



HAL
open science

Le connaissance du monde

Odile Gannier

► **To cite this version:**

Odile Gannier. Le connaissance du monde : Les cargos selon Jean Rolin. Loxias, 2019, Jean Rolin : une démarche littéraire ambulatoire, 65. hal-04149958

HAL Id: hal-04149958

<https://hal.science/hal-04149958>

Submitted on 4 Jun 2024

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

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



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License



AVERTISSEMENT

Les publications du site Epi-revel sont protégées par les dispositions générales du Code de la propriété intellectuelle.

Conditions d'utilisation - respect du droit d'auteur et de la propriété intellectuelle

L'accès aux références bibliographiques et au texte intégral, aux outils de recherche ou au feuilletage de l'ensemble des revues est libre, cependant article, recension et autre contribution sont couvertes par le droit d'auteur et sont la propriété de leurs auteurs.

Les utilisateurs doivent toujours associer à toute unité documentaire les éléments bibliographiques permettant de l'identifier correctement et notamment toujours faire mention du nom de l'auteur, du titre de l'article, de la revue et du site Epi-revel. Ces mentions apparaissent sur la page de garde des documents sauvegardés sur les postes des utilisateurs ou imprimés par leur soin. L'Université Côte d'Azur est l'éditeur du portail Epi-revel et à ce titre détient la propriété intellectuelle et les droits d'exploitation du site.

L'exploitation du site à des fins commerciales ou publicitaires est interdite ainsi que toute diffusion massive du contenu ou modification des données sans l'accord des auteurs et de l'équipe Epi-Revel.



Le connaissance du monde

Les cargos selon Jean Rolin

Odile Gannier

Résumé

Les lecteurs des récits de mer et des romans maritimes n'est pas exactement le même que celui qui lit les enquêtes de Jean Rolin : *Vu sur l'eau* et *Terminal frigo*. Le premier reprend sous forme de recueil des articles parus dans des magazines, le second se présente sous la forme d'un roman à la trame assez lâche. Dans les deux cas, la matière est la vie des obscurs, soutiers, dockers, mécaniciens, ceux qui font réellement le tour du monde aujourd'hui dans l'anonymat complet ou ceux qui soutiennent par leur travail la circulation des marchandises tout autour du globe. Comme l'observe Paul Veyne dans *Comment on écrit l'histoire*, à propos d'événements vrais racontés par l'historien « ici, le roman est vrai, ce qui le dispense d'être captivant. » Cependant Rolin s'efforce de mettre en lumière la vie de ces marins, sur un ton un peu détaché, aussi spirituel que possible, mais toujours selon le point de vue du voyageur ou du flâneur des quais ou des zones portuaires, à la première personne, comme dans *L'Explosion de la durite*. Le mérite de ces récits, relativement brefs et circonscrits est leur sujet, la routine méconnue, les « choses vues ». La composition de *Terminal frigo* ressemblerait un peu à celle du *Quart* de Kavvadias, aux romans de Cendrars ou à une tradition du roman maritime qui enchaîne des récits d'anecdotes. Néanmoins, la manière de raconter adoptée par Rolin n'est-elle pas vouée plus ou moins à se terminer généralement en queue de poisson ?

Les indigènes ne pouvaient pas imaginer le système économique qui se cachait derrière la routine bureaucratique et les étalages des magasins, rien ne laissait croire que les Blancs fabriquaient eux-mêmes leurs marchandises. On ne les voyait pas travailler le métal ni faire les vêtements et les indigènes ne pouvaient pas deviner les procédés industriels permettant de fabriquer ces produits. Tout ce qu'ils voyaient, c'était l'arrivée des navires et des avions¹.

Le « culte du cargo » observé par les ethnologues du Pacifique peut surprendre. Pourtant, si les contemporains de Jean Rolin n'entrent pas dans cette croyance, généralement ils ne se soucient aucunement de la façon dont les marchandises voyagent à la surface du globe. Certes, pirates, navigateurs, armateurs même, ont fait rêver des générations sur des projets de grands voyages maritimes ; et leurs histoires ont fait aussi dériver les lecteurs des récits de mer vers des ailleurs peut-être accessibles. Ce lectorat n'est pas exactement le même que celui qui lit les enquêtes de Jean Rolin. Un certain nombre de reportages qui ont succédé au *Journal de Gand aux Aléoutiennes*, publié en 1982, reprennent la thématique du navire marchand, avec une image inhabituelle de ces voyages autour du monde à la fois incessants et invisibles. Quoique liés aussi par la contrainte d'une ligne définie et du motif peu enchanteur du transport de denrées hétéroclites, le porte-conteneur, le méthanier ou le vraquier n'ont pas la grande allure des clipper de jadis : maculés de pétrole et piqués de rouille, ils suivent leurs routes sans entraîner dans leur sillage les rêves de voyage et l'imagination du grand large.

Dans *Terminal Frigo*, en 2005, le narrateur se flatte d'avoir été « docker occasionnel », quoiqu'il n'ait « exercé ce métier qu'une semaine ou deux² ». Cette expérience lui vaut l'accueil dans la confrérie des Gens de mer : « Ah, comme ça, tu as donc travaillé au moins une fois dans ta vie !³ » Cette approche n'est pas sans rappeler le début de *The Sea Wolf (Le Loup des mers)* de Jack London dans lequel le héros, homme de lettres, se voit reprocher d'être un individu paresseux et immature tout juste bon à être affecté au nettoyage de la vaisselle des matelots. Le travail à bord d'un navire apparaît donc comme un salutaire apprentissage de la vie : les narrateurs de *Vu sur la mer* et *Terminal Frigo* – l'écrivain lui-même, en tenue de reporter ? – légitiment leur parole sur la base de cette familiarité avec la mer et les cargos.

Plusieurs romans de Jean Rolin sont situés non loin des docks : globalement sur mer dans *Journal de Gand aux Aléoutiennes* et *Vu sur la mer*, entre deux cargos dans *L'Explosion de la durite*, dans les ports pour *Terminal Frigo*. Le premier, *Journal de Gand aux Aléoutiennes* choisit la forme romanesque, encore qu'aucun indice paratextuel ne l'indique. *Terminal Frigo* adopte la forme d'un reportage informé, dont tout porte à croire que le narrateur et l'auteur sont identiques, pour retracer un parcours aléatoire entre les ports français, tenant des mémoires d'un retraité de la marine marchande et des carnets de notes d'un journaliste à qui

¹ Peter Lawrence, *Les Cultes du cargo*, Paris, Fayard, 1974, p. 297-298.

² Jean Rolin, *Terminal Frigo*, Paris, P.O.L., 2005, p. 129.

³ Jean Rolin, *Terminal Frigo*, p. 130.

incomberaient les enquêtes récurrentes sur les grèves des dockers : vision morose des chantiers navals et des zones de fret. Ces étendues incertaines ou ces zones-tampons à la géographie mouvante sont les espaces que parcourt le voyageur-narrateur, bien loin des loisirs nautiques, de la plaisance et des visions pittoresques du littoral. Ce ne sont que friches industrielles, rencontres d'occasion, marins philippins, indiens ou ukrainiens, bistrots de port, syndicats de dockers – la vraie vie, si l'on en croit le narrateur, généralement flatté d'être invité à la table du capitaine, quoiqu'un peu soucieux de l'étiquette. *L'Homme qui a vu l'ours* – titre auto-parodique ? – qui regroupe, en 2006, des articles surtout publiés dans les années 80 dans des journaux comme *Libération*, le *Journal littéraire*, *Le Monde* et le magazine *Lui*, se voit complété dans une réédition de 2012 par des articles donnés à *Géo* en 2009 ; cette fois la tournure plus maritime est donnée par le nouveau titre *Vu sur la mer*. *L'Explosion de la durite*, en 2007, raconte le convoyage d'un véhicule vers l'Afrique. Dans tous ces cas, la matière ou le décor sont la vie des obscurs, grutiers, soutiers, mécaniciens, matelots, voire douaniers, pirates et contrebandiers de tout poil ; ceux qui font réellement le tour du monde aujourd'hui dans l'anonymat complet comme ceux qui assurent ou contrôlent la circulation des marchandises autour du globe. La forme adoptée est en apparence celle du grand reportage, en réalité d'une succession d'immédiatetés fragmentaires. Les échos littéraires sont plus ou moins soulignés dans de vrais faux voyages, donnant dans la forme l'illusion que le périple a bien eu lieu et que le lecteur le suit dans ses pérégrinations – ce qui pose la question de l'autofiction aussi bien que le statut du réel dans le texte romancé ou la mise en scène du reportage, un cliché « pris sur le vif » réécrit et réorganisé selon les besoins du voyageur qui s'efforce, quant à lui, de montrer son meilleur profil en se démarquant des touristes et des plaisanciers frivoles.

Reportages dans les cales

Car la cale d'un roulier, bien qu'à première vue elle puisse apparaître comme un tunnel, ressemble plutôt, dans le détail, à un terrier, tel que pourrait en creuser un animal ingénieux et prévoyant, avec tout un réseau de galeries disposées sur plusieurs niveaux, susceptibles de communiquer entre elles ou d'être temporairement isolées⁴.

Pour donner un aperçu de ce monde mystérieux, la forme usuelle des textes de Jean Rolin est la succession de récits brefs, même insérés dans un texte long, organisés autour de quelques portraits ou d'anecdotes, de « choses vues » et croquées en route, collationnées autour d'une thématique commune – *Vu sur la mer* ne fait que remettre à disposition des lecteurs des articles épars –, à moins qu'elles ne soient organisées sur une trame plus ou moins lâche, comme dans *Un chien mort après lui*, kaléidoscope de lieux juxtaposés sans souci de cohérence autre que la recherche obstinée de chiens errants ; ou *Terminal Frigo*, vague itinéraire, dont le seul fil directeur est le chapelet des ports de commerce, succession de tableaux brefs reliés par la thématique. La structure du volume *Vu sur la mer*, une succession chronologique de courts récits, se constitue comme un recueil d'archives de reportage. Mais l'ampleur du récit peut être plus large que le format de l'article et

⁴ *L'Explosion de la durite*, Paris, P.O.L., 2007, p. 126.

s'apparenter à une relation de voyage, comme *Journal de Gand aux Aléoutiennes* ou *L'Explosion de la durite*.

Le voyage à la Jean Rolin ne saurait être une simple traversée, une croisière d'agrément sur un paquebot comme il en circule tant : il entend faire voyager par procuration dans des conditions qui ne sauraient vraiment tenter le lecteur ; se rendre là où se déroulent, hors de tout circuit de visite touristique, des processus ordinaires et invisibles, mais momentanément curieux ; inviter à suivre, pour tout dépaysement, le déplacement très prosaïque de conteneurs remplis de choses dont on dresse un inventaire hétéroclite, par des hommes sans voix intelligible. Par exemple, le voyage raconté dans *L'Explosion de la durite* doit apporter un éclairage objectif sur le transport de voitures entre l'Europe et l'Afrique, à travers une mise en scène supposément autobiographique : quelques éléments plausibles et l'emploi de la première personne donnent de la consistance au transit interlope de telles marchandises. Le voyage devient élucidation du trafic : le narrateur entreprend, selon un plan digne du *Voyage au bout de la nuit*, de convoier une « Audi » de seconde main, du Kremlin-Bicêtre jusqu'au Congo, pour y servir de taxi : autre moyen de locomotion piloté par des « invisibles ». Le narrateur ne quitte le cargo qui l'achemine en Afrique que pour tenter de régler, dans toutes sortes de bureaux, douanes et commissariats divers, le passage d'une voiture qui devient fort encombrante, et qui, seulement usagée au départ, perd progressivement tous ses atouts, voire menace constamment de disparaître tout à fait, au fur et à mesure que le voyage s'allonge. Elle court le risque d'être bosselée pendant le grutage, dépouillée lors d'une escale ou escamotée à l'arrivée : toutes péripéties qui semblent inhérentes au convoiement. La défection d'une pièce du radiateur dans la dernière étape est presque la moindre des difficultés à affronter : si le titre en fait l'objet et le préambule, elle n'est en réalité que l'ultime épreuve. Au contraire, le voyage du narrateur à bord d'un cargo mixte constitue le cœur du roman même s'il n'en est pas l'objet.

Inversement, *Terminal Frigo* s'intéresse aux cales côté terre, digues et darses, où travaillent les charpentiers de marine et les débardeurs, solidement implantés dans le chantier naval de Saint-Nazaire ou intérimaires en camp volant, mêlant les langues étrangères le temps d'un contrat. À leur image, le visiteur des ports fait se succéder des rencontres si diverses et si similaires à la fois qu'il en vient à agréger ce qui ne l'était pas ou reprendre plusieurs fois le portrait du même homme à des mois d'intervalle :

Plus encore qu'à Dunkerque, entre Lavera et Port-Saint-Louis-du-Rhône le territoire couvert par le *Seamen's Center* est si vaste, si divers, qu'en fin de journée, faute d'avoir pris des notes assez régulièrement, je constaterai que je suis incapable de retrouver ce qui appartient à tel navire plutôt qu'à tel autre.

Ainsi le repas indien que l'on nous a servi à l'heure du déjeuner, au carré des officiers, tandis que le capitaine coiffé d'un turban sikh et le chef mécanicien slavophone se faisaient face sans échanger un seul mot, apparemment par lassitude plutôt que par animosité, était-ce à bord de ce chimiquier qui avait convoyé en Australie une cargaison particulièrement

dangereuse, ou celui-ci n'était-il pas plutôt le navire sur lequel nous avons été reçus un peu plus tard, au carré de l'équipage, par un steward bulgare avec qui nous nous sommes assez longuement entretenus ?⁵

Un tel aveu d'incompétence professionnelle serait curieux, sauf à démontrer que la vie des bords et des ports est assez similaire partout, avec une charge de travail souvent répétitive, dans une sorte d'internationale des travailleurs de la mer qui forme à elle seule un peuple séparé. Jean Rolin installe son narrateur pour quelque temps à Saint-Nazaire, à Dunkerque, Calais, Le Havre, Sète, Port-de Bouc, avec des allées et venues ainsi que des retrouvailles avec quelques figures notables sur fond de prolétariat indifférencié et interlope. Ainsi, les épisodes traités vont adopter un ordre aléatoire, dont les conséquences apparaissent en fin de parcours :

Dans une grande confusion, je me souviens d'un nombre élevé de carrés, de cuisines ou de cambuses, d'échelles de coupée, de coursives, d'affiches appelant à la vigilance contre la drogue ou contre la piraterie, d'images de la Vierge voisinant avec des photos de pin-up, de tasses de thé ou de café, de nouvelles du pays et de conversations le plus souvent languissantes, le prêtre n'étant pas un grand bavard, et les marins visités s'avérant pour la plupart taciturnes⁶.

À telle enseigne que l'on peut se demander ce qu'il y est venu chercher, au-delà de la confirmation des stéréotypes en dépit de quelques actualisations. Au lieu de descriptions précises, le texte fait alterner des mises en scène d'entretiens, des chapitres de contextualisation politique ou historique, de plats récits d'itinéraires pour rejoindre les lieux de reportages. Le travail réel des ports ou des ponts reste vu d'assez loin, et l'impression de distance irrémédiable l'emporte sur la découverte des conditions de travail spécifiques. On ne partage pas vraiment la vie des contractuels de la région, comme le tentera pendant quelques mois Florence Aubenas dans *Le Quai de Ouistreham* (2010) – où elle fait l'expérience, entre autres, du nettoyage des ferries, tâche obscure s'il en est. Car, finalement, le travail portuaire n'est guère plus explicité par Jean Rolin que ne le serait la vie des chats errants dans les chantiers : seul compte, somme toute, le fait que pour une fois on remarque leur existence. Le lecteur qui s'attendrait à suivre le détail de leur journée de travail risque d'être déçu : *Terminal frigo* donne un aperçu d'une région qui vit des activités portuaires, rapporte des événements sociaux, dont il tente de rendre l'« atmosphère ».

Dans un coin de la salle, un journaliste de TV Breizh, remarquable surtout par ses dreadlocks, allume une cigarette et branche son ordinateur avant d'attaquer son papier. Compte tenu des informations dont il doit disposer à cet instant, on lui souhaite qu'il s'agisse d'un « papier d'ambiance », toujours plus facile à rédiger qu'une analyse sérieuse reposant sur des faits avérés. La patronne astique le comptoir – un détail qui n'est pas sans valeur dans un papier d'ambiance – avec une insistance qui trahit peut-être la difficulté, commune à toute l'assistance,

⁵ *Terminal Frigo*, p. 248.

⁶ *Terminal Frigo*, p. 248-249.

de se composer une attitude appropriée, ou même d'éprouver une émotion proportionnée à la gravité des faits et à leur proximité⁷.

L'événement du jour auquel il n'a pas assisté, comme « l'homme qui a vu l'homme qui a vu l'ours », et qu'il feint d'observer au second degré, est la chute de la passerelle du *Queen Mary II* à Saint-Nazaire, le 15 novembre 2003 : cette catastrophe devient le motif essentiel de la série de chapitres-articles, le reporter étant réduit à ne travailler qu'à l'« arrière » faute de s'être trouvé sur le front de l'événement. Les combats entre syndicats prennent alors des allures de pis-aller ethnographique de la région. Au-delà des quelques « faits avérés », ou présentés comme journalistiquement tels, *Terminal Frigo*, *L'Explosion de la durite* ou *Vu sur la mer* nous font sentir l'air du temps, ou plutôt nous mènent en bateau.

L'apport factuel du récit en effet se résume à peu de choses, car le très grand nombre de dates et de chiffres de *Terminal Frigo* ne donne qu'une apparence de précision, un faire-croire qui doit authentifier le « papier » – n'est-ce pas le rôle dévolu au journaliste ? –, un argument d'autorité. En réalité l'effet est incertain : trop allusifs, ces détails ne parlent pas au lecteur moyen, ou le renvoient, sans l'informer, à l'aveu de son intérêt défaillant pour les problèmes des dockers ou lui reprochent implicitement sa mémoire de poisson rouge. Les noms et sigles fournis comme des preuves de vérité de terrain sont censés suffire à expliquer les événements à l'aide de quelques bribes.

Roger Gouvard – l'homme de l'inauguration du BCMO – avait été secrétaire général de la Chambre syndicale des ouvriers du port (CSOP), c'est-à-dire de la CGT des dockers, de 1968 à 1983. [...] En juin 1992, lorsque la loi « modifiant le régime du travail dans les ports maritimes », celle qui abroge la loi de 1947, est approuvée par le Parlement, c'est Sylvain Ravetta qui, depuis cinq ans, dirige la CSOP. En 1990, celle-ci a mené une grève de 33 jours, destinée à « faire revenir le trafic à Dunkerque », qui a bien entendu entraîné le résultat inverse⁸.

Suivent de nouveaux chiffres qui attestent d'un projet de documentation informée, et d'autres développements sur des rivalités de personnes dans le petit monde d'un syndicat de branche – en évolution si rapide que le lecteur du livre n'a pas le temps de s'y intéresser vraiment. Le détail offre certes l'intérêt du « petit fait vrai ». « C'est là ce que l'on pourrait appeler l'*illusion référentielle*⁹ », comme l'écrivait Barthes. Mais ce dispositif accuse un effet de myopie, les détails juxtaposés ne prenant pas de sens global, sauf à convaincre le lecteur de la véracité de l'ensemble sur la foi d'une expérience manifeste de terrain. Comme le souligne Franck Laurent,

Les détails, descriptifs et narratifs, qui saturent le récit ne le font pas dériver vers le « papier d'ambiance », faute de s'inscrire dans un

⁷ *Terminal Frigo*, p. 135.

⁸ *Terminal Frigo*, p. 105.

⁹ Roland Barthes, « L'effet de réel » [1968], *Le Bruissement de la langue, Essais critiques IV*, Paris, Le Seuil, 1984, p. 179-187, ici p. 186.

ensemble suffisamment pré-codé, cohérent et reconnaissable. L'effort pour établir les faits, régulièrement et précisément relaté (enquête sur les lieux, confrontation des témoignages, recours aux archives, elles-mêmes croisées), ne débouche pas sur une écriture analytique, toujours seulement rencontrée, jamais ordonnée et généralisée¹⁰.

Pris sur le vif, mais en marge de l'action, les détails n'offrent même plus le plaisir de l'explication habituellement tenue secrète. De sorte que passé l'émoi de l'actualité, de ces textes éphémères – roman de société ou journalisme littéraire – le sens ne dure guère plus qu'un communiqué de presse. Seule reste l'idée originale du volume : rappeler qu'il existe des dockers. Paradoxalement, les deux articles « Conteneurs » (de novembre et décembre 2009) repris dans *Vu sur la mer*, quoique très explicitement situés à leur point de départ « Lundi 23 février 2009, Port-Saint-Louis-du-Rhône¹¹ » comme dans un carnet de bord, sont plus généraux, retraçant l'histoire et les multiples usages des conteneurs autour du globe. Quoique sous la forme alerte d'un journal circonstancié, les précisions matérielles chiffrées remplacent les pronoms personnels ; les verbes d'action ont très rarement des sujets humains, tant l'industrie du transport semble s'être automatisée à grande échelle, en dépit de l'aléa de la mer. Ici le journaliste dévoile les « dessous » des croisières et satisfait la curiosité du lecteur en nourrissant ce fantasme du « décryptage ». Non seulement le reporter se porte aux endroits où il va découvrir le fin mot de l'histoire, mais il se fait le relais entre le lecteur sédentaire avide de détails et de faits bruts peu accessibles.

Ainsi la tonalité de ces textes de mer est-elle celle du furetage plus que de la trouvaille : le reporter écrit pour rappeler qu'il a été sur les lieux et qu'il a vu : *venit, vidit*. Pour autant, le butin est maigre : l'analyse se limite aux observations de surface, de celles qui se font en passant.

La posture du voyageur-reporter

En même temps, en tant que voyageur-reporter assujetti à l'obligation de rendre compte, Jean Rolin adopte la posture appropriée au rôle du « correspondant ». Il se présente comme se déplaçant par métier, avec tout l'attirail matériel et conceptuel permettant d'observer par lui-même. Il connaît ainsi toutes les « ficelles » quoique livrant peu ses véritables impressions.

Vu sur la mer se présente comme un regroupement d'articles de voyage écrits à des moments différents (1980, 1982, 1985, 1987, 2000, 2009), comme des coups de sonde¹². En outre, ces textes brefs sont écrits à l'intention de publics dissemblables – le lecteur du *Journal littéraire* n'étant pas nécessairement abonné à *Lui*. Le type de lecteurs auxquels s'adresse le voyageur l'incite à attirer leur regard sur des points différents, et à présenter les choses d'une autre façon. Les trois articles destinés à

¹⁰ Franck Laurent, « Le détail : émergence de l'histoire dans la chronique du présent », *Écrire l'histoire*, 4 | 2009, 16 oct. 2012, <http://elh.revues.org/918>, §2, cons. 27 août 2017.

¹¹ « Conteneurs (1) », *Vu sur la mer*, Paris, La Table ronde, 2012, « la petite vermillon », p. 233.

¹² Le dernier texte, « L'enfant qu'aimaient les chiens », de la même inspiration qu'*Un chien mort après lui*, Paris, P.O.L., 2009, est inédit et non daté.

Lui parlent de marins aguerris, étrangers aux limites de la norme, adepte de navigations en eaux troubles, de piraterie ou de contrebande : leur lecteur est supposé n'avoir pas froid aux yeux et apprécier les histoires viriles. Le papier sur « Les forbans de la mer de Sulu » commence ainsi :

The Barrel, Pub and Cocktail Lounge, sur Reservoir Road, est un des hauts lieux de la vie nocturne à Kota Kinabalu, capitale de l'État de Sabah. On y débite à l'hectolitre de la bière pression, à l'intention d'une clientèle multiraciale présentant un échantillonnage équilibré de Bumiputras – les « fils de la terre », les Malais de pure souche, ou présumés tels –, de Chinois, d'Indiens, de sang-mêlé, de marins grecs, d'Irlandais nostalgiques [...] ¹³.

Ce décor de film aux artifices stéréotypés, au second degré peut-être, flatte sans doute l'aventurier qui sommeille dans chaque lecteur de *Lui*. Quant au public institué par la ligne éditoriale de *Géo*, sans chercher nécessairement des références encyclopédiques, il est curieux de se documenter dans un article de fond, sans renoncer à une certaine légèreté liée au format magazine. Selon Pascal Gin,

Écrire l'actuel sans subir les contraintes formelles du genre bref, épaissir le rapport au réel dans l'épreuve biographique du vécu et l'élargissement des prises de parole sont, parmi d'autres, autant d'écarts dont peut mais doit aussi se prévaloir cet autre journalisme pour se ménager, à la périphérie de l'information de masse, une marge de reformulation. Cette manœuvre garantissant un positionnement marginal mais privilégié dans le champ de la presse écrite peut de fait se décliner en véritables *topoi* narratifs embrayant la réénonciation du réel social ¹⁴.

Ce lecteur institué par le support, encore plus que par le genre, dessine en même temps le portrait attendu du narrateur – supposé être l'auteur en personne –, ce qui peut relever de la posture d'écrivain :

Mais qu'entend-on ici par « posture » ? [...] Une façon personnelle d'investir ou d'habiter un rôle voire un statut : un auteur rejoue ou renégocie sa « position » dans le champ littéraire par divers modes de présentation de soi ou « posture » ¹⁵.

Parfois, pour mieux asseoir son statut de héros, il avoue ses hésitations, voire ses frayeurs : aux Philippines, il ne doit qu'à une corruption éhontée l'autorisation de quitter l'île de Bongao sans subir les graves ennuis réservés aux espions. Un petit frisson d'angoisse, bien mesuré, pimente le récit d'une escale avec plages et palmiers qui aurait pu être d'une mièvrerie sans nom si elle n'avait abrité l'une des principales bases de l'armée dans l'archipel, dans un « tableau à la Coppola ¹⁶ ».

¹³ « Les forbans de la mer de Sulu », *Vu sur la mer*, p. 60.

¹⁴ Pascal Gin, « Souci narratif et enjeux de mobilité : le récit de société à l'épreuve du reportage littéraire », *Itinéraires*, 2015-1 | 2015, 18 déc. 2015, <http://itineraires.revues.org/2662> §4, [consulté le 19 janvier 2019].

¹⁵ Jérôme Meizoz, « “Postures” d'auteur et poétique (Ajar, Rousseau, Céline, Houellebecq) », <http://www.vox-poetica.org/t/articles/meizoz.html>, §3, [consulté le 19 janvier 2019].

¹⁶ « Les forbans de la mer de Sulu », *Vu sur la mer*, p. 75.

Toujours pour un lectorat mâle occidental, il n'exclut pas, dans « Les travailleurs de l'amer », une certaine condescendance vis-à-vis du capitaine et de l'équipage, comme au départ du Pirée sur un navire chypriote.

Car on n'est pas toujours très regardant, à bord des navires battant pavillon de complaisance, sur la formation professionnelle ou la division technique du travail. À bord du *Celia-Sophia*, on trouve des officiers de pont qui vraisemblablement n'ont jamais fait un point, sinon peut-être dans leur baignoire, et le commandant lui-même est affecté d'un strabisme convergent qui ne lui permet guère, entre chien et loup, de distinguer à coup sûr la verrue qu'il porte au bout du nez d'un pétrolier faisant avec son navire route de collision¹⁷.

Que la suite du voyage voie l'échouement du *Celia-Sophia* – « 15° de gîte », « fuite des ballasts », « cloisons étanches », « pompes submergées » – n'étonne personne. Le recours à un vocabulaire spécialisé montre le complexe de supériorité qu'entretient le narrateur lui-même vis-à-vis d'un équipage jugé incompetent, constitué d'un radio indien, trois officiers grecs, « six marins arabes, un Chilien, un Autrichien et un Français¹⁸ ». L'argument de l'article étant la dénonciation du règne de la filouterie, voire de l'escroquerie pure et simple, un narrateur omniscient met en garde les candidats à l'aventure maritime contre le fait que « [d]ans cet univers de contrebande, il faut une certaine expérience et pas mal de ruse pour distinguer la bonne combine du méchant coup fourré, l'authentique de la contrefaçon¹⁹. » Pour donner plus de piquant au récit, et achever de « vendre » son histoire, il se met enfin en scène, sans se donner le plus beau rôle, mais pas le plus mauvais malgré tout – procédé d'autodérision légère, censée remporter l'adhésion émotionnelle du lecteur.

Personnellement je me suis fait refaire par un officier mécanicien allemand très vraisemblable [...]. Pour une bouchée de pain, au comptoir d'un café de Merarchias, il m'a procuré un emploi de steward à bord d'un cargo de 50 000 tonnes battant pavillon germanique, l'*Isabella*, un liner venant de Marseille à destination de Durban. Au jour fixé pour l'embarquement, il y avait au rendez-vous trois Chiliens [...] qui vraisemblablement avaient dû payer le tuyau beaucoup plus cher que moi. Il ne manquait que le bateau²⁰.

Dans le reste de l'article, le narrateur bien informé s'emploie à passer en revue les moyens de s'enrichir rapidement et sans danger : on doit bien s'avouer qu'il ne vend que du rêve car les stratagèmes sont éventés aussitôt qu'expliqués. « C'est un rêve que bercent de nombreux trimardeurs de la complaisance, et que quelques-uns réalisent²¹. » Le lecteur qui y croirait vraiment finirait berné, comme l'assureur par l'armateur, l'armateur par le convoyeur, le convoyeur par le capitaine, etc., dans un inénarrable marché de dupes. Grâce à ce voyageur pionnier dans les bas-fonds, ces désagrémentes seront épargnés au lecteur qui l'y suivrait.

¹⁷ « Les travailleurs de l'amer », *Vu sur la mer*, p. 86.

¹⁸ « Les travailleurs de l'amer », *Vu sur la mer*, p. 86-87.

¹⁹ « Les travailleurs de l'amer », *Vu sur la mer*, p. 100.

²⁰ « Les travailleurs de l'amer », *Vu sur la mer*, p. 101-102.

²¹ « Les travailleurs de l'amer », *Vu sur la mer*, p. 107.

S'il se met lui-même en scène, c'est en représentation. Quelques brefs passages nous le font entrevoir comme sensible aux rencontres. En dehors de deux ou trois épisodes supposés égrillards – sacrifiant aux aventures de marin en escale –, le narrateur se montre intrigué par les émigrants clandestins en route pour l'Angleterre, à la condition solitaire des marins de toutes nationalités vivant en dehors du monde connu. Mais il reste narrateur, et ne manifeste guère d'impressions personnelles véritables. Il reste une voix informée sans empathie, celle de l'envoyé spécial, mais pas d'un baroudeur en voyage.

La question de l'*ethos* du voyageur est donc posée : comment se tailler un profil de reporter là où il y a peu à dire, là où l'on ne fait que passer, là, peut-être, où l'on est envoyé à d'autres fins et où il faut pourtant « faire un papier » en vertu d'un contrat réel ou moral ? Jacques Rancière a défini ce type de déplacement dans *Courts Voyages au pays du peuple* :

Il sera question dans ce livre de voyages. Moins pourtant d'îles lointaines ou de paysages exotiques que de ces contrées toutes proches qui offrent au visiteur l'image d'un autre monde. De l'autre côté du détroit, un peu à l'écart du fleuve et de la grand-route, au bout de la ligne des transports urbains, vit un autre peuple, à moins que ce ne soit simplement le peuple. Le spectacle imprévu d'une autre humanité s'offre sous ses diverses figures : retour à l'origine, descente aux enfers, avènement de la terre promise. [...]

Mais il n'est même pas nécessaire au plaisir du voyage que les villages soient riants, le soleil constant et la servante jolie. La grisaille d'un ciel d'hiver sur des blocs de béton ou des baraquements de torchis, de planches et de tôles peut combler le voyageur s'il lui présente en personne un prolétariat longtemps cherché et d'emblée reconnu, dans son étrangeté même, comme semblable à ce qui a déjà été dit, lu, entendu, rêvé²². [...]

Ce genre de voyage « politique » que suppose le reportage a pour conséquence – sinon pour but – d'arracher à l'insignifiance les lieux non « pittoresques » et les gens ordinaires ; plus rarement de soutirer leur secret à des lieux trop dangereux pour un voyage d'agrément. Le reporter va justement là où les touristes ne vont pas. Cependant, se promener pour regarder les autres travailler relève d'une ethnographie qui nécessite, pour des papiers à grand tirage, un atout supplémentaire : or le journaliste n'existe que par le stylo, le micro ou la caméra et, même s'il cadre lui-même le réel, il n'est pas censé s'impliquer dans le texte au point d'en devenir lui-même le héros. Une forme d'effacement partiel devant son sujet est la règle : c'est ce qui crée la fracture entre le reportage et le roman à base autobiographique, d'où la difficulté de trouver son genre.

L'envers et l'endroit du genre : réel vs fiction ?

Le narrateur se montre parfois quand le reporter devrait rester discret : *L'Explosion de la durite* raconte ses fréquentations parisiennes et quelques souvenirs

²² Jacques Rancière, *Courts Voyages au pays du peuple*, [1990], Paris, Le Seuil, « Points Essais », 2015, p. 7-8.

d'enfance africaine, *Terminal Frigo* évoque un ancêtre oublié par l'Histoire : petits décalages censés donner corps au narrateur mais qui brouillent le statut du reporter. Que ces indices autobiographiques soient exacts ou non, si l'on se donne un passé ou un rôle de héros, on ne joue plus au reporter et le texte change de statut. Dans cette recherche de la posture idéale d'écrivain-voyageur, Jean Rolin a recours à un narrateur qui s'exprime à la première personne, ne présente aucune caractéristique résolument différente de celles qu'on lui suppose à tort ou à raison, qui vit dans son époque ; à ce titre il a même reçu le prix « Gens de mer » au festival *Étonnants voyageurs* de Saint-Malo en 2012, pour *Vu sur la mer*, indice du fait qu'aux yeux de ses lecteurs, sinon aux siens propres, il se confond avec son personnage. Aussi, se demande Philippe Vilain,

Si, selon la définition inaugurale de Doubrovsky, l'autofiction postule un impératif d'exactitude référentielle (« Fiction, d'événements et de faits strictement réels »), que vaut alors cette exactitude dans une transposition, et comment la faire concilier avec une mise en fiction²³ ?

Pour Philippe Gasparini :

On peut regrouper ces critères d'autofictionnalité, au sens strict, en trois catégories : 1° - les indices de référentialité : l'homonymat ; un engagement à ne relater que des « faits et événements strictement réels » ; la pulsion de « se révéler dans sa vérité », en s'exposant, en prenant des risques. 2° - les traits romanesques : le sous-titre « roman » ; le primat du récit ; une prédilection pour le présent de narration ; une stratégie d'emprise du lecteur. 3° - le travail sur le texte : la recherche d'une forme originale ; une reconfiguration non linéaire du temps (par sélection, intensification, stratification, fragmentation, brouillages...) ; une écriture visant la « verbalisation immédiate »²⁴.

Les récits de Jean Rolin, non définis par le paratexte, paraissent non seulement entrer dans plusieurs de ces catégories, mais presque constituer une caricature du genre. Les indices personnels de référentialité semblent acquis. La quatrième de couverture de *Terminal frigo* fournit même cette proposition :

Ayant largement passé le cap de la cinquantaine, un homme qui aurait pu devenir capitaine au long cours, jadis, s'il avait été moins paresseux, entreprend un voyage de plusieurs mois sur le littoral français. Apparemment guidé par sa fantaisie, il séjourne dans la plupart des villes présentant une activité industrielle et portuaire conséquente. [...] Chemin faisant, il apparaît que des souvenirs plus ou moins obscurs lient le narrateur à certains de lieux qu'il visite, et ainsi se dessine progressivement, en filigrane, une sorte d'autobiographie subliminale.

Les ressorts sont pourtant assez visibles, et l'invention romanesque minimale : le péri-texte semble plus déterminé que le pseudo-roman lui-même. De même, l'éditeur

²³ Philippe Vilain, *L'Autofiction en théorie*, Paris, Les Éditions de la transparence, 2009, p. 33.

²⁴ Philippe Gasparini, « De quoi l'autofiction est-elle le nom ? » <http://www.autofiction.org/index.php?post/2010/01/02/De-quoi-l-autofiction-est-elle-le-nom-Par-Philippe-Gasparini>, [consulté le 19 janvier 2019].

du *Journal de Gand aux Aléoutiennes* croit savoir que « [s']inspirant d'une traversée réellement effectuée en 1980, Jean Rolin raconte [...] un "vrai-faux" voyage en cargo via la Norvège, l'Afrique et le Brésil à destination d'un chapelet d'îles désertes entre Alaska et Kamtchatka » ; quant à la présentation de *Vu sur la mer*, elle ne fait strictement aucune différence entre Jean Rolin et le narrateur.

L'auteur se trouve confronté à une difficulté qui peut se formuler ainsi : comment, à la fois, susciter l'intérêt et donner une impression de véracité ? Il se retrouve face à l'alternative très classique des voyageurs, comme si les deux termes étaient incompatibles : enjoliver le récit et négliger au passage la vérité factuelle, ou privilégier l'exactitude au prix de la forme. Pour le *Journal de Gand aux Aléoutiennes*, le choix de la forme romanesque l'a emporté, pour *Terminal frigo*, c'est le contenu qui domine : le journalisme plutôt terne dont la morosité se calcque sur le désenchantement de ses personnages. Paul Veyne marque la limite littéraire de cette forme de récit dans *Comment on écrit l'histoire*, à propos d'événements vrais racontés par l'historien : « ici, le roman est vrai, ce qui le dispense d'être captivant²⁵. »

Reste la voie de la « forme originale » et de la « reconfiguration non linéaire du temps ». De fait, *L'Explosion de la durite* commence par la panne finale avant de revenir, par une analepse voyante, sur les causes premières et reprendre classiquement le fil du temps. La chronologie qui doit donner un sens à l'histoire dans *Terminal Frigo* est bouleversée, mêlant les dates, parfois dans le désordre du souvenir, inscrivant la légende familiale dans l'histoire de Saint-Nazaire en 1942, dérivant de port en port, faisant mine enfin, tout en s'autorisant des détours circonstanciels, d'organiser un itinéraire et d'instaurer une finalité dans le récit. Ces artifices ne suffisent cependant pas à créer un roman, puisque dans le même mouvement c'est toujours le présent, dans son immédiateté et sa finitude, qui est dépeint. François Hartog analyse ainsi le nouveau régime d'historicité dans les médias :

Dans la course de plus en plus rapide au direct, ils produisent, consomment, recyclent de plus en plus vite toujours plus de mots et d'images et compressent le temps : un sujet, soit une minute et demie pour trente ans d'histoire. Le tourisme est aussi un puissant instrument présentiste : le monde entier à portée de la main, en un clin d'œil et en quadrichromie²⁶.

Les textes de Rolin combinent les deux cas, le journal de voyage étant par définition inféodé à la succession des instants présents : seule une dimension rétrospective ou comparative pourrait lui donner de l'épaisseur. Mais cette condition ne suffit encore pas, puisque l'effet de collection des articles devenus introuvables dans *Vu sur la mer* est plus opportuniste que signifiant, tandis que *Terminal Frigo*

²⁵ Paul Veyne, *Comment on écrit l'histoire*, [1971], Paris, Le Seuil, 2015, « Points Histoire », p. 23.

²⁶ François Hartog, *Régimes d'historicité. Présentisme et expériences du temps*, [2003], Paris, Le Seuil, « Points Histoire », 2012, p. 156.

est un vague itinéraire aux escales disjointes, dont l'issue avoue la confusion. Il n'est donc pas question non plus de roman, fût-il autofictionnel.

En revanche le ton parfois autoparodique peut autoriser des moments de lecture littéraire. Dans *L'Explosion de la durite*, un épisode tout droit tiré de Jack London ou Stevenson vient donner un peu d'animation au récit. « Le mardi 23 août », le *San Rocco*, sur lequel le narrateur trompe son ennui en lisant *À la Recherche du temps perdu*, lourde ironie, donne soudainement de la bande :

le navire, gîté de 10 degrés, continuait à rouler et à grincer, Olex à fumer et le crew-boy à masser son œil endolori, tandis qu'à l'horizon se dessinait la silhouette d'une île probablement volcanique, hérissée de deux pics, et parfaitement compatible avec l'hypothèse d'une mutinerie²⁷.

Bien entendu il ne se passe strictement rien que de très ordinaire : ni naufrage, ni mutinerie, ni abandon de l'équipage sur une île déserte. Comme écrit Michaux dans *Ecuador* : « on ne vous donne que du quotidien²⁸. »

Il faut également reconnaître la culture littéraire de Jean Rolin, que signalent reprises et clins d'œil. Le *Journal de Gand aux Aléoutiennes* se présente au départ comme un véritable carnet de bord. Exhibant toutes les références de métier attendues, le récit semble véridique, daté, localisé, signé.

Comme nous descendions, degré par degré, l'échelle des latitudes, il vint un moment où nous étions en fin de compte par zéro degré, et par surcroît dans l'estuaire de l'Amazone. À l'aube du lundi 31 mars, premier jour de la Semaine sainte, le *Meistersinger* était au milieu du fleuve, et l'on apercevait de part et d'autre, à plusieurs milles de distance, des armées d'arbres formées en carré sur l'eau boueuse [...]²⁹.

Cependant, des glissements fantasmagoriques éveillent le doute chez le lecteur : c'est au moment où apparaissent des animaux bizarres comme les pil-pils, ou à l'arrivée dans un pays inconnu, la Cétoinie, que l'épigraphe de Michaux – le découvreur des Émanglons – dévoile le sens de son parrainage tandis que le journal bascule dans le pur roman. On croise aussi à plusieurs reprises la référence à Conrad, *Au cœur des ténèbres* : « En remontant le fleuve Congo » se présente ostensiblement comme un itinéraire sur ses traces ; *Lord Jim* est évoqué dans *L'Explosion de la durite*, la gîte du cargo permettant la réminiscence. Ainsi les textes rappellent les modèles du roman maritime, du journal de bord, avec leurs répétitions et leurs désillusions, mais aussi le statut des conteurs d'histoires, les « *tellers of tales*³⁰ » de Conrad. La succession des épisodes rappelle le long récit du

²⁷ *L'Explosion de la durite*, p. 144-145.

²⁸ Henri Michaux, *Ecuador*, Paris, Gallimard, [1929], « L'Imaginaire », 1992, p. 160.

²⁹ *Journal de Gand aux Aléoutiennes*, [Jean-Claude Lattès, 1982], Paris, La Table ronde, 2010, « la petite vermillon », p. 95.

³⁰ Joseph Conrad, *Heart of Darkness*, [1899-1902], [*Au cœur des ténèbres*], New York/London, Norton critical edition, 2017, p. 7.

Quart de Kavvadias : récit de marins sans héros prétentieux, dont la traduction française a été préfacée par Olivier Rolin sous le titre « *Cargos* » : « Je raconte tout cela pour que vous ne soyez pas trop dépayés, terriens. [...] On est entre hommes³¹. » L'effet de présent suspendu est légitimé par l'aphorisme de Kavvadias : « Le souvenir n'a de valeur que quand on sait que l'on repartira pour un nouveau voyage. Le pire des reniements, le plus grand désespoir est de jeter l'ancre dans son pays et de vivre de souvenirs³². » La difficulté de Rolin, dans tous ses récits, à « faire une fin », restant dans l'inachèvement d'un geste ébauché comme si un voyage ne pouvait jamais se conclure, relève peut-être de ce principe ; il rappelle aussi les modèles les plus efficaces (mais non affichés) des romans de Blaise Cendrars, figure tutélaire : le chapitrage en ports, qui évoque la structure de *Bourlinguer* par exemple, peut-être déterminante pour *Terminal frigo*, avec son itinéraire factice et sa chronologie confuse ; le ton impatient, commun à *Vu sur la mer* et à *D'Oultramer à Indigo*, et leur aplomb de journaliste en vogue.

Or cette propension aux rodomontades et aux vantardises, qui justement agace parfois un peu le lecteur de Cendrars, prend une lumière tout à fait particulière sitôt qu'on la met en rapport avec le ton des grands reporters des années 30, qui tous appuient leur crédibilité sur l'emploi systématique et répété de la première personne du singulier³³.

Le modèle a pu perdurer un peu plus, puisque la reprise en format de poche atteste malgré tout d'un certain succès, et montre que cette variante du reportage littéraire a gardé son public.

Que reste-t-il de nos voyages ?

Même lointains, les voyages de Jean Rolin se situent dans le non-événement et n'accueillent que marginalement la découverte, l'exploit ou l'illumination. S'il est à bord, mal gré qu'il en ait, il reste passager et ne peut se glorifier d'être marin, encore moins capitaine. Son aventure se situe essentiellement sur le plan du discours et de la prétention de « L'Homme qui a vu l'ours », qui en impose au lecteur. Enjoliver ou être exact, finalement l'alternative de l'autofiction n'est pas entièrement adéquate, car ni l'effort littéraire ni l'exactitude ne sont peut-être l'enjeu : paradoxalement, le reporter doit rendre compte mais reste exclu de l'action. Le seul objectif réel peut relever, comme le dit Rancière, du jeu entre l'individuel et le politique.

Voyager, découvrir par soi-même cette étrangeté reconnaissable, ce miroitement de la vie, entièrement opposé et tout semblable aux mots du livre, tel fut peut-être, avant l'analyse de l'oppression ou le sens du

³¹ Nikos Kavvadias, *Le Quart*, [1954], tr. Michel Saunier, Paris, Denoël, 2006, préface Olivier Rolin, « Folio », p. 12-13.

³² Nikos Kavvadias, *Le Quart*, p. 271.

³³ Gérard Bildan, « Les *Histoires vraies* de Blaise Cendrars : variations textuelles du journal au livre », *Cahiers de l'Association internationale des études françaises*, 1996, n° 48, p. 109-128, ici p. 125.

devoir envers les opprimés, le vif de l'expérience politique de notre génération³⁴.

Mais plus philosophiquement, Jean-Claude Guillebaud, grand reporter, pense avoir trouvé avec le temps ce qu'est « *l'esprit du lieu* [...] ». Lorsque s'oublie peu à peu tout le superflu du voyage – connaissance, documentation, chiffres... – » :

le vrai butin d'un voyage n'est pas celui qu'on croit. On partait vers je ne sais quelle découverte, on revient lesté d'une seule image, ou d'un bruit ; on s'employait loyalement à comprendre, on se souvient surtout d'avoir senti. [...] On se croyait journaliste, on n'était que passant ordinaire...³⁵

Odile Gannier est professeur de littérature générale et comparée à l'Université Côte d'Azur, dans le laboratoire CTEL qu'elle dirige. Elle y est co-responsable de l'axe « Écritures de l'altérité et de la singularité » et, dans la MSH Sud-Est, co-responsable du thème de recherche « Discours du voyage ». Elle travaille sur la littérature de voyage (*La Littérature de voyage*, 2001), la littérature maritime (*Le Roman maritime, Émergence d'un genre en occident*, PUPS, 2011), les littératures insulaires (Caraïbes : *Les Derniers Indiens des Caraïbes*, 2005 ; Pacifique...) et l'anthropologie culturelle (étude des représentations). Elle a co-édité le *Journal de bord d'Étienne Marchand. Le Voyage du Solide autour du monde (1790-1792)*, CTHS, 2005, outre de nombreux articles.

Université Côte d'Azur, CTEL

³⁴ Jacques Rancière, *Courts Voyages au pays du peuple*, Paris, Le Seuil, [1990], « Points Essais », 2015, p. 8.

³⁵ Jean-Claude Guillebaud, *L'Esprit du lieu*, Paris, Arléa, 2000, p. 7-8.