foi. L'étymologie du mot montre par ailleurs les liens étroits qui existent entre la confiance, la foi, la fidélité, la confiance, le crédit et la croyance.

La confiance a émergé historiquement dans le champ de la psychologie⁶ puis s'est rapidement diffusée à l'ensemble des disciplines rattachées aux sciences humaines pour devenir aujourd'hui un aspect incontournable des problématiques inter-organisationnelles.⁷

Si l'on s'en tient à la question de la coordination entre les agents économiques, l'usage systématique de la notion date des années 1980 durant lesquelles elle fut mobilisée pour rendre compte des « nouvelles » formes de relations⁸ et de modes de coordination alternatif à la contractualisation marchande comme la coopération.⁹

⁶ M. Deutsch, « Trust and suspicion », *Journal of Conflict Resolution*, vol. 2, 1958, p. 265-279.

⁷ F. Bidault - J.C. Jarillo, « La confiance dans les transactions économiques », *Confiance, Entreprise et Société*, F. Bidault, P.Y. Gomez et G. Marion (éds.), Paris, Eska, 1995, p. 109-123 ; Sako M., « Does trust improve business performance ? », *Trust in and between Organisations*, Lane C. and Backmann, R. (Ed.), Oxford, Oxford University Press, 1998.

⁸ Piore M. - Sabel C., *The Second Industrial Divide*, New York, Ed. Basic Books, 1984 ; M. Granovetter, « Economic action and social structure. The problem of embeddedness », *American Journal of Sociology*, vol.91, n. 3, pp. 481-510 ; A. Breton - R. Wintrobe, *The logic of bureaucratic conduct. An economic analysis of competition, exchange and efficiency in private and public organizations*, Cambridge, Cambridge University Press, 1982 ; J. Coleman, *The foundations of social theory*, Cambridge, Harvard University Press, 1990 ; E. H. Lorenz, « Flexible production systems and the social construction of trust », *Politics and Society*, vol. 21, n. 3, September 1993, p. 304-322 ; B. Baudry, « Trust in Inter-Firm Relations: Multiple Forms of Coordination », *Trust and Economic Learning*, N. Lazaric et E. Lorenz (eds.), USA, Edward Elgar, 1998, p. 64-77.

⁹ G. P. Ring - A.H. Van de Ven, « Structuring cooperative relationship between organization », *Strategic Management Journal*, vol. 13, 1992, p. 483-498 ; N. Kumar, « The

Selon Lewicki et Bunker (1995), il est possible de segmenter les perspectives sociales d'appréhension de la confiance en trois catégories.¹⁰ D'abord, celle des théoriciens de la personnalité conceptualisant la confiance comme une croyance, une attente ou un sentiment profondément enraciné dans la personnalité et puisant ses sources dans le développement psychologique de l'individu.¹¹ Puis, celle des sociologues, centrés sur la compréhension du lien social et définissant la confiance comme un phénomène inter et intra-institutionnel et comme objet que l'individu suppose quant au fonctionnement des institutions.¹² Enfin, celle des psychosociologues qui définissent la confiance en termes d'espérance et de consentement d'un tiers qui s'engage dans une transaction, transaction associée à des risques et à des facteurs contextuels qui font varier la confiance, mettant en évidence l'incertitude et la vulnérabilité de l'individu.¹³ Retenons trois questionnements sous-jacents à la notion de confiance.

Confiance et/ou opportunisme ?

La notion de confiance entre deux parties pose la question du comportement opportuniste ou calculateur de chaque partie dans la relation. Cette question nous semble essentielle pour comprendre comment les pêcheurs perçoivent leurs relations avec certains acteurs réglementaires et/ou financiers. En particulier, certains auteurs considèrent que le comportement calculateur ne disparaît pas de la relation mais la confiance apparaît avant tout comme un moyen de minimiser des coûts de transaction.¹⁴ En tout état de cause, si le comportement cal-

power of trust in manufacturer-retailer relationships », *Harvard Business Review*, November-December, 1996, p. 92-106.

¹⁰ R. J. Lewicki - B. B. Bunker (dir.), « Developing and maintaining trust in work relationships », *Trust in Organisations: Frontiers of Theory and Research*, 1996.

¹¹ J. B. Rotter, « Generalized expectancies for interpersonal trust », *American Psychologist*, n. 26, 1971, pp. 443-452 ; J. B. Rotter, « Interpersonal trust, trustworthiness, and gullibility », *American Psychologist*, n. 35, 1980, pp. 1-7.

¹² M. Granovetter, « Economic action and social structure. The problem of embeddedness », *American Journal of Sociology*, vol. 91, n. 3, pp. 481-510.

¹³ M. Deutsch, « Trust and suspicion », *Journal of Conflict Resolution*, vol. 2, 1958, pp. 265-279 ; R. J. Lewicki - B. B. Bunker (éds.), *op. cit.*

¹⁴ O.E. Williamson, « Transactions costs Economics Organization Theory », *Industrial and Corporate Change*, vol. 2, n. 2, 1993, pp. 107-156.

culateur ou opportuniste continue d'exister dans la relation entre deux parties en confiance, cela induit des logiques de contrôle nécessaire et réciproque dans la relation.

La confiance, inscrite dans la culture d'une communauté

Arrow (1974) met en exergue l'importance de la confiance qu'il qualifie « d'institution invisible ».¹⁵ Pour Arrow et Bennis et Nanus (1985)¹⁶, la confiance doit intégrer une dimension sociale. Fukuyama (1994) postule que la confiance est liée aux « attentes des membres d'une communauté » dans laquelle les individus partagent habituellement certaines normes et adoptent un comportement prévisible reposant sur des valeurs partagées.¹⁷

Les différentes formes de confiance

Zucker (1986) distingue trois formes de confiance : la confiance interpersonnelle, la confiance inter-organisationnelle et la confiance institutionnelle.¹⁸ La confiance interpersonnelle se construit essentiellement sur des bases cognitives et affectives. Elle s'appuie sur des caractéristiques que l'on attribue au partenaire comme l'intégrité, l'honnêteté, la fiabilité, la compétence, la réputation ou encore l'histoire de la relation.¹⁹

La confiance inter-organisationnelle implique au moins deux organisations en tant que personnes morales. Tout comme la confiance interpersonnelle, elle implique néanmoins des personnes physiques. Cette confiance conduit à des comportements coopératifs et à l'ap-

¹⁵ K. Arrows, *The Limits of Organizations*, 1974. Tr. fr., *Les limites de l'organisation*, Paris, PUF, 1976.

¹⁶ W. Bennis - B. Nanus, « Organizational learning: The management of collective self », *New Management*, vol. 3, n. 1, 1985, pp. 6-13.

¹⁷ F. Fukuyama, *Trust : The Social Virtues and the Creation of Prosperity*, New York, Free Press, 1994.

¹⁸ L. G. Zucker, « Production of trust : Institutional sources of economic structure », *Research in organizational behavior*, M. Staw et L. L. Cummings (éds.), 8, Greenwich, JAI Press, 1986, pp. 53-111.

¹⁹ F. L. Jeffries - R. Reed, « Trust and Adaptation In Relational Contracting », *Academy of Management Review*, vol. 25, n. 4, 2000, p. 873-882 ; J. D. Lewis - A. Weigert, « Trust as a Social Reality », *Social Forces*, vol. 63, n. 4, June 1985, pp. 967-985 ; D. McAllister, « Affect and Cognition-based trust as foundations for interpersonal cooperation in organization », *Academy of Management Journal*, vol. 18, n. 1, 1995, pp. 24-59.

prentissage collectif. Elle permet de tisser des liens sur le long terme et de bâtir un réseau connecté de relations autour duquel l'écosystème fonctionne sagement et efficacement.²⁰

La confiance institutionnelle ou systémique se définit « comme une autorité supérieure au sein de la société ».²¹ Elle protège les individus ou les organisations contre les risques d'aléa moral. La confiance est alors comprise comme un attribut collectif partagé entre les individus grâce à des construits normatifs et sociaux.

Observons maintenant comment la confiance sous ses différentes formes a été le catalyseur de la création d'un fonds pour les pêcheurs de Saint-Jean-de-Luz. Intéressons-nous d'abord à l'histoire du port de Saint-Jean-de-Luz, pour comprendre en quoi cette histoire est génératrice d'un patrimoine commun source de confiance institutionnelle.

Histoire du port de Saint-Jean-de-Luz : un patrimoine source de confiance institutionnelle

Lorsqu'on analyse l'histoire des villes portuaires, on retient souvent que le port fait la ville. En retraçant quelques pans de l'histoire de Saint-Jean-de-Luz, nous pourrions retenir que le port de Saint-Jean-de-Luz est intimement lié à sa ville. Il est même constitutif de l'identité de la ville de Saint-Jean-de-Luz. Revenons sur quelques phases structurantes de la construction de cette identité.²²

Dès les 14^e et 15^e siècles, les pêcheurs basques du port de Saint-Jean-de-Luz acquièrent la réputation de grands chasseurs de baleines qu'ils n'hésitent pas à pourchasser jusqu'aux lointaines côtes nord-américaines. Leur qualité d'harponneurs est célèbre et recherchée par les Anglais et les Hollandais. La suprématie des pêcheurs luziens et cibouriens demeure longtemps notamment grâce à l'invention du premier baleinier usiné par le luzien Sopite. La prospérité du port est à son comble, la pêche à la morue venant compléter celle à la baleine dont les stocks s'amenuisent. Hélas la concurrence sur les mers, les guerres maritimes, les défavorables traités entre les Nations, réduisent au 18^e

²⁰ B. M. Oviatt - P. P. McDougall, *Some Fundamental Issues in International Entrepreneurship*, Georgia State University et Indiana University, 2003, pp. 12-18.

²¹ Mangematin, 1999.

²² Ici nous nous appuyons sur des récits d'un historien local.

siècle l'activité de la pêche hauturière. Le port de pêche connaît un déclin au profit de la guerre de course où les Basques s'illustrent.

Le renouveau du port intervient avec le développement de la pêche côtière et la mécanisation de bateaux de pêche à la fin du 19^e siècle. La sardine est abondante et le port devient premier port sardinier de France jusqu'en 1960. Puis c'est la grande aventure, menée jusqu'aux côtes africaines, de la pêche au thon qui assure la primauté nationale du port pour le thon avec 1100 pêcheurs, des filetières, des marchandes de poisson, chantiers navals et de nombreuses usines de conserve jusqu'aux années 1975-1980.

Aujourd'hui l'activité du port s'est rétrécie, mais reste vivace avec une cinquantaine de bateaux dont certains pêchent en haute mer et 35 voués à la pêche côtière.

Nous pouvons retenir que la ville de Saint-Jean-de-Luz est intimement liée à son port, celui-ci constituant un des ciments de son identité. Cette identité se nourrit de mythes racontés de générations en générations. Cette histoire partagée participe sans doute au fait que les acteurs du port de Saint-Jean-de-Luz sont tous liés au travers de ce patrimoine commun, constitutif de leur identité et source d'une confiance institutionnelle.

Afin de comprendre le chemin choisi par ces pêcheurs, nous nous intéresserons d'abord à la façon dont ils perçoivent leur environnement de travail, un environnement perçu comme contraignant et construit sur des logiques de contrôle de leur activité et métier.

Un environnement réglementaire et financier ressenti par les pêcheurs comme uniquement fondé sur du contrôle d'acteurs lointains

Si l'on interroge les pêcheurs artisanaux sur leur environnement, ils parlent assez peu de la mer et de ses aléas mais plutôt de contraintes réglementaires et financières qui pèsent dans leur quotidien.

Des quotas de pêche « inadaptés aux petits » et vécus comme injustes

D'abord, la question des quotas de pêche est particulièrement mal vécue car considérée comme « inadaptée aux petits ». Les pêcheurs artisanaux sont les premiers à se soucier de la préservation des fruits de leur pêche, et les quotas imposés sont vécus comme une entrave à leur

activité déjà très limitée. Souvent d'ailleurs, ces quotas sont vécus comme des décisions lointaines de l'Etat ou de l'Europe, assez peu en phase avec leur réalité de petits pêcheurs. Enfin, ces quotas de pêche sont perçus comme plus contraignants pour les « petits » que pour les gros armateurs pourtant considérés comme premiers responsables de raréfaction d'espèces.

Des financements bancaires « décalés » dans leur perception des risques

Lorsque l'on aborde les questions financières, les pêcheurs s'accordent pour dire que les financements bancaires sont souvent inadaptés à leur activité qui contient de nombreux aléas. En particulier, lors d'investissements nécessaires comme une réparation, les prêts bancaires à mensualités constantes sont inadaptés, car « notre chiffre d'affaires est par définition incertain ». Cette situation explique que, souvent, des réparations sont reportées, faute de financements bancaires adaptés. Enfin, ces pêcheurs ont parfois le ressenti d'être mal compris et perçus comme des « mauvais payeurs trop risqués ».

Un plan de casse, vécu pour « rester à terre plutôt que prendre la mer »

Suite au Brexit, certains pêcheurs bretons et normands ont vu leur activité grandement diminuée. Un plan de sortie de flotte, autrement appelé plan de casse, est proposé par l'État français. Il consiste à proposer une indemnisation élevée pour des pêcheurs volontaires, en contrepartie d'un arrêt définitif de leur activité. Outre le Brexit, cette logique, issue de décisions européennes, cherche à diminuer, voire rationaliser les flottes de chalutiers, en s'appuyant sur l'argument de gestion pluriannuelle de conservation et d'exploitation durable des stocks. La notion même de plan de casse est vécue par les pêcheurs artisanaux de Saint-Jean-de-Luz, comme une aberration d'être aidés par l'Etat, uniquement pour mettre fin à leur activité.

Un coût de l'énergie sans possibilité d'agir

Les perspectives de hausse du prix de l'essence ou du coût de l'énergie renforcent les inquiétudes des pêcheurs, qui risquent de devoir renoncer à sortir en mer car quelque soit leur pêche, la journée ne sera pas rentable. Ici, il y a comme un sentiment d'impuissance des

pêcheurs, face à des coûts de l'énergie qu'ils ne maîtrisent pas, sans perspective d'aide financière durable.

Finalement, lorsque l'on interroge les pêcheurs artisanaux, ils craignent plus « les tempêtes réglementaires et financières que les tempêtes de l'océan ». Enfin, retenons que ces pêcheurs ressentent souvent un décalage entre leur réalité de gestion d'activité, faite de contrôles réglementaires et financiers, et l'imaginaire collectif qu'ils continuent de porter au sein d'un port au glorieux passé. Parallèlement à ces contraintes, ces mêmes pêcheurs ont décidé de se prendre en main il y a plus de quinze années par la création d'un fonds nommé Baltxan.

Baltxan, une initiative des pêcheurs et la création d'un fonds sur une logique de confiance

Un évènement marquant au départ de cette histoire

En 2003, un des pontons gorgé d'eau coule en plein port de Saint-Jean-de-Luz entraînant au fond un bateau de pêche artisanale qui y était amaré. Le jeune armateur n'obtient aucune aide pour se relever. Cet évènement marque toute la communauté de pêche et fait prendre conscience à plusieurs personnes impliquées dans la vie du port, de la nécessité de « trouver des solutions par eux-mêmes ». C'est là que germe l'idée d'aller chercher des fonds pour soutenir financièrement l'outil de travail des armateurs et équipages de la petite pêche artisanale. Plusieurs personnes sont impliquées dans la genèse du projet : plusieurs pêcheurs, un aumônier des pêcheurs, un historien local, une directrice d'une société de capital-risque. Après plusieurs mois d'échanges, de travail, de concertation, des organisations sont aussi impliquées dans le projet.

Le 28 juin 2004, une Banque, la Caisse d'Épargne et de Prévoyance des Pays de l'Adour signait une convention avec l'association Itsas Gazteria et la société de capital-risque Herrikoa, par laquelle elle apportait une contribution financière, sous forme de subvention, de 35000 €. L'objet de cette contribution était de « développer un fonds d'aide et de développement destiné à de jeunes pêcheurs en difficulté de la Capitainerie de Bayonne ». Ce fonds a été dénommé « Baltxan ».

Baltxan est un mot magique propre au monde maritime local basque. Il veut dire partager, mettre tout en commun (frais et bénéfice) dans un esprit de solidarité. Il fait référence à l'expérience dakaroise des pêcheurs locaux, dans les années 1956/57, où à l'initiative

de la coopérative Itsasokoa les 350 pêcheurs, répartis en 24 thoniers, avaient mis à la masse toutes les recettes produites par la pêche, du départ au retour du port de Saint-Jean-de-Luz. Le bénéfice final fit l'objet d'un partage égal qui devint le régime Baltxan.

Un fonds qui tient compte d'un rapport au risque propre aux gens de la mer

Le fond attribue des prêts d'un montant maximum de 5000 € aux jeunes armateurs de la pêche dite artisanale à l'occasion de l'achat de bateau ou de besoins spécifiques pour poursuivre l'activité de pêche. Les prêts sont consentis sans intérêt (taux zéro).

Les premiers remboursements n'interviennent qu'après une période de 6 mois d'activité du bateau, ce délai étant établi pour permettre au pêcheur de reconstituer sa trésorerie.

Les remboursements du prêt sont effectués sur la mise en criée du poisson pêché, à raison de 5% du produit de la vente. Ainsi les remboursements sont proportionnels aux produits de la pêche (des modulations peuvent être consenties selon les circonstances).

Les modalités d'obtention du prêt bénéficient d'une souplesse des procédures qui permet une réactivité immédiate aux besoins exprimés par les pêcheurs.

Retenons que les modalités de prêt, comme les modalités de remboursement sont construites à partir des aléas de la mer et trouvent tout leur sens pour les pêcheurs artisanaux. L'efficacité de Baltxan tient à sa capacité de réaction immédiate, avec une procédure allégée, collant aux besoins des bateaux et des petits armateurs de la pêche artisanale locale et de ce fait permet aux équipages de vivre de la pêche et d'alimenter la filière économique du poisson. Baltxan s'efforce d'être présent lorsque survient un besoin inattendu (casse, perte de filet...) ou urgent (réparation moteur...), présent aussi aux côtés de jeunes désirant acheter un bateau. Il y a un lien privilégié avec ces hommes de la mer, en se mettant à leur écoute. Cette efficacité repose sur différentes formes de confiance.

Une efficacité financière fondée sur les 3 types de confiance

Ici, nous distinguerons les modalités de gestion du fond et la question du remboursement. Nous verrons que la confiance est au cœur de ces

deux dimensions, agissant à la fois comme un catalyseur mais aussi comme la clé de la pérennité du fonds.

Une gestion du fonds qui repose sur de la confiance interpersonnelle et inter-organisationnelle

Si la création du fonds provient de quelques personnes impliquées et en confiance mutuelle, la gestion de Baltxan et sa pérennité nécessite différentes formes de confiance.

La gestion du fonds (octroi des prêts, gestion et comptabilité des remboursements) est assurée par trois personnes en lien ou représentant des organisations. L'aumônier des pêcheurs représente Itsas Gazteria, une association qui a pour but de soutenir les projets des jeunes de la profession de pêche et leur donner la parole. Un historien local, ancien président d'une société locale d'épargne, en étroite collaboration avec Herrikoa, une société de capital-risque locale. Enfin la directrice de la dite société de capital-risque, qui est dépositaire des fonds placés dans un compte spécial dans une banque, la Caisse d'Épargne de Saint-Jean-de-Luz. L'intégralité de ces prestations sont effectuées gratuitement, sans aucun frais de gestion exigé par les personnes en charge.

Retenons que ces trois personnes gèrent le fonds de manière souple, dans une confiance interpersonnelle. Par ailleurs, elles sont garantes de l'implication des organisations dans le fonds et de ce fait garantissent une confiance inter-organisationnelle. Chaque personne contribue à des fondements de la confiance. L'aumônier des pêcheurs apporte à la fois sa connaissance du milieu de la pêche et sa probité ; l'historien local est un référent de l'histoire de la ville et du port tout en ayant un passé dans le monde la banque ; la directrice de la société de capital-risque est garante d'une compétence en analyse des risques spécifiques sur le territoire du Pays basque. Enfin, la criée de Ciboure assure un relais précieux pour la tenue des comptes selon le poisson mis à la vente par les bénéficiaires du fonds Baltxan.

Un fonds qui acquiert une légitimité dans le monde la pêche au fil du temps

En janvier 2005, sept prêts sont accordés, d'un montant unitaire de 5 000 € à de jeunes pêcheurs pour l'acquisition ou l'équipement de leurs bateaux.

Un an et demi après le début des remboursements, 22 000 € sont récupérés et de nouveaux prêts sont attribués à des pêcheurs mis au courant de l'existence de Baltxan et demandeurs d'aide.

Les fonds disponibles n'étant pas en mesure de répondre à toutes les demandes, la Caisse d'épargne accorde en 2007 un complément de subvention PELS de 10 000 €.

La consolidation du fonds Baltxan sera ultérieurement assurée, en 2018, par le versement à son profit d'une somme de près de 60 000 € lors du partage en trois parts de l'actif restant de la liquidation de la coopérative des pêcheurs Logicoop. Cette attribution par les coopérateurs liquidateurs marque la reconnaissance de l'action efficace de Baltxan.

Des remboursements rapides, fondés sur une confiance interpersonnelle et institutionnelle

La grande majorité des pêcheurs ont assuré le remboursement de leur prêt dans des délais remarquables, soit un an ou un an et demi, ce qui atteste la réelle viabilité de cette pêche artisanale, porteuse de pêche de qualité, de préservation des ressources, et génératrice d'emplois. Retenons que 86,7% des prêts accordés par Baltxan ont été remboursés ou sont en cours de remboursement. Cette efficacité et rapidité des remboursements repose sur deux formes de confiance :

- une confiance interpersonnelle entre pêcheurs du même port, qui ont un esprit de responsabilité et de la solidarité, liés par l'histoire originelle de Baltxan. En effet, si certains ne devaient pas rembourser, c'est la survie même du fonds qui serait en cause.
- une confiance institutionnelle, les pêcheurs étant tous liés entre eux par une identité commune, une histoire commune, un bien commun représenté par le port de Saint-Jean-de-Luz.

Des objets de prêts adaptés à la situation des « petits »

L'objectif de Baltxan est clair : « permettre au pêcheur de partir en mer au plus tôt et dans de bonnes conditions ». ²³ La majorité des prêts

²³ Retour d'entretiens.

sont consentis lors de l'acquisition d'un nouveau bateau. Le prêt sert essentiellement à l'équipement indispensable du bateau pour pouvoir pêcher (travaux de mise aux normes, achat de matériel de pêche...). Il a servi dans certains cas à l'augmentation de fonds propres et à la validation des prêts consentis par les banques. Plus précisément, on recense des prêts accordés pour permettre la réparation du moteur suite à un incident technique ; des prêts destinés aux réparations urgentes à effectuer sur des bateaux anciens pour leur permettre de reprendre la pêche ; des prêts liés aux besoins d'équipement de bateau, notamment pour la collecte des algues, la fourniture de filets ; enfin, des prêts sont accordés à des armateurs, offrant toutes garanties de remboursement, pour les aider à passer un mauvais cap, suite à l'absence de pêche, à des retards de financements garantis, à des problèmes d'immobilisation des bateaux.

Ces exemples montrent que Baltxan s'efforce d'accompagner les pêcheurs non seulement lors de l'acquisition de leur outil de travail, mais aussi au cours de leur activité. De 2005 à ce jour, ce sont plus de 60 prêts qui ont été accordés aux jeunes pêcheurs, soit 4 prêts par an en moyenne. Près de 260 000 € ont été distribués. Au total 38 bateaux, dont certains repris par de nouveaux pêcheurs, ont bénéficié du fonds Baltxan.

Des résultats fidèles à la réalité de la pêche artisanale

Le fonds créé est aussi représentatif du monde de la mer et de ces aléas. En effet, des pertes liées à l'absence de remboursement des prêts sont enregistrées et assumées par Baltxan. Les défaillances concernent 8 prêts accordés (sur les 60 attribués, soit 13,3% des prêts) ; elles sont imputables à des bateaux coulés en mer (2 cas), à la défaillance des pêcheurs-armateurs abandonnant totalement (4 cas) ou partiellement (2 cas) leur activité. Pour certains d'entre eux, le manque de responsabilité et de solidarité à l'égard de Baltxan peut être relevé. Au total les pertes s'élèvent à près de 11 % des sommes prêtées. Ce chiffre peut paraître élevé mais il est assez fidèle au risque des métiers de la mer. Cette prise de risque est assumée par Baltxan car « elle est liée à la réalité du monde maritime et aux aléas de la pêche artisanale. Le monde de la pêche le sait bien : on ne part pas en mer sans prendre des risques ! ».

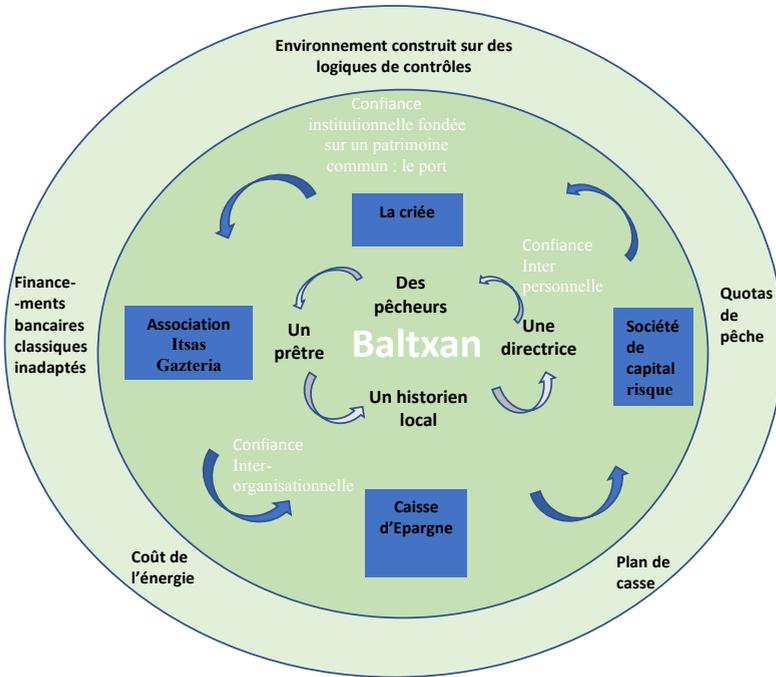


Schéma : les différentes formes de confiance à l'origine de la création et de la pérennisation du fonds.

Conclusion

Retenons que face à un environnement financier et réglementaire de plus en plus contraignant, l'initiative de Baltxan s'est construite autour d'hommes et de femmes qui ont tous un lien avec le port de Saint-Jean-de-Luz : lien affectif, lien de métier, lien divin même. La confiance est la clé de voûte de ce type d'initiative, où des acteurs décident de se prendre en main, cette confiance prenant sa source dans le lien que chacun entretient avec le port, considéré comme un patrimoine commun. Citons le récit de l'historien local pour mieux comprendre Baltxan : « Les conditions de cette action de Baltxan se sont déroulées selon les rythmes de la mer, avec ses marées hautes et ses basses, avec ses tempêtes brisant biens et personnes, avec sa générosité emplissant les cales, avec ses oublis et les rêves buttant sur sa dureté ».

ANNEXE

Les « vies du port » selon Bianco-Valente, Raffaella Mariniello et Domenico Antonio Mancini

ENTRETIEN CONDUIT PAR MARIA DE VIVO¹

Le lien qu'entretiennent l'art, les ports et la vie qui les anime est profond, mais aussi fertile et stimulant : les activités fourmillantes, les échanges et la propension constante à la mobilité rendent les deux mondes particulièrement contigus.

Si l'on observe la production artistique contemporaine, on remarque que ce lien, surtout au cours de la dernière décennie, se mêlé à l'intérêt croissant de nombreux artistes pour le thème de la migration. Un phénomène complexe aux implications souvent dramatiques qui trouve dans les ports un lieu de mise à l'épreuve immédiate et probante des politiques nationales d'accueil et, en général, des exigences du monde contemporain.

Vies du Port, tant dans ses étapes préparatoires que dans les stratégies de communication adoptées, a jugé opportun d'impliquer et d'écouter des artistes dont les œuvres interrogent les principaux thèmes du colloque en termes visuels. L'unicité de la Méditerranée, l'imagerie et les suggestions littéraires qui lui sont liées, les réflexions sur le langage de ceux qui accueillent et de ceux qui arrivent dans les ports, le besoin d'attention ainsi que le refus de la spectacularisation de la douleur, résonnent dans les œuvres et dans le dialogue à plusieurs voix entre Bianco-Valente, Raffaella Mariniello et Domenico Antonio Mancini.

Maria De Vivo : *Il est déjà arrivé que votre travail fasse référence ou s'inspire de la littérature. C'est le cas de Breviario del Mediterraneo, réalisé en 2018, qui est une "relecture" de Breviario Mediterraneo de l'écrivain serbe Predrag Matvejević.*

Giovanna Bianco : *Breviario del Mediterraneo nous a été inspiré par la lecture de Predrag Matvejević. Dans un style à mi-chemin*

¹ La traduction de cet entretien, qui peut être lu dans sa version originale dans les pages suivantes, a été réalisée par Sarah Nora Pinto et Giulia Scuro.

entre l'essai et la nouvelle, il décrit l'hétérogénéité des peuples qui vivent sur les rives de la Méditerranée et retrace leurs similitudes, ainsi que leurs singularités, en illustrant la variété de l'architecture et la multiplicité des langues. Pour raconter la diversité, mais aussi la spécificité des territoires et des cultures qui bordent cette mer, il recourt à une métaphore qui met en évidence les infinies nuances que prend la mer en fonction du temps qui passe, des heures de la journée ou des saisons, de la nature des fonds marins ou du paysage côtier qui s'y reflètent. Cet aspect nous a fascinés et c'est à partir de là que nous avons commencé à imaginer notre propre « bréviaire méditerranéen ».

Pour le réaliser, nous avons utilisé des magazines de voyage qui font la promotion de lieux touristiques en utilisant des couleurs débordantes, où la mer est d'un bleu profond ou d'un vert cristallin, dans le seul but de susciter chez les gens le désir de réserver des vacances. Nous avons découpé ces illustrations en papier glacé aux couleurs irréelles en petites bandes, les avons collées l'une après l'autre, sous forme de collage, en créant des dégradés de couleurs pour tenter de recomposer notre vision personnelle de la mer Méditerranée. Un travail minutieux, patient, de plusieurs semaines, réalisé avec la volonté d'exalter la beauté et l'importance de cette mer pour exorciser l'image qu'elle a prise récemment, lieu de souffrance et de tragédie, d'espoirs trop souvent déçus. Une manière de dire que cette mer appartient à tous.

Maria De Vivo : *Breviario del Mediterraneo a été réalisé presque en même temps que l'exposition Terra di me, une initiative collatérale de Manifesta 12 au Palazzo Branciforte à Palerme. La Fondazione Sicilia vous a invité à travailler sur des cartes datant des XVI^e-XVIII^e siècles, conservées à la Villa Zito, et vous avez accepté mettant ainsi la barre plus haut. Pouvez-vous nous en parler ?*

Pino Valente : En 2018, la Sicily Foundation nous a demandé de réaliser des cartes de la série *Linea di costa* pour les mettre en relation avec certaines cartes historiques de sa collection représentant la Sicile dans la Méditerranée à l'occasion d'une exposition. Plutôt que de créer une simple juxtaposition entre différentes époques, nous avons

voulu raconter la Méditerranée en faisant dialoguer l'importance qu'elle a eu dans le passé et ce qu'elle représente aujourd'hui, passant d'un lieu d'échanges économiques et de diffusion de la culture à un lieu de fermeture, de séparation, où des frontières invisibles ont été tracées. Nous avons proposé un atelier qui s'est déroulé sur plusieurs semaines avec des filles et des garçons migrants vivant à Palerme et les médiateurs culturels qui les accompagnaient (Abraha Yodith, responsable du service des projets Sprar à la Comunità Urbane Solidali, Anna Kofler, Lucia Pepe), afin de connaître leurs histoires de vive voix. Le simple fait de se trouver devant eux nous a étourdis, nos émotions étaient si fortes que nous avons décidé de ne plus les rencontrer. Nous sentions que notre projet était moins important que le poids de leurs histoires. Encouragés à continuer, nous nous sommes lancés dans ce travail avec beaucoup de délicatesse et d'émotions intenses.

Giovanna Bianco : Ce qui aurait pu nuire au dialogue dans le groupe aurait pu être le manque de confiance, le soupçon que notre travail pouvait ne pas être sincère, que nous n'étions là que pour nous emparer d'un énième témoignage fétiche de leur voyage pour l'exhiber. Les médiateurs culturels et l'assistante de production, se portant garants de nos intentions, nous ont grandement aidés à briser la glace plus rapidement et à établir un dialogue.

Pino Valente : Après avoir fait connaissance, une certaine confiance s'est établie. Au fur et à mesure qu'apparaissaient les idées qui conduiraient à la réalisation des œuvres, nous avons toujours expliqué le sens profond que nous voulions donner à chaque action que nous leur demandions d'accomplir, et leurs interventions ont toujours été pleinement conscientes et décisives.

Maria De Vivo : *Il me semble que le fait d'avoir vu avec eux les objets mis en gage qui datent du début du XX^e siècle a créé un lien plus étroit, un point commun.*

Pino Valente : Le Palazzo Branciforte héberge encore les structures historiques en bois du Monte dei Pegni di Santa Rosalia, un lieu plein de charme, emblématique de l'état de pauvreté de Palerme et du sud de l'Italie dans le passé. Nous avons décidé de le montrer aux filles et aux garçons migrants et ce fut l'occasion de parler des an-

nées entre la fin du XIX^e et le début du XX^e siècle, lorsque les familles du sud de l'Italie, en particulier de la Sicile, se rendaient au Monte dei Pegni (mont-de-piété), avant de s'embarquer pour les Amériques, pour y laisser des draps, des matelas, des nappes ou d'autres objets, récupérant ainsi un peu d'argent à emporter avec eux dans le nouveau monde. Nous avons saisi l'étonnement sur leurs visages, car ils ignoraient que l'Italie aussi avait été une terre de départ vers l'inconnu, de longs voyages qui souvent n'impliquaient pas de retour au pays, des voyages toutefois peut-être moins risqués et pas tout à fait comparables à leurs expériences. Ce fut un moment important car, au sein du groupe, nous sommes passés d'une première phase de connaissance mutuelle à une deuxième phase où nous avons pu émettre ensemble des hypothèses sur les thèmes à développer pour la réalisation de nouvelles œuvres.

Maria De Vivo : *Dans votre travail en atelier, vous avez choisi, avec beaucoup de respect, de ne pas utiliser les histoires dramatiques que vous avez entendues.*

Giovanna Bianco : Nous n'avons pas voulu faire la chronique de leur expérience en mer afin d'éviter les souffrances qui ont marqué leur long voyage ou leur séjour en Libye pendant deux ans ou plus. Nous avons préféré parler de l'imaginaire qu'ils avaient du pays étranger où ils voulaient se rendre avant de s'embarquer pour le voyage et de la façon dont il s'est conformé ou brisé face à la dureté de la réalité qu'ils ont trouvée une fois arrivés à destination. Il en ressort des œuvres qui racontent leurs attentes avant le départ, la solitude à l'arrivée dans un pays étranger, la découverte pour certains de la différence de leur couleur de peau, le fait d'être loin de chez soi et le lien fort avec les personnes restées dans leur pays d'origine. Le plus grand effort auquel est appelé chacun des jeunes migrants qui débarque en Italie et en Europe est de devoir réaffirmer vigoureusement et à chaque instant son individualité, le fait d'être une personne à part entière. C'est pourquoi, dans la vidéo *Costellazione di me*, les migrants, dont seule la partie inférieure du visage est filmée, sont invités à prononcer leur nom, puis celui des personnes auxquelles ils sont le plus attachés, les sentiments et la communauté qu'ils ont laissés derrière

eux, ainsi que ceux des personnes qu'ils ont rencontrés dans le pays d'arrivée et qui leur sont les plus proches, des noms qui sont répétés comme un mantra, afin d'affirmer avec force la solidité de ces relations. Prononcer tous ces noms, c'est se repositionner dans le monde, reconstruire la constellation des personnes auxquelles on est attaché pour ne pas perdre ses repères, pour retrouver une identité perdue à l'arrivée dans un pays étranger où, pour certains, on n'est plus considéré comme un individu mais comme un problème à résoudre.

Pino Valente : Dans la vidéo, il y a un bruit de fond important que nous avons délibérément laissé. Nous avons vécu la partie dramatique de leur voyage quand ils nous ont raconté leurs histoires, et c'était fort et émouvant, mais ce n'était pas ce que nous voulions transmettre parce que nous ne sommes pas des journalistes et que nous ne sommes pas censés faire des chroniques. En travaillant sur la mise en forme du travail, nous voulions nous concentrer sur l'imagerie et l'affirmation de l'individualité dans un environnement qui ne vous accepte pas et vous considère comme un problème, pour affirmer avec force et obsession « Je suis une personne », alors que tout autour il y a un bruit de fond ou des choses qui ne vont pas. C'est la première question à laquelle ils doivent faire face, peut-être même plus importante que celle de l'argent ou de la façon de vivre dans une situation hostile. L'une des actions proposées consistait à décrire sur un morceau de papier de soie très fin, dans la langue qu'ils estimaient être la leur, l'imagerie qu'ils associaient à la destination avant le départ et au cours de leur long voyage : ce qu'ils s'attendaient à trouver une fois arrivés en Italie et comment cette imagerie s'est ensuite heurtée à la réalité de la perspective d'une vie qui semble ne rien considérer comme acquis. Grâce à une technique d'impression spéciale, nous avons reproduit ces récits à la feuille d'or (en contraste total avec les thèmes abordés) et nous les avons ensuite tressés, composant un tissage qui, à première vue, semble précieux à cause du scintillement que nous connaissons tous, mais qui, en réalité, est précieux pour les aspirations, les déceptions et la grande détermination qui émanent de l'entrelacement de ces récits et visions. Dans une autre œuvre, *Baricentro*, nous leur avons demandé de regarder à l'intérieur d'eux-mêmes et d'imaginer quelle était la chose la plus

importante, la chose qu'ils auraient aimé garder avec eux toujours et en toute circonstance, de la rendre visible pendant un moment, en la dessinant ou en la définissant avec des mots sur la paume de leur main, et ensuite de la refermer en la ramenant sur leur poitrine. Dans cette vidéo, comme dans *Costellazione di me*, le visage n'est pas montré, mais seulement la main en train d'écrire sur la paume de l'autre main, ceci afin d'éviter toute forme de spectacularisation.

Maria De Vivo : *Raffaella Mariniello a choisi pour Vies du Port une vue de Palerme de 2005 qui fait partie d'un travail sur les villes portuaires de nombreux autres lieux. Dans un texte écrit après le terrible incendie qui a frappé la ville de Beyrouth en 2020, Raffaella s'est attardée sur le sens de son projet et écrit : « la Méditerranée que j'ai cherchée dans ces années-là était une mer que je voulais voir partout pareille. L'intention était de trouver un paysage commun à toutes les villes balnéaires dotées d'un port, car je pensais qu'elles appartenaient toutes à une même zone géographique et mentale. Naples, Palerme, Bari, Barcelone, Valence, Tunis, Athènes et enfin Beyrouth apparaissent un peu comme une seule ville. De nombreux centres du sud de l'Europe tournés vers la Méditerranée ont en effet en commun plusieurs aspects, malgré les différences de langues, de traditions et d'histoires nationales ».*

Raffaella Mariniello : La Méditerranée est une mer fermée, un énorme golfe, où se trouvent des cultures très différentes. L'idée de parcourir l'ensemble du bassin est née d'un besoin de retrouver Naples, je voulais comprendre combien de similitudes pouvaient être découvertes dans cette partie du monde, y compris du point de vue du paysage. La Méditerranée est bordée de cultures dissemblables : elle a l'air d'une petite zone géographique, microscopique comparée à un océan, et pourtant elle abrite une diversité culturelle incroyablement variée. Ce projet sur les ports m'a poussée à chercher une ville unique, comme si la dimension portuaire pouvait tout assimiler. En effet, on retrouve en partie les mêmes choses dans des lieux différents, car l'idée de port est un peu partout la même.

Maria De Vivo : *Les activités portuaires se ressemblent.*

Raffaella Mariniello : Le décor est le même. Au début, ma recherche était très instinctive, je ne savais pas ce que j'allais trouver. La prise de

conscience du travail vient après la pratique, c'est très courant dans ma façon du travailler mais aussi très risqué, parce que cela peut être un trou dans l'eau. Pour moi, chercher le port, c'était chercher l'espace vide. J'avais besoin de voir le béton et la mer comme une seule et même étendue de paysage.

La vie d'un port n'est pas seulement fourmillante, du moins je ne la vois pas seulement sous cet aspect. Et le port de Naples que j'ai vu et photographié au crépuscule puis la nuit à la fin des années 1990 était exactement comme cela. Je ne sais pas vraiment ce que cette imagerie représentait pour moi, peut-être un peu le cinéma et le théâtre, une scène où les acteurs sont sur le point de commencer la représentation. Il y a certainement un lien avec l'obscurité de l'inconscient : toute cette noirceur et ce vide, étroitement liés aux banlieues que j'ai longuement étudiées dans le passé, quand personne n'en parlait.

Maria De Vivo : *Pourtant, les ports n'existeraient pas sans les hommes et les femmes qui les traversent.*

Raffaella Mariniello : Rien n'existerait sans l'activité de l'homme. Décrire ces lieux, c'est parler de l'humanité à travers les choses, les objets, les artefacts, sans représenter directement la figure ; ce ne sont pas les expressions des personnes qui m'intéressent mais leur activité, ce que l'homme construit, agit, vit.

Maria De Vivo : *Il y a les objets qui nous rappellent les activités de l'homme. L'homme est là à travers les activités et les objets utilisés. Très souvent, les cordes, les fils, les chaînes prennent presque une configuration naturelle. Même les objets ferreux ou autres semblent presque des éléments naturels.*

Raffaella Mariniello : Ils font partie du paysage comme s'ils y étaient absorbé. Il est très difficile que des personnes apparaissent dans mes photographies. Le paysage classique par excellence exclut lui aussi la figure humaine. Mais, au-delà du port, tous les objets que nous utilisons sont très importants dans mon travail. Pour moi, les objets sont presque des personnes. Très souvent, je place un objet au centre de la scène, comme dans la photo avec un bateau sur un toit. Il s'agit du port de Naples il y a de nombreuses années, au début des an-

nées 2000, lorsque le contexte était complètement différent, beaucoup plus simple. Aujourd'hui, le paysage a complètement changé. Après vingt ans, tout est fermé, alors qu'avant on pouvait se promener de la Piazza Municipio à San Giovanni en longeant le quai. Ce sont maintenant des zones que l'autorité portuaire a vendues ou louées à différentes entreprises et, en les privatisant, tout a été enfermé dans des espaces protégés par des barreaux et des grilles. Alors qu'auparavant, on rencontrait des situations, des objets et des artefacts incroyables qui, placés au centre de l'image, pouvaient devenir très ironiques.

Maria De Vivo : *Le noir et blanc que vous utilisez parvient à rendre ces décors solennels.*

Raffaella Mariniello : La solennité est représentée par Beyrouth, dans la série d'images que j'ai réalisée. Je suis arrivée dans cette ville en 2005-2006, elle me rappelait tellement le port de Naples tel qu'il était autrefois. Une chose qui s'est produite et qui rend mon souvenir solennel, c'est que ce port, l'année après mon arrivée et l'année après cette prise de vue, a été totalement détruit. Je m'y promenais la nuit, je suis resté longtemps dans ce quartier en imaginant les romans de Simenon, les tavernes, la nuit, les flaques d'eau, l'eau calme. Plus tard, de retour en Italie, j'ai été frappé par le fait que tout ce que j'avais vu avait été complètement détruit, mais les ports, vous le savez, sont les premières cibles militaires.

Maria De Vivo : *Pouvez-vous nous parler du procédé technique que vous utilisez lors de vos explorations nocturnes ?*

Raffaella Mariniello : Je photographie très souvent la nuit, mais aussi à un moment un peu intermédiaire, au crépuscule. Je fais des poses longues, autrefois avec des pellicules, aujourd'hui avec un appareil numérique. J'étudie la lumière, j'aime mélanger la lumière artificielle et la lumière naturelle et pour cela il faut une grande maîtrise technique qu'il est difficile de résumer ici, il faudrait tout un chapitre !

J'ai été une pionnière dans la représentation des paysages industriels et post-industriels dans le sud de l'Italie. Lorsque j'ai commencé à travailler à Italsider en 1991, tout le monde m'a demandé pourquoi je travaillais dans une usine. L'activité portuaire s'est par ailleurs in-

dustrialisée. Il n'y a plus de traces de fabrication, de pêche, de tout ce qui concerne les processus anciens, j'ai l'impression que tout a été perdu.

Maria De Vivo : Dans le récent essai de Lucrezia Longobardi, *15 Ipotesi per una storia dell'arte contemporanea*, les aptitudes procédurales de Domenico Antonio Mancini sont décrites ainsi : « Mancini montre dès ses premières œuvres un intérêt pour la transformation de la vie quotidienne et de la mémoire historique, cherchant à faire coexister l'effilochage et l'immobilité de la pensée avec des résultats secs et synthétiques, clairs et précis. Ce qui distingue les œuvres de Mancini, c'est la température froide de ses dispositifs composés de multiples couches de lecture »².

Les œuvres sur papier intitulées *Avviso ai naviganti* sont un exemple particulièrement efficace de ce *modus operandi*. L'analyticité et le processus de "réduction" formelle caractérisent un discours critique concis mais tranchant qui, dans ce cas spécifique, examine les flux migratoires à travers une réécriture littérale des cartes nautiques de la Méditerranée auxquelles ont été ajoutées des données sur les accidents de migrants signalés dans les zones représentées.

Domenico Antonio Mancini : Lorsque j'ai décidé de travailler sur la mer Méditerranée, j'ai redessiné des cartes marines en utilisant des feuilles de papier sur des tables lumineuses. Ce qui m'intéressait, c'était de copier, de faire un acte élémentaire de connaissance des zones que j'allais étudier par la suite. Un acte dans lequel j'ai choisi de ne reporter que les chiffres des valeurs bathymétriques qui indiquent la profondeur de la mer mais qui donnent une idée à la fois de la mer et de la terre qui l'entoure. Predrag Matvejevic, dans *Breviario Mediterraneo*, parle de l'inversion de la relation entre la terre et la mer ou entre les zones intérieures et les zones côtières. Il s'agit d'un renversement continu, car il parle d'une mer qui se construit sur les terres qu'elle baigne et de terres qui se construisent grâce à la mer qui les baigne. La Méditerranée qui devient presque un lac est impensable sans ces terres ; les terres qui sont baignées par la Méditerranée sont impensables sans la mer.

² Lucrezia Longobardi, *15 Ipotesi per una storia dell'arte contemporanea*, Roma, Castelvecchi Editore, 2022.

Maria De Vivo : *Avviso ai naviganti est un projet qui vous a occupé de 2013 à 2016. Le titre reprend un syntagme utilisé dans le langage portuaire pour signaler des changements dans les cartes marines. Que devient cette définition dans votre travail ?*

Domenico Antonio Mancini : Les cartes marines sont imprimées, elles ont une vie propre, mais la vie des ports, la vie des côtes est extrêmement rapide, c'est pourquoi l'Institut hydrographique de la marine est chargé d'informer les marins des changements. J'ai supprimé de la carte des éléments tels que les routes ou les pipelines et j'ai ajouté des informations sur les personnes qui sont parties de certaines côtes sans jamais en atteindre d'autres. Les chiffres en rouge correspondent au nombre de personnes décédées dans des accidents au cours des traversées. Les chiffres en rouge représentent "mon" avertissement aux navigateurs, une information que je considère comme fondamentale en tant qu'outil de navigation. Sur les cartes du littoral de la Libye, cette information est plus facile à trouver.

Maria De Vivo : *La froideur de ces chiffres est frappante.*

Domenico Antonio Mancini : Je pense que le refroidissement est une nécessité de l'art lui-même. Nous, les artistes, nous nous permettons de traverser des disciplines et des sphères qui ne sont pas les nôtres, nous nous inspirons de pratiques qui ne sont pas les nôtres, mais lorsque nous formalisons l'œuvre, il faut la ramener dans une sphère qui est la nôtre. Refroidir signifie également épurer de l'histoire, de l'actualité. Dans certains cas, éviter les histoires personnelles ou les tragédies est aussi une manière de rendre l'œuvre "autonome" par rapport aux histoires que nous traitons.

Maria De Vivo : *Une autre réflexion sur ces thèmes a été abordée dans les autoportraits que vous avez réalisés en plâtre et dans lesquels vous avez pris les poses de victimes de naufrages dont les images ont eu un grand impact sur les médias. Que signifiait pour vous le fait d'incarner ces poses ?*

Domenico Antonio Mancini : Il s'agissait de récupérer dans mon travail les histoires que j'avais cachées et, en même temps, mises en lumière, à travers les chiffres, en assumant même un peu la responsabilité de l'avoir fait, peut-être, de manière excessive. On pour-

rait parler de "sculpture performée" dans le sens où la sculpture en plâtre a été réalisée en faisant un moulage de moi dans la position des images.

Bien sûr, ce n'est en rien comparable avec les événements sur lesquels l'œuvre est construite, mais ce n'était pas particulièrement agréable car les temps de pose du plâtre sont très longs et, quand le plâtre sèche, on est enfermé dans une sorte de coquille. C'était une façon de m'interroger sur le rôle de la sculpture elle-même, sur la manière dont l'art devrait se positionner par rapport aux événements qui sollicitent massivement notre attention, et sur la relation délicate entre l'information et la production artistique.

Maria De Vivo : *Le travail s'est poursuivi dans les tables anatomiques de Self Portrait Studio.*

Domenico Antonio Mancini : *Self Portrait Studio* est une série de planches anatomiques qui prennent comme mesure et comme lieu d'analyse des parties des sculptures en plâtre "Self Portrait" qui, à partir des images de victimes des naufrages qui ont marqué les événements migratoires de ces dernières années, questionnent le rôle de la sculpture et la relation délicate entre l'information et la production artistique. Sur la gravure sont indiqués avec du plâtre les noms des muscles. De cette manière, j'ai essayé une fois de plus de libérer l'œuvre des événements particuliers des naufragés individuels, en l'amenant sur un plan universel qui est le terrain de l'art, en procédant à une réduction supplémentaire de la performativité du processus sculptural à la rédaction de notes anatomiques minimales superposées aux images de la sculpture.

Maria De Vivo : *En septembre 2021, à Procida, à l'occasion de PANORAMA - une exposition réunissant plusieurs galeries italiennes - vous avez présenté une installation vidéo qui ne pouvait être vue qu'à travers le trou de serrure d'une maison à la Corricella. Il s'agit d'une vidéo tournée deux ans plus tôt en Sicile. L'acte de regarder à travers le judas fait référence à la célèbre œuvre de Marcel Duchamp Étant donné qui se trouve au Musée d'art de Philadelphie et implique un type d'action voyeuriste. L'objet de "ton" observation avait cependant un sujet tout à fait différent.*

Domenico Antonio Mancini : L'œuvre se trouvait au sommet de trois rampes d'escaliers particulièrement abruptes. Une fois franchies, on arrivait à une petite porte bleue par la serrure de laquelle on pouvait voir une vidéo que j'avais enregistrée en Sicile en 2020 tout à fait par hasard et sans l'intention d'en faire une œuvre artistique. J'étais avec des amis en Sicile et un matin, nous avons assisté à un débarquement de migrants en provenance de Tunisie, dans une zone où les débarquements sont assez fréquents. Mon premier réflexe a été de filmer ce qui se passait pendant quelques minutes, à l'aide de mon téléphone portable et de jumelles placées devant. L'installation a une dimension voyeuriste supplémentaire, car pour regarder la vidéo, il fallait regarder par le trou de la serrure. Cependant, ce qui m'intéressait le plus, c'était que la vidéo ait la même température que le panorama situé derrière le spectateur se trouvant devant cette maison à la Corricella : les mêmes bateaux de pêcheurs, les mêmes couleurs, la même température des images. Ce qui était complètement différent, c'était l'histoire racontée, mais, dans la petite boîte noire cachée derrière la porte bleue, cette différence n'était pas immédiatement perceptible. Seule une observation prolongée dans la position inconfortable de regarder par la serrure permettait de comprendre que ce à quoi on assistait était les images d'un débarquement de migrants, heureusement résolu sans tragédie grâce aussi à un sauvetage rapide. L'œuvre suggère ainsi la nécessité de s'engager, parfois même dans une position inconfortable, dans le monde qui nous entoure. Dans ce cas précis, cette œuvre appelle à un double regard vers la mer, qui insiste à la fois devant et derrière le spectateur. Obliger le public à prendre le temps de regarder une œuvre est une invitation à exercer une capacité d'observation plus consciente de la réalité.

Le “vite del porto” secondo Bianco-Valente, Raffaella Mariniello e Domenico Antonio Mancini

INTERVISTA A CURA DI MARIA DE VIVO

Quella tra l’arte, i porti e la vita che li circonda è una relazione intensa, ancorché fortunata e immaginifica: le attività brulicanti, gli scambi e la costante propensione alla mobilità fanno sì che i due mondi siano particolarmente contigui.

Se si posa lo sguardo sulla produzione artistica contemporanea, si noterà che tale legame, soprattutto nell’ultimo decennio, si è intrecciato all’interesse crescente di molti artisti verso il tema della migrazione. Un fenomeno complesso dai risvolti spesso drammatici che trova nei porti un luogo di verifica immediato e probante delle politiche nazionali di accoglienza e, più in generale, delle urgenze della contemporaneità.

Vies du Port, sin dalle sue fasi preparatorie nonché nelle strategie di comunicazione adottate, ha ritenuto opportuno coinvolgere e ascoltare artisti e artiste i cui lavori si interrogano sui principali temi del convegno in termini visuali. La peculiarità del Mediterraneo, l’immaginario e le suggestioni letterarie ad esso legate, le riflessioni sul linguaggio di chi accoglie e di chi arriva nei porti, la necessità di attenzione nonché il rifiuto della spettacolarizzazione del dolore, risuonano infatti nelle opere e nel dialogo a più voci che ha visto coinvolti Bianco-Valente, Raffaella Mariniello, Domenico Antonio Mancini.

Maria De Vivo: *È già accaduto che il vostro lavoro rimandi o sia ispirato alla letteratura. È il caso di Breviario del Mediterraneo del 2018, una “riletura” di Breviario Mediterraneo dello scrittore serbo Predrag Matvejević.*

Giovanna Bianco: *Breviario del Mediterraneo nasce dalle suggestioni avute in seguito alla lettura di Predrag Matvejević che, attraverso una scrittura a metà tra il saggio e il racconto, descrive l’eterogeneità dei popoli che si affacciano sul Mar Mediterraneo tracciandone le similitudini e le singolarità, illustrando la varietà dell’architettura, la molteplicità dei linguaggi. Nel raccontare la diversità, ma anche la spe-*

cificità dei territori e delle culture che si affacciano su questo mare, utilizza una metafora illustrando le infinite sfumature che assume il mare a seconda del passaggio del tempo, delle ore del giorno o delle stagioni, del tipo di fondale o del paesaggio costiero che si riflette al suo interno. Questo punto ci ha affascinato molto, è da qui che siamo partiti per immaginare un nostro personale “Breviario del Mediterraneo”. Per realizzarlo abbiamo utilizzato le riviste di viaggi che pubblicizzano le località turistiche attraverso l’uso di colori straripanti, dove il mare risulta di un azzurro profondo o di un verde cristallino con l’unico intento di stimolare nelle persone il desiderio di prenotare una vacanza.

Quelle immagini patinate dai colori surreali le abbiamo ritagliate in piccole strisce, incollandole una dietro l’altra, sotto forma di collage, creando varie gradazioni di colore per provare a ricomporre una nostra personale visione del Mar Mediterraneo. È stato un lavoro accurato, paziente, durato diverse settimane, svolto con il desiderio di esaltare la bellezza e l’importanza di quel mare per esorcizzare l’immagine che ha assunto nell’attualità, un luogo di sofferenza e di tragedie, di speranze troppo spesso vanificate. Un modo per dire che questo mare appartiene a tutti.

Maria De Vivo: *Breviario del Mediterraneo è stato realizzato quasi contemporaneamente alla mostra Terra di me, un’iniziativa collaterale di Manifesta 12 al Palazzo Branciforte di Palermo. La Fondazione Sicilia vi ha invitato a lavorare su alcune mappe risalenti al XVI-XVIII secolo conservate a Villa Zito e voi avete accettato alzando il tiro. Ce lo raccontate?*

Pino Valente: Nel 2018 la Fondazione Sicilia ci ha chiesto di realizzare alcune mappe della serie *Linea di costa* da mettere in relazione, in occasione di una mostra, con alcune mappe storiche della sua collezione che raffiguravano la Sicilia nel Mar Mediterraneo. Più che creare un semplice accostamento attraverso epoche diverse, ci piaceva raccontare il Mediterraneo per l’importanza che ha assunto nel passato e su ciò che oggi rappresenta, da luogo di scambi economici e di diffusione della cultura a luogo di chiusura, di separazione, in cui sono stati tracciati dei confini invisibili. Abbiamo proposto un laboratorio che si è svolto per diverse settimane con alcune ragazze e ragazzi migranti

che vivevano a Palermo, insieme ad alcuni mediatori culturali (Abraha Yodith, Responsabile Servizio Progetto Sprar presso Comunità Urbane Solidali, Anna Kofler, Lucia Pepe) che li avrebbero accompagnati, per conoscere di persona le loro storie. Il semplice trovarci di fronte a loro ci ha provocato uno stordimento, le emozioni erano talmente forti da farci decidere di non incontrarli più. Sentivamo che il nostro progetto aveva perso tutta la sua importanza rispetto al carico di storie che portavano con sé. Sollecitati a continuare, abbiamo dato avvio a un lavoro che si è svolto con grande delicatezza ed emozioni intense.

Giovanna Bianco: Ciò che poteva minare il dialogo nel gruppo era la mancanza di fiducia, il sospetto che il nostro lavoro potesse non essere sincero, che fossimo lì solo per carpire l'ennesima testimonianza feticcio delle loro traversie di viaggio per esibirla in mostra. In questo ci hanno molto aiutato le mediatrici culturali e l'assistente di produzione che sono stati i garanti delle nostre intenzioni, permettendoci di rompere più velocemente il ghiaccio e aprirci al dialogo.

Pino Valente: Dopo che abbiamo iniziato a conoscerci si è stabilita un po' di fiducia. Nel momento in cui sono emersi gli stimoli che ci hanno condotto alla formalizzazione delle opere, abbiamo sempre spiegato il senso profondo che intendevamo dare a ogni azione che chiedevamo loro di compiere e i loro interventi sono stati pienamente consapevoli e determinanti.

Maria De Vivo: *Aver visto insieme i pegni risalenti all'inizio del '900 mi pare abbia creato un legame più stretto, di comunanza.*

Pino Valente: Palazzo Branciforte ospita ancora le storiche strutture in legno del Monte dei Pegni di Santa Rosalia, un luogo ricco di fascino, emblema dello stato di povertà diffuso anticamente a Palermo e nel Sud Italia. Abbiamo deciso di mostrarlo alle ragazze e ai ragazzi migranti ed è stata l'occasione per parlare degli anni a cavallo fra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, quando le famiglie dal sud dell'Italia, in particolare dalla Sicilia, in procinto di salpare per le Americhe, come ultimo atto si recavano al Monte dei Pegni per lasciare lenzuola, materassi, tovaglie o altre cose, recuperando così un po' di denaro da portare con sé nel nuovo mondo. Abbiamo colto sul loro volto lo stupore, in quanto ignoravano che anche l'Italia fosse stata una terra

di partenza verso l'ignoto, viaggi lunghi che spesso non prevedevano il ritorno nelle terre d'origine, anche se forse meno rischiosi e non paragonabili alle loro esperienze. È stato un momento importante perché nel gruppo si è passati da una prima fase di conoscenza reciproca a una seconda fase in cui è stato possibile ipotizzare lo sviluppo dei temi che ci avrebbero portato alla realizzazione di nuove opere.

Maria De Vivo: *Nei lavori realizzati a partire dal laboratorio avete scelto, con molto rispetto, di non usare le storie drammatiche ascoltate.*

Giovanna Bianco: Non volevamo fare una cronaca della loro esperienza in mare per evitare la sofferenza che aveva segnato il lungo viaggio o la permanenza in Libia durata due o più anni. Abbiamo preferito parlare del loro immaginario rispetto al paese straniero che desideravano raggiungere prima di affrontare il viaggio e quanto esso si sia adeguato o infranto sulle asperità della realtà che hanno trovato una volta giunti a destinazione. Ne sono emersi lavori che raccontano le loro aspettative prima della partenza, la solitudine dell'arrivo in un paese straniero, lo scoprire per alcuni la diversità del colore della propria pelle, l'allontanamento da casa e il forte legame con gli affetti lasciati nella propria terra. Lo sforzo più grande a cui è chiamato ognuno dei giovani migranti che approda in Italia e in Europa è quello di dover ribadire con forza e in ogni frangente la propria individualità, il proprio essere una persona. Per questo nel video *Costellazione di me* ai migranti, inquadrati solo sulla parte inferiore del viso, abbiamo chiesto di pronunciare il loro nome e poi quello delle persone a cui sono più legate, gli affetti e la comunità che hanno lasciato, insieme a quelli delle persone incontrate nel paese d'arrivo a loro più vicine, nomi ripetuti come fossero un mantra per affermare con forza la solidità di quei rapporti. Pronunciare tutti quei nomi serve a riposizionarsi nel mondo, a ricostruire la costellazione di persone a cui si è legati per non perdere l'orientamento, a riappropriarsi di una identità che viene persa al momento dell'arrivo in un paese straniero, dove da alcuni si è considerati non più individui ma solo un problema da risolvere.

Pino Valente: Nel video c'è un forte rumore di fondo che abbiamo volutamente lasciato. La parte drammatica del loro viaggio l'abbia-

mo vissuta durante il racconto delle loro esperienze, una cosa forte e toccante, ma non era quello che volevamo riportare perché non siamo giornalisti e non dobbiamo raccontare la cronaca. Lavorando alla formalizzazione dell'opera abbiamo voluto concentrarci sull'immaginario e sull'affermazione della propria individualità in un ambiente che non ti accetta e ti considera un problema, affermare con forza e ossessività "sono una persona", mentre attorno c'è un rumore di fondo o cose che non vanno. È la prima questione di cui si devono occupare, forse anche più importante del problema del denaro e di come riuscire a vivere in una situazione ostile. Una delle azioni proposte è stata quella di descrivere su un nastro di carta velina molto sottile, nella lingua che sentivano propria, l'immaginario che associavano alla destinazione prima della partenza e durante il loro lungo viaggio: cosa si aspettavano di trovare una volta giunti in Italia e come questo loro immaginario si sia poi scontrato con la realtà di una prospettiva di vita che sembra non voler dare nulla per scontato. Attraverso una particolare tecnica di stampa, abbiamo riportato queste narrazioni in foglia oro (in totale contrasto con i temi trattati) e le abbiamo poi intrecciate fra loro, andando a comporre una tessitura che a prima vista appare preziosa per il luccichio che tutti conosciamo bene, ma che invece noi sappiamo essere preziosa per le aspirazioni, le delusioni e la grande determinazione che traspaiono dall'intreccio di tutte queste storie e visioni. In un altro lavoro, *Baricentro*, abbiamo chiesto loro di guardarsi dentro e di immaginare quale fosse la cosa più importante, la cosa che avrebbero voluto tenere sempre e comunque con sé e di renderla visibile per un momento, disegnandola o definendola con le parole sul palmo della mano per poi chiuderla portandosela al petto. In questo video, come in *Costellazione di me*, non viene mostrato il volto, ma solo la mano nell'atto di scrivere sul palmo dell'altra mano, questo per evitare ogni forma di spettacolarizzazione.

Maria De Vivo: *L'opera scelta da Raffaella Mariniello per Vies du Port è una veduta di Palermo del 2005 e fa parte di un lavoro sulle città portuali che ha toccato molti altri luoghi. In un testo scritto dopo il terribile incendio che ha colpito la città di Beirut nel 2020, Raffaella si è soffermata sul senso del suo progetto scrivendo: «il Mediterraneo che ho cercato in quegli anni era un mare che volevo vedere uguale un po' ovunque. L'intento era trovare un paesaggio*

comune a tutte le città di mare con un porto perché pensavo che tutti appartenessero ad un'unica area geografica e mentale. Così Napoli, Palermo, Bari, Barcellona, Valencia, Tunisi, Atene e infine Beirut appaiono sostanzialmente come un'unica città. Molti centri del Sud Europa che si affacciano sul Mediterraneo hanno infatti tanti aspetti in comune nonostante le differenze di lingue, tradizioni e storie nazionali».

Raffaella Mariniello: Il Mediterraneo è un mare concluso, un enorme golfo dove si affacciano culture diversissime. L'idea di fare il giro di tutto il bacino nacque per una necessità di ritrovare Napoli, volevo capire quante similitudini si potevano scoprire anche dal punto di vista paesaggistico in questa parte del mondo. Sul Mediterraneo si affacciano culture dissimili: sembra un'area geografica piccola, microscopica rispetto a quella di un oceano, eppure la diversità culturale è incredibilmente variegata. Questo lavoro di ricerca sui porti mi ha spinto a cercare un'unica città, come se la dimensione portuale potesse assimilare tutto. Ed è così, in parte, si ritrovano le stesse cose in posti diversi, perché l'idea di porto è simile un po' dovunque.

Maria De Vivo: *Le attività portuali sono simili.*

Raffaella Mariniello: È simile lo scenario. In un primo momento questa mia ricerca è stata molto istintiva, non sapevo cosa avrei trovato. La consapevolezza sul lavoro arriva dopo la pratica, questo è molto frequente nel mio modo di lavorare e anche molto rischioso perché può essere un buco nell'acqua. Cercare il porto per me era cercare lo spazio vuoto. Avevo necessità di vedere il cemento e il mare insieme come un'unica distesa di paesaggio senza soluzione di continuità.

La vita di un porto non è solo brulicante, almeno non la vedo solo sotto quest'aspetto.

E il porto di Napoli che ho visto e fotografato all'imbrunire e poi di notte a fine anni Novanta era proprio così. Non so bene quest'immaginario cosa rappresentasse per me, forse un po' il cinema e il teatro, una scena dove gli attori stanno per iniziare lo spettacolo.

Ha a che fare senza dubbio anche con il buio dell'inconscio: tutto questo scuro e questo vuoto, strettamente connessi ai luoghi di periferia che in tempi passati ho indagato a lungo, quando nessuno ne parlava.

Maria De Vivo: *Eppure i porti non esisterebbero senza gli uomini e le donne che li attraversano.*

Raffaella Mariniello: Nulla esisterebbe senza l'attività dell'uomo. Descrivere questi luoghi è parlare di umanità attraverso le cose, gli oggetti, i manufatti, senza rappresentare direttamente la figura; non sono le espressioni delle persone che m'interessano ma l'attività, quello che l'uomo costruisce, agisce, vive.

Maria De Vivo: *Ci sono gli oggetti che ricordano le attività dell'uomo. L'uomo c'è attraverso le attività e gli oggetti che vengono usati. Molto spesso corde, fili, ferri, catene assumono quasi una configurazione naturale. Anche gli oggetti ferrosi o altro sembrano quasi elementi naturali.*

Raffaella Mariniello: Fanno parte del paesaggio come se fossero assimilati a esso. È molto difficile che nelle mie fotografie ci siano le persone. Anche il paesaggio classico per eccellenza esclude la figura umana. Al di là del porto, tutte le cose che noi utilizziamo sono molto importanti nel mio lavoro. Per me le cose sono quasi persone. Molto spesso succede che metto al centro della scena un oggetto, come nella fotografia con una barca su un tetto. È il porto di Napoli di molti anni fa, nei primi del 2000, quando lo scenario era completamente diverso, molto più semplice. Adesso il paesaggio è completamente stravolto. A distanza di vent'anni è tutto chiuso, mentre prima si poteva camminare da Piazza Municipio fino a San Giovanni lungo la banchina. Ormai sono aree che l'autorità portuale ha venduto o affittato a diverse società e privatizzandole tutto è stato chiuso all'interno di spazi protetti da inferriate e cancelli. Mentre prima t'imbattevi in situazioni incredibili, oggetti e manufatti che messi al centro dell'immagine diventavano anche molto ironici.

Maria De Vivo: *Il bianco e nero che usi riesce a rendere solenni questi scenari.*

Raffaella Mariniello: La solennità è rappresentata da Beirut nella serie d'immagini che ho realizzato. Sono arrivata in questa città nel 2005-2006, mi ricordava tanto il porto di Napoli com'era una volta. Una cosa che accadde e che rende solenne il mio ricordo è che questo porto, l'anno dopo il mio arrivo e quindi l'anno dopo questo scatto, fu

distrutto totalmente. Io ci passeggiavo di notte, sono stata a lungo in quest'area immaginando i romanzi di Simenon, le taverne, la notte, le pozzanghere, l'acqua ferma.

Mi colpì fortemente poi di ritorno in Italia, che tutto quello che avevo visto era stato completamente distrutto, ma i porti si sa, sono i primi obiettivi militari.

Maria De Vivo: *Puoi dirci qualcosa sul procedimento tecnico che utilizzi durante le tue esplorazioni notturne?*

Raffaella Mariniello: Molto spesso fotografo di notte ma anche in quell'orario un po' di mezzo, all'imbrunire. Faccio lunghe pose, una volta in pellicola adesso con un banco ottico digitale. Studio la luce, mi piace quando si mescola la luce artificiale con quella naturale e per questo ci vuole una grande perizia tecnica che è difficile sintetizzare qui, ci vorrebbe un capitolo a parte!

Sono stata un'antesignana della rappresentazione dello scenario industriale e post-industriale del Sud Italia. Quando feci il lavoro all'Italsider nel 1991, tutti mi chiedevano perché mi dedicassi a una fabbrica. Anche l'attività portuale è come se si fosse industrializzata. Sono scomparse le tracce del manufatto, della pesca, di tutto ciò che ha a che fare con processi antichi, ho la sensazione che tutto si sia perso.

Maria De Vivo: *Nel recente saggio di Lucrezia Longobardi 15 Ipotesi per una storia dell'arte contemporanea, le attitudini procedurali di Domenico Antonio Mancini vengono così descritte: «Mancini mostra sin dai suoi primi lavori un interesse alla trasformazione del quotidiano e della memoria storica cercando di produrre una coesistenza allo sturamento e all'immobilismo del pensiero con esiti asciutti e sintetici, chiari e precisi. Ciò che distingue le opere di Mancini è la temperatura fredda dei suoi dispositivi composti da molteplici stratificati piani di lettura»¹.*

I lavori su carta dal titolo Avviso ai naviganti sono un esempio particolarmente efficace di un tale modus operandi. L'analiticità e il processo di "riduzione" formale connotano un discorso critico sintetico ancorché tagliente

¹ Cfr. Lucrezia Longobardi, *15 Ipotesi per una storia dell'arte contemporanea*, Roma, Castelvecchi Editore, 2022.

che nel caso specifico prende in esame i flussi migratori attraverso una riscrittura letterale delle mappe nautiche del Mediterraneo a cui sono stati aggiunti i dati relativi agli incidenti dei migranti riportati nelle aree rappresentate.

Domenico Antonio Mancini: Quando ho deciso di lavorare sul mar Mediterraneo, ho ridisegnato le carte nautiche utilizzando fogli di carta su tavole luminose. Mi interessava ricopiare, compiere un atto elementare di conoscenza delle aree che avrei poi studiato. Un'azione in cui ho scelto di riportare solo le cifre dei valori batimetrici che indicano la profondità del mare ma che danno un'idea sia del mare che della terra che lo circonda. Predrag Matvejevic in *Breviario Mediterraneo* parla del rovesciamento del rapporto tra terra e mare o tra zone interne e zone costiere. È un rovesciamento continuo perché si parla di un mare che si costruisce sulle terre che bagna e di terre che si costruiscono grazie al mare da cui sono bagnate. Il Mediterraneo che diventa quasi un lago non è pensabile senza le terre; le terre che vengono bagnate dal Mediterraneo non sono pensabili senza il mare.

Maria De Vivo: *Avviso ai naviganti è un progetto che ti ha impegnato dal 2013 fino al 2016. Il titolo riprende un sintagma usato nel linguaggio portuale per segnalare le variazioni delle carte nautiche. Cosa diventa questa definizione nel tuo lavoro?*

Domenico Antonio Mancini: Le carte nautiche vengono staminate, hanno una loro vita, ma la vita dei porti, la vita delle coste è estremamente rapida, per questo l'Istituto Idrografico della Marina Militare si occupa di comunicare ai naviganti le variazioni apportate. Ho eliminato dalla cartografia elementi come le rotte o i gasdotti e ho aggiunto informazioni relative alle persone che sono partite da alcune coste ma non hanno raggiunto altre coste. Le cifre in rosso sono i numeri delle persone decedute negli incidenti durante le traversate. I numeri in rosso sono il "mio" avviso per i naviganti, un dato che ritengo fondamentale come strumento per la navigazione. Nelle carte sulle coste della Libia è più facile ritrovare queste informazioni.

Maria De Vivo: *Colpisce la freddezza di questi numeri.*

Domenico Antonio Mancini: Penso che il raffreddamento sia una necessità dell'arte stessa. Noi artisti ci permettiamo di attraversare

discipline e ambiti che non sono nostri, prendiamo a piene mani da modalità che non sono nostre, però quando formalizziamo il lavoro, dobbiamo riportarlo a un ambito che ci è proprio. Raffreddare significa anche ripulire dallo spurio della storia, dallo spurio della cronaca. In alcuni casi, evitare le vicende o le tragedie personali è anche un modo per rendere “autonomo” il lavoro rispetto alle storie che trattiamo e di cui andiamo a occuparci.

Maria De Vivo: *Un’ulteriore riflessione su questi temi è stata affrontata negli autoritratti realizzati in gesso dove hai assunto le pose delle vittime dei naufragi le cui immagini hanno avuto un grosso impatto sui media. Incarnare queste pose che cosa ha significato per te?*

Domenico Antonio Mancini: Ha significato recuperare dal mio lavoro le storie che avevo occultato e allo stesso tempo portato alla luce attraverso i numeri, anche un po’ assumermi la responsabilità di averlo fatto, forse, in maniera eccessiva. Si potrebbe parlare di “scultura performata” nel senso che la scultura di gesso è stata realizzata facendo un calco su di me che ho assunto la posizione delle immagini.

Certo, non è in alcun modo paragonabile alle vicende su cui si costruisce il lavoro, ma non è stato particolarmente piacevole perché i tempi del gesso sono tempi molto lunghi e, quando il gesso si secca, rimani intrappolato in una sorta di guscio. È stato un modo per interrogarmi sul ruolo della scultura stessa, su come l’arte si debba porre rispetto a vicende che prepotentemente chiedono la nostra attenzione e sul delicato rapporto tra informazione e produzione artistica.

Maria De Vivo: *Il lavoro è proseguito nelle tavole anatomiche di Self Portrait Studio.*

Domenico Antonio Mancini: *Self Portrait Studio* consiste in una serie di tavole anatomiche che assumono come misura e come luogo di analisi parti delle sculture in gesso *Self Portrait* che, partendo dalle immagini di vittime dei naufragi che hanno segnato le vicende migratorie degli ultimi anni, s’interrogano sul ruolo della scultura e sul delicato rapporto tra informazione e produzione artistica. Sulla stampa

sono appuntati col gesso le denominazioni delle fasce muscolari. In questo modo provavo nuovamente a svincolare l'opera dalle vicende particolari dei singoli naufraghi, portandola su un piano universale che è il terreno dell'arte, procedendo ad un'ulteriore riduzione dalla performatività del processo scultoreo alla redazione di appunti anatomici minimi sovrapposti alle immagini della scultura.

Maria De Vivo: *A settembre del 2021, a Procida, in occasione di PANORAMA - una rassegna che ha coinvolto diverse gallerie italiane - hai presentato una video-installazione visibile soltanto attraverso il buco di una serratura di una casa alla Corricella. Si tratta di un video girato due anni prima in Sicilia. L'atto dello sbirciare nello spioncino allude al famosissimo lavoro di Marcel Duchamp Étant donnés del Philadelphia Museum of Art e implica un'azione di tipo voyeuristico. L'oggetto del "tuo" panorama da osservare aveva, tuttavia, ben altro soggetto.*

Domenico Antonio Mancini: L'opera era in cima a tre rampe di scale particolarmente impegnative. Una volta superate, si arrivava a una porticina celeste dalla cui serratura si vedeva un video che avevo registrato in Sicilia nel 2020 in maniera assolutamente casuale e senza l'intenzione di farne un lavoro artistico. Ero con degli amici in Sicilia e una mattina abbiamo assistito a uno sbarco di migranti dalla Tunisia, in una zona che è abbastanza battuta dagli sbarchi. Il primo istinto è stato quello di riprendere per un paio di minuti quello che stava accadendo, utilizzando il cellulare con un binocolo davanti. L'installazione aveva un'ulteriore dimensione voyeuristica perché per guardare il video era necessario guardare nel buco della serratura. Tuttavia, la cosa che mi interessava di più era che il video avesse la stessa temperatura del panorama che si aveva alle spalle da quella casa alla Corricella: stesse barche di pescatori, stessi colori, stessa temperatura delle immagini. Ad essere completamente diversa era la vicenda narrata, ma in effetti nel piccolo *blackbox* nascosto dietro la porta celeste tale differenza non era immediatamente apprezzabile. Solo un'osservazione prolungata nella posizione scomoda del guardare nella serratura svelava che quelle a cui si stava assistendo erano immagini di uno sbarco di migranti, fortunatamente risoltosi senza tragedie anche grazie a rapidi soccorsi. Il lavoro suggeriva così la necessità di assumere un

impegno, a volte anche una postura poco confortevole, verso il mondo che ci circonda. Nel caso specifico, quest'opera chiedeva uno sguardo duplice: verso il mare che insisteva sia davanti che alle spalle dello spettatore. Costringere le persone a prendersi del tempo per guardare un lavoro è come un invito a esercitare una capacità di osservazione più cosciente sul reale.

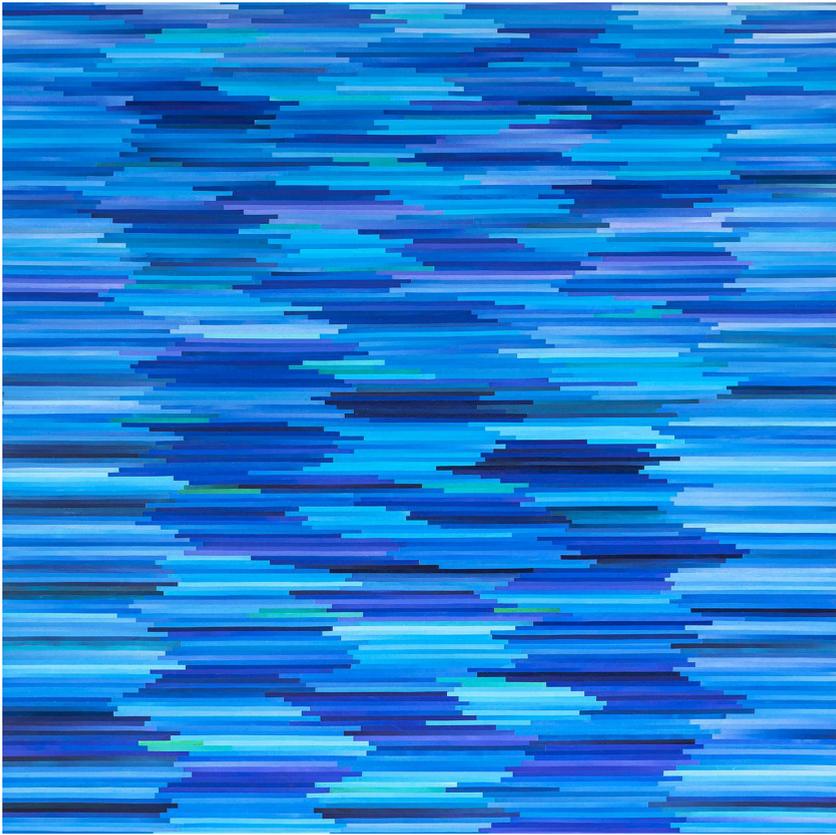


Fig. 1. Bianco-Valente, *Breviario del Mediterraneo*, 2018, collage : bandes découpées de photos de catalogues de voyage, 90 × 90 cm.



Fig. 3. Raffaella Mariniello, *Palermo*, 2005, photographie, n/b.

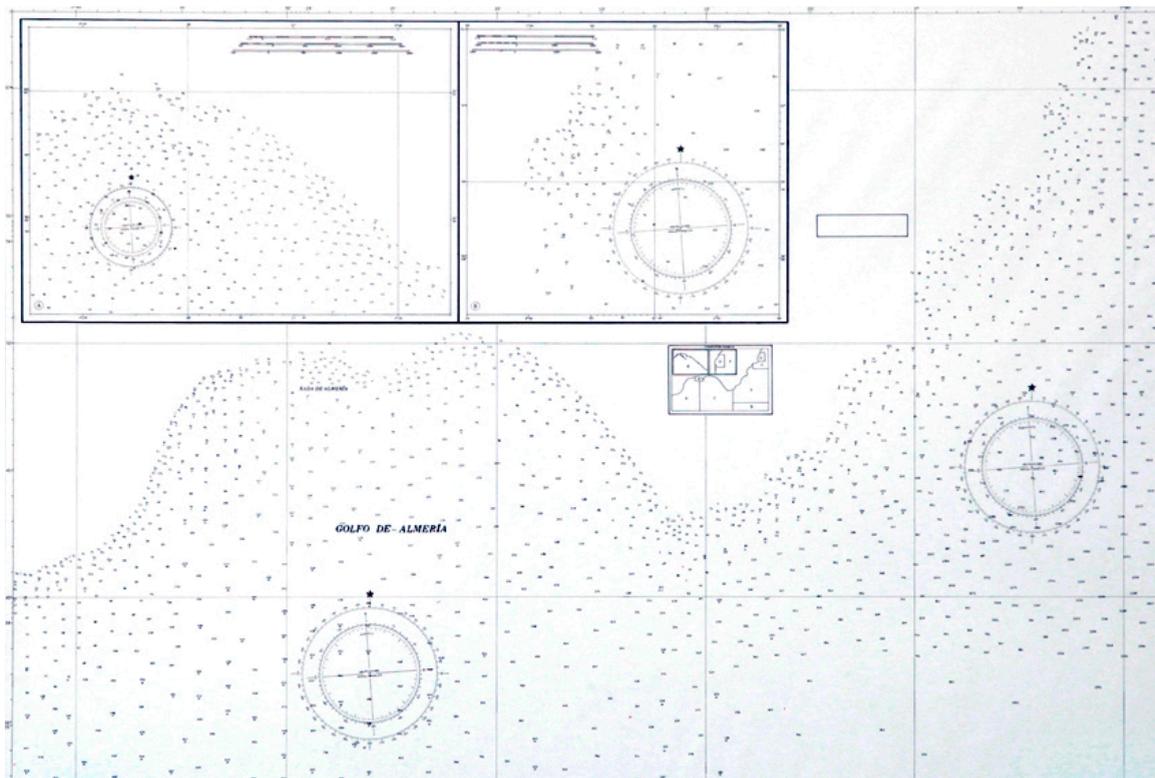


Fig. 4. Domenico Antonio Mancini, *Avviso ai naviganti #18* (da Capo d’Africa a Misurata), 2016, encre sur papier 92 × 135,5 cm, courtesy Galleria Lia Rumma, Milano/Napoli.



Fig. 5. Domenico Antonio Mancini, *Panorama_Procida*, 2021, installation vidéo in situ, dimensions variables, image vidéo, courtesy Galleria Lia Rumma, Milano/Napoli.

Profils bio-bibliographiques

Jana ALTMANOVA est professeure en linguistique française à l'Université de Naples L'Orientale et secrétaire générale du Réseau francophone LTT (Lexicologie, Terminologie, Traduction). Ses recherches en morpho-sémantique portent notamment sur l'étude synchronique et diachronique du lexique avec une attention particulière à la néologie et à la sémantique du nom propre. Elle s'intéresse également à l'analyse de l'encodage de la subjectivité dans les processus énonciatifs caractérisant aussi bien le discours littéraire que les discours spécialisés.

Andrea BOTTALICO est chercheur à l'université Federico II de Naples, au département des sciences sociales, où il enseigne la Sociologie économique. Il est membre du projet ERC SHARE - Seizing the Hybrid Areas of work by Re-presenting self-Employment. Il collabore avec divers journaux et magazines d'enquête sociale en Italie et en France. Il est auteur de : *Il lavoro portuale ai tempi delle meganavi* (Egea, 2021), une recherche comparative entre les ports de Gênes et d'Anvers ; *Le frontiere del mondo. Viaggio nella filiera del container* (Edizioni dell'Asino, 2022), un reportage d'enquête dans les lieux de transit des marchandises (à paraître en français : *Les frontières du monde. Un voyage dans la filière du conteneur*, Éditions du Croquant, 2024).

Angela BUONO enseigne les Littératures francophones à l'Université de Naples L'Orientale. Spécialiste de la littérature franco-canadienne et québécoise, elle a fait partie du Conseil de Direction de l'Association Italienne d'Études Canadiennes (de 2011 à 2021). Elle a écrit des articles et prononcé plusieurs communications sur l'œuvre de Hédi Bouraoui, de Marie-Claire Blais et sur les écritures migrantes. Ses intérêts de recherche portent actuellement sur les littératures des Premières Nations du Québec et sur les nouvelles approches critiques des littératures émergentes.

Concetta CAVALLINI est professeur de Langue française à l'Université de Bari Aldo Moro. Spécialiste de la Renaissance, surtout de

Montaigne et de son *Journal de voyage*, elle s'intéresse aussi à la littérature du voyage en Italie et à la poésie française contemporaine. Parmi ses dernières publications : *Langage et poésie. Lire Yves Bonnefoy* (Alain Baudry & C.ie, 2009), *Essais sur la langue de Montaigne* (Cacci, 2019), l'édition de la *Mascarade du triomphe de Diane et autres pièces de théâtre* de Pierre de Brach (Hermann, 2012) et de *L'Enfer poétique, 1585* (Olschki, 2015) de Benoît Voron. Elle dirige le CIRM (Centre Interuniversitaire de Recherche « Formes et écritures de la Modernité ») et préside le CLA (Centro Linguistico di Ateneo) de l'Université de Bari Aldo Moro. Pour son CV complet et la liste de ses publications, consulter : <https://www.uniba.it/docenti/cavallini-concetta/curriculum>.

Maria CENTRELLA est professeure associée de langue et linguistique françaises à l'Université de Naples L'Orientale. Ses recherches portent sur la lexicologie et la lexicographie, sur la terminologie des arts et métiers et sur l'analyse du discours politique. Elle est l'auteure des volumes *Le vocabulaire de l'informatique : de la norme à l'usage* (2012), *Marine Le Pen en 140 caractères* (2020), *François Malaval, mystique du XVII^e siècle. Ethos et construction argumentative dans la Lettre de M. Malaval à M. l'abbé de Foresta-Colongue* (2023) et de plusieurs travaux concernant la langue, la linguistique et la traduction françaises.

Paul-André CLAUDEL est maître de conférences en Littératures comparées à l'Université de Nantes. Ses travaux portent sur les mythes et les images liés à l'Orient dans la littérature et l'iconographie, sur les écrivains et intellectuels européens installés en Égypte entre la fin du XIX^e siècle et le début du XX^e siècle, et plus spécifiquement sur le monde cosmopolite d'Alexandrie à la fin de la Belle Époque. Il a publié en particulier *Alexandrie, histoire d'un mythe* (2011) et *Salomé. Destinées imaginaires d'une figure biblique* (2013).

Michel COLLOT est professeur émérite de Littérature française à l'Université Sorbonne nouvelle Paris 3. Il a publié de nombreux essais sur le paysage et la poésie, notamment *L'Horizon fabuleux, Paysage et poésie*, *Le Chant du monde dans la poésie française contemporaine* (Corti, 1988, 2005, 2019), *La Poésie moderne et la structure d'horizon*

et *La Matière-émotion* (PUF, 1989 et 1997). Ayant organisé plusieurs colloques interdisciplinaires sur le paysage : *Les Enjeux du paysage*, *Le Paysage état des lieux* (Cerisy, 1999), *Paysage et modernité(s)* (actes parus chez Ousia en 1997, 2001 et 2007), *Paysages européens et mondialisation* (Champ Vallon, 2012), il a fait la synthèse de ces recherches dans *La Pensée-paysage* (Actes Sud/ENSP, 2011). Il travaille actuellement sur les représentations littéraires de l'espace (*Pour une géographie littéraire*, Corti, 2014) et sur les rapports entre littérature, arts et nature (*Un nouveau sentiment de la nature*, Corti, 2022). Poète, il a publié plusieurs recueils, parmi lesquels *Le Parti pris des lieux* (La Lettre volée, 2018) et *Épithèses Épiphanies* (Tarabuste, 2022). Il a reçu en 2019 un Grand Prix de l'Académie française pour son œuvre critique et poétique.

Federico CORRADI est professeur de Littérature française à l'Université de Naples L'Orientale, il a étudié particulièrement l'œuvre de La Fontaine, à laquelle il a consacré un volume (*Immagini dell'autore nell'opera di La Fontaine*, Pisa, Pacini, 2009) et plusieurs articles. Membre de l'équipe *Fabula numerica*, il a travaillé sur la tradition de la fable humaniste, notamment sur les recueils ésoptiques néo-latins et italiens de Faërne, Verdizzotti, Tesauro et Capaccio. Il s'est occupé également de l'écriture de l'histoire (Saint-Réal, *Césarion ou entretiens divers*, édition critique de Federico Corradi, Paris, Hermann, 2013) et de la critique littéraire au XVII^e siècle (Saint-Évremond, *Écrits sur le théâtre*, Pisa, ETS, « L'écrivain critique », 2015). Membre du Larc (Laboratoire de Recherches sur le Contemporain - Université de Rome « La Sapienza »), il a étudié les modalités de l'écriture historique et la présence des moralistes classiques dans le roman contemporain, notamment chez des auteurs comme Gérard Macé, Pierre Michon, Pascal Quignard, Camille Laurens et Lydie Salvayre.

Antoine DE ROSNY est professeur agrégé de Lettres classiques et auteur d'une thèse consacrée à *La Culture classique d'André Suarès* (Classiques Garnier, 2019). Il est l'éditeur scientifique de plusieurs livres d'André Suarès : *Fragments relatifs à la culture classique* (Classiques Garnier, 2019) ; *Vues sur l'Antiquité* (Honoré Champion, 2020) ; *Ain-*

si parlait André Suarès (Arfuyen, 2020) ; *Ports et rivages* (Gallimard, 2021). Il a aussi réuni les articles d'Yves-Alain Favre sur cet auteur (*André Suarès en pleine lumière*, Classiques Garnier, 2022) et a édité avec Michel Murat les actes du colloque *André Suarès, écrivain de la Méditerranée* (Classiques Garnier, 2023). Il est l'auteur de nombreux articles consacrés à André Suarès.

Maria DE VIVO est chercheuse en l'Histoire de l'art contemporain à l'université de Naples L'Orientale. Elle s'occupe principalement de l'art italien à partir de la seconde moitié du XX^e siècle et de la relation entre l'art et la critique. Elle a publié la monographie *Andare verso. La critica d'arte secondo Gabriella Drudi* (Quodlibet, 2017) et a codirigé l'édition intégrale de *Giornale di pittura de Toti Scialoja* (Quodlibet, 2022). Elle consacre en outre ses recherches au système de l'art et aux artistes qui travaillent à Naples. La monographie sur l'activité d'exposition de la Libreria-Galleria Guida à Naples (2008), les essais consacrés à Carlo Alfano (2014, 2017), Giuseppe Desiato (2019), Gian Maria Tosatti (2015), Bianco-Valente (2015), Eugenio Giliberti (2021), s'inscrivent dans cette ligne de recherche. Membre de la CUNSTA, elle est depuis 2019 membre du comité scientifique de la Fondation Toti Scialoja à Rome.

Serafina GERMANO est docteur de recherche au Département d'études littéraires, linguistiques et comparées de l'Université de Naples L'Orientale, elle enseigne la langue et la culture française à l'école secondaire et à l'université, en tant que collaboratrice pour l'enseignement de la langue française au niveau débutant. Ses recherches portent sur l'analyse et la pragmatique du discours, le langage politique, la terminologie juridique et du terrorisme. Elle a récemment publié *L'évolution des termes du cyberspace en matière de terrorisme international* (AIDA, 2022) ; *Subjectivity in Post-attack Presidential Speeches : Hollande's and Macron's Speeches* (*Language, Individual & Society*, 2022) ; *Communiquer la guerre : les discours d'Emmanuel Macron à la nation sur la guerre en Ukraine* (Ediciones Universitarias Technos, 2023).

Claudio GRIMALDI est PhD *Doctor Europæus* et professeur associé en Langue et linguistique françaises à l'Université de Naples Parthenope. Ses intérêts de recherche et ses publications – entre autres,

Les Éloges de Fontenelle. La création du discours sur la science (L'Harmattan, 2020) ; *Discours et terminologie dans la presse scientifique française (1699-1740). La construction des lexiques de la botanique et de la chimie* (Peter Lang, 2017) – portent sur la terminologie diachronique, l'écriture de la science, la lexicologie et la lexicographie (monolingue et bilingue français-italien/italien-français). Depuis 2019 il est Président de l'Association italienne de terminologie (Ass.I.Term) et depuis 2023 il est Secrétaire général du Réseau de terminologie des langues romanes REALITER.

Camilla NAPPI est doctorante de recherche en linguistique française à l'Université de Naples Parthenope. En 2020, elle a obtenu un diplôme de Master en Traduction Spécialisée à l'Université de Naples L'Orientale et en 2021 elle a participé au Cours de Perfectionnement en « Terminologies spécialisées et services de traduction » à l'Università Cattolica del Sacro Cuore de Milan. Ses recherches portent sur la traduction spécialisée, la terminologie et la lexicologie, l'analyse du discours, notamment en ce qui concerne le domaine de l'environnement et, plus particulièrement, la transition écologique et énergétique. Elle est également membre de plusieurs équipes et projets de recherche nationaux et internationaux, tels que Leximarq, sur la lexicalisation de l'onomastique commerciale (Université de Naples L'Orientale, Université Paris 13), et YourTerm Food de l'Unité de Coordination de la Terminologie de l'Union européenne (Université de Naples Parthenope).

David OSPITAL est maître de conférences hors classe, docteur, normalien, agrégé d'économie/ gestion. Section CNU ou CNRS : 06 Sciences de Gestion. Université ou organisme de rattachement : Université de Pau et Pays de l'Adour, IUT Bayonne. Laboratoire : LIREM. Son activité de recherche s'articule autour de trois thèmes principaux : *Les questions de GRH, de délégations, de management du risque et de structuration au sein des organisations bancaires et de type mutualiste* ; *Des recherches sur les partenariats public / privé (PPP)* ; *Des recherches sur le sens de l'action bénévole et les organisations associatives et de type ONG*. Il mène actuellement une recherche action sur la mise en place d'une coopération entre tiers lieux d'un territoire.

Maria Giovanna PETRILLO est professeure associée de Littérature française à l'Université de Naples Parthenope, où elle enseigne *Civiltà Francofone* et *Abilità Linguistica in Lingua Francese*. En tant que spécialiste de littérature française et francophone moderne et contemporaine, elle a écrit quatre monographies et plusieurs essais. Elle a également édité de nombreux volumes. Directrice du *Collegio Docenti* du Doctorat en *Studi Linguistici Terminologici e Interculturali* et du Centre de recherche CERILICUA, elle participe à plusieurs projets de recherche nationaux et internationaux.

Sarah Nora PINTO est chercheuse en Langue et Traduction Française à l'Université de Naples L'Orientale, où elle enseigne la syntaxe et l'analyse de discours. Dans le cadre de son doctorat, elle a étudié l'évolution morphosémantique du vocabulaire de la photographie à propos duquel elle a publié une monographie *Le vocabulaire de la photographie. Ruptures et continuités* (Schena, 2012) et divers articles. Elle s'occupe principalement de lexique de spécialité et de linguistique appliquée (métalexicographie, terminologie scientifique, didactique numérique) et, occasionnellement, de littérature française contemporaine (Irène Némirovsky, Chloé Delaume). Ses recherches plus récentes portent sur la créativité lexicale et l'énonciation dans les textes de rap et de la chanson française.

Maria Chiara SALVATORE est doctorante en Linguistique française à l'Université de Naples Parthenope en cotutelle de thèse avec l'Université Lumière Lyon 2. En 2020, elle a obtenu un diplôme de Master en Traduction Littéraire (français et russe) et en 2021 un diplôme en Didactique de l'italien à l'Université de Naples L'Orientale. En 2017, 2018 et 2019 elle a obtenu des bourses pour étudier en France, en Suisse et en Russie. Depuis 2023, elle est membre de l'Association Italienne pour la Terminologie. Ses intérêts de recherche portent sur la terminologie diachronique, la lexicographie spécialisée, la sémantique, le discours scientifique dans le domaine des sciences naturelles au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles.

Giulia SCURO est chargée de cours en littérature française à l'Université de Naples L'Orientale. Ses articles sur Balzac, Maupassant et

l'histoire de la sexualité au XIX^e siècle ont parus dans des revues scientifiques telles qu'*Acta Fabula*, *Between*, *Status Quaestionis*, *Altre Modernità* et *SigMa*. En 2022 elle a dirigé l'édition et la traduction en italien de l'essai de Jean-Martin Charcot et Valentin Magnan, *Inversion du sens génital et autres perversions sexuelles* (éd. orig. 1882), parue chez Pacini. Actuellement, elle fait partie de l'équipe de recherche du projet « Les Ports de la Méditerranée » soutenu par l'Agence Universitaire de la Francophonie et travaille sur l'imaginaire du port dans la littérature francophone. Dans le cadre de cette recherche elle a publié *Il mare nella città. Sulla rappresentazione letteraria del porto da Chateaubriand a Maupassant* (ETS, 2023).

Valeria SPERTI est professeure de Littérature française et francophone à l'Université de Naples Federico II. Spécialiste de la littérature du XX^e siècle et, en particulier, des formes autobiographiques contemporaines (M. Duras, M. Yourcenar, Le Clézio ; avec Alessandra Ferraro, *Autobiografie fototestuali al femminile nella letteratura francese contemporanea*, 2021), ses thèmes de recherche sont les littératures francophones postcoloniales, l'autotraduction comme quête personnelle et identitaire dans l'œuvre d'auteurs translingues (N. Huston et V. Alexakis, *L'autotraduction littéraire, enjeux et problématiques*, 2017) et les rapports entre littérature et photographie dans le roman contemporain (P. Modiano, G. Perec, *Fotografia e romanzo*, 2005). Sur ce dernier thème, elle a codirigé, avec A. Masecchia, la section « Punctum in motion » dans les n. 16 (2020) et 17 (2021) de la revue *Arabeschi*. Elle s'est récemment intéressée aux autobiographies des femmes auteures exilées à la fin de la colonisation. Sur le thème de la mémoire coloniale des femmes elle a codirigé, avec Catherine Douzou, un numéro monographique (20, 2022) de la revue *Oltreoceano* (H. Cixous, M. Cardinal).

Loredana TROVATO est professeure de Langue et linguistique françaises à l'Université de Trieste. Elle a participé à plusieurs colloques prestigieux en Italie et à l'étranger en tant que conférencière invitée et ses publications principales ont paru dans des revues scientifiques italiennes et étrangères et pour des maisons d'édition importantes. Elle s'intéresse notamment à la langue et à

la culture française du XX^e siècle, notamment à travers le prisme de l'analyse du discours et de la linguistique textuelle. Elle s'est intéressée à l'étude des journaux de tranchées et de la langue des soldats de la Première Guerre mondiale, auxquels elle a consacré plusieurs articles et un livre paru en 2020, *La Grande Guerre à travers les journaux de tranchées et le parler poilu : analyse linguistique et textuelle* (L'Harmattan). Elle a travaillé aussi sur les discours touristique et institutionnel et publié les articles suivants : « Le Français du tourisme à l'épreuve de la diversité linguistique et de la globalisation », in G. Agresti, C. Schiavone (éds.), *Plurilinguisme et monde du travail. Professioni, operatori e attori della diversità linguistica. Il Progetto LEM per la promozione della diversità linguistica. Atti delle V Giornate dei Diritti Linguistici (Teramo-Civitanova Marche, 19-21 maggio 2011)*, Roma, Aracne, 2013, p. 501-517 ; « Ethos, pathos, consensus et homonoia dans les mécanismes de médiatisation et popularisation du discours politique contemporain français », in L. Sari Mohammed (éd.), *Discours, espaces et médiations face à la mondialité. Regards croisés*, Alger, Hibr, 2021, p. 39-58 ; « Tradition culinaire et traduction. La gastronomie sicilienne à travers les guides », Lille, Presses Universitaires de Septentrion (en cours).

Martin WALTON est maître de conférence en Anglais à l'Institut universitaire de technologie (IUT) de Bayonne Pays Basque, Université de Pau et des Pays de l'Adour (UPPA). Parmi ses domaines de recherche : didactique de la langue (prononciation et prosodie) ; politique linguistique européenne et langues minoritaires (irlandais, gaélique écossais, basque, catalan, napolitain) ; nouvelle brachylogie (avec un groupe de chercheurs de l'Université de Naples Parthenope et de l'Université de Tunis). Il est également musicien et a fait de nombreuses mises en scène universitaires, notamment du théâtre de Samuel Beckett.

Maria Teresa ZANOLA est professeure de Linguistique française auprès de l'Università Cattolica del Sacro Cuore de Milan, où elle dirige l'Osservatorio di Terminologie e Politiche linguistiche (OTPL) et le Servizio Linguistico d'Ateneo. Officier dans l'Ordre des Arts et des lettres, elle a consacré plusieurs études à la terminologie dia-

chronique concernant les arts et métiers aux XVIII^e et XIX^e siècles et a analysé l'évolution terminologique comparative français-italien dans les domaines du costume et de la mode. Elle coordonne le projet PRIN 2020 sur les études lexicologiques comparatives FR-IT sur la mode. Elle préside le réseau Realiter et le Conseil Européen pour les Langues/European Language Council.

Silvia Domenica ZOLLO est chercheuse en Linguistique française à l'Université de Naples Parthenope. Docteur de recherche – Doctor Europaeus en Linguistique française, de 2018 à 2021, elle a été chercheuse à l'Université de Vérone, où elle a travaillé dans le domaine des humanités numériques appliquées à la linguistique française. Ses intérêts de recherche portent sur la linguistique de corpus, les humanités numériques appliquées à l'étude des discours spécialisés (domaines : biologie marine, économie bleue et discours environnementaux) et sur les phénomènes de créativité morpho-lexicale et sémantique en français contemporain, notamment dans les discours francophones. Elle participe à plusieurs projets sur le suivi et le traitement des néologismes à partir de grands corpus dynamiques, tels que le projet Néoveille du laboratoire d'informatique LIPN de l'Université Sorbonne Paris Nord et le projet Leximarq de l'Université de Naples L'Orientale. Plus récemment, elle s'est occupée de l'impact de l'accessibilité linguistique et de l'intelligence artificielle dans la formation universitaire en langues étrangères et en traduction dans le cadre du projet européen Droits et variétés linguistiques en Europe à l'aune de l'intelligence artificielle coordonnée par R. Raus.



IL TORCOLIERE • Officine Grafico-Editoriali d'Ateneo

Università di Napoli L'Orientale
stampato nel mese di dicembre 2023



Cet ouvrage rassemble la plupart des textes issus du colloque *Vies du port : regards croisés sur l'espace portuaire* qui s'est tenu à Naples les 22 et 23 septembre 2022 dans le cadre du projet « Les ports de la Méditerranée » financé par l'Agence Universitaire de la Francophonie.

Le port caractérise fortement le territoire, sa fonction principale étant de faire transiter des marchandises et des passagers, de proposer des biens et des services. Cependant, sa dimension économique ne doit pas conduire à sous-estimer son impact social, esthétique, culturel et linguistique. L'objectif du projet est de valoriser le port en tant que lieu de vie et d'imaginaire, avec une référence particulière, bien que non exclusive, aux cultures française et francophone, et d'en faire un lieu de production et d'accès à la culture.

Ce colloque a été une occasion de dialogue entre spécialistes de disciplines différentes sur le thème du port dans ses implications économiques et sociales ainsi que dans les domaines de la linguistique et de la représentation artistique et littéraire. Une attention particulière a été accordée à la production contemporaine avec la participation de quatre artistes – le duo Bianco-Valente, Raffaella Mariniello, Domenico Antonio Mancini – qui ont travaillé à maintes reprises sur le thème du port et des migrations et qui ont partagé quelques-unes de leurs créations, dont certaines sont incluses dans ce volume.