



HAL
open science

À propos d'un " objet anodin " : le conteneur et ses récits dans Terminal frigo

Pascal Gin

► **To cite this version:**

Pascal Gin. À propos d'un " objet anodin " : le conteneur et ses récits dans Terminal frigo. Loxias, 2019, Jean Rolin : une démarche littéraire ambulatoire, 65. hal-04150014

HAL Id: hal-04150014

<https://hal.science/hal-04150014>

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.



**À propos d'un « objet anodin » : le conteneur et ses récits dans
*Terminal frigo***

Pascal Gin

Résumé

Qu'en est-il du récit de voyage dès lors que l'accapare la mobilité des objets ? C'est à cette question que se consacre la présente étude, se penchant sur la place qui revient, dans *Terminal Frigo* de Jean Rolin (2005), à la circulation des conteneurs. Socialité et mobilité de l'objet sont initialement situées dans le vis-à-vis critique des travaux de Bruno Latour pour être ensuite considérées du point de vue des ordres de représentation qui domine le texte. Progressant ainsi de la géographie portuaire du conteneur aux biographies qui en composent le paysage humain, l'analyse propose de problématiser l'enjeu du voyage en regard des multiples mobilités traversant le texte.

Mots-clés

mobilité, Bruno Latour, conteneur, Rolin (Jean)

Terminal frigo à la manière de

À la lecture de *Terminal Frigo*, livre que signait Jean Rolin en 2005, nous apprenons, à la page 136, que dans le cadre de la lutte contre l'immigration clandestine vers le Royaume-Uni, les convois routiers transitant par Calais peuvent être soumis à un dispositif décelant l'activité cardiaque¹. Page 44, ce sont, de « campings » en « village vacances », les reconversions de l'immobilier de loisir que documente un récit attentif à l'hébergement de la main d'œuvre mobilisée à Saint-Nazaire par la mise en chantier du *Queen Mary 2*. Heureusement, l'emportera, au fil des pages 162 à 164, le pur plaisir d'un engouement « romanesque » pour l'essor du transport par conteneur. Cette lecture à la manière de du livre de Jean Rolin renvoie aux pages sur lesquelles s'ouvrait, une quinzaine d'années auparavant, le célèbre essai « d'anthropologie symétrique » que signait Bruno Latour². On s'en souviendra peut-être, il s'agissait, dans l'introduction de *Nous n'avons jamais été modernes*, de se saisir de l'expérience de lecture de la presse quotidienne pour introduire un bien curieux paradoxe : ainsi Latour rendait-il compte, d'une page à l'autre, d'une actualité tissée par une multiplicité d'éléments en circulation, qu'isole et compartimente pourtant l'étanche « rubricité » des savoirs, dont les codes de représentation du journal se font le reflet épistémique.

Ce détour par les sciences sociales ne manquera pas de surprendre. L'essentiel de l'œuvre de Jean Rolin, dont *Terminal Frigo*, s'inscrit effectivement dans la mouvance littéraire d'un retour du réel dont le souci de transitivité s'accommode fort peu, peut-on présumer, de telles modélisations théoriques³. De l'écrire au savoir, quelles affinités interprétatives déceler alors même que le renoncement à toute mise en ordre narrative du monde informerait pour une large part l'inédit de ces nouveaux réalismes⁴ ? Il ne saura être ici question de soustraire l'œuvre conséquente de l'auteur Rolin à la valeur littéraire légitimant aujourd'hui, dans les champs des lettres françaises, une production narrative résolument tournée vers la non-fiction. Nous voudrions toutefois suggérer que, du fait même d'un rapport profondément immersif à la matérialité du monde contemporain, l'écriture que pratique Jean Rolin n'est pas sans présenter de singulières homologies avec certaines réflexions théoriques qui, pour de tout autres motifs, s'y attardent et s'en saisissent.

¹ Jean Rolin, *Terminal Frigo*, Paris, P.O.L., 2005. Ce récit sera désormais mentionné dans le corps du texte de la façon suivante : (TF, 00).

² Bruno Latour, *Nous n'avons jamais été modernes : essai d'anthropologie symétrique*, Paris, La Découverte, 1991.

³ On pourra consulter, quant à l'essor de ces nouveaux réalismes et le souci de référentialité qui les anime, les travaux de Bruno Blanckeman et de Dominique Viart, notamment Bruno Blanckeman, « Objectif "réel" », p. 223-233, in Barbara Havercroft, Pascal Michelucci, Pascal Riendeau (dir.), *Le Roman français de l'extrême contemporain. Écriture, engagements, énonciation*, Québec, Nota bene, 2010, et Dominique Viart, « Fiction en procès », p. 289-303, in Bruno Blanckeman, Aline Nura-Brunel, Marc Dambre (dir.), *Le Roman français au tournant du XXI^e siècle*, Paris, Presses de la Sorbonne nouvelle, 2004.

⁴ On lira avec intérêt le bilan que propose à ce sujet Marie-Élaine Mineau (Marie-Élaine Mineau, « La théorie littéraire et le social : un bilan », p. 13-24, in Michel Collomb (dir.), *L'Empreinte du social dans le roman depuis 1980*, Montpellier, Université Paul-Valéry - Montpellier III, 2005.

Tel est manifestement le cas de *Terminal Frigo*, récit projetant sur le littoral français la figure voyageuse de l'auteur. En quête d'éléments à verser dans quelque bien curieux « livre sur les ports » (*TF*, 102), celle-ci s'y montre pour le moins attentive aux flux et transits de ce qui, à La Pallice ou au Havre, circule de darses en quais. Le texte soutient à cet égard une étroite comparaison avec, outre la pensée de l'acteur-réseau procédant des travaux de Bruno Latour, divers enjeux de réflexion issus de ce que l'on désigne désormais du terme de *mobility studies*⁵¹. Ce sera précisément en mettant à profit cette contiguïté que nous voudrions ici interroger ce qu'il advient du voyage dans les pages de *Terminal Frigo*. La lecture que nous en proposerons cherchera à tourner l'écriture viatique vers l'actualité du littoral. Il s'agira ainsi de cerner en quoi le mouvement du voyage se déplace vers les mobilités, choséales ou humaines, qui l'entrecroisent et l'accompagnent.

Pour prendre une mesure détaillée des enjeux de représentation travaillant à cet égard le texte de Jean Rolin, c'est initialement un faisceau d'homologies que nous proposons de déployer. Si donc, du récit à l'essai, *Terminal Frigo* motive cette insolite déviation de lecture, c'est tout d'abord que le récit sait accueillir une actualité pour le moins composite. Les quelques exemples précédemment isolés seraient déjà, pour leur part, flux migratoires et technologie du contrôle au frontière, diaspora professionnelle des grands chantiers et réaménagement provisoire du territoire. Plus schématiquement, ce sont, à l'échelle élargie du récit, deux principaux ordres de réalité qui se côtoient et se conjuguent. Arpentant le littoral portuaire français, le narrateur trace tout d'abord un espace frontalier qui tire contours de navires en mouvement, à quai ou encore en chantier. Les faits rapportés concernent alors paquebot ou cap-hornier démâté, minéralier reconverti ou vraquier. Ils font alterner information secondaire en régime descriptif et quasi-personnages – le *Jean-Bart*, le *Queen Mary 2*, l'*Alan L. D.* – qui communiquent le détail de leur intrigue à la progression du récit. *Terminal Frigo* consigne par ailleurs, à part égale, le détail biographique de vécus habitant cet univers chosal du transport maritime. Ancien dockers, migrants, ingénieur en mission, sans-abris et marins en escale se succèdent ainsi au fil des pages, et contribuent pour certains des récits de vie autour desquels s'ordonnent les principaux moments narratifs. Se pénètrent et se co-déterminent de la sorte, d'une part, l'expérience de mobilités qui se gèrent à titre de plan de carrière, de modes de vie collectifs ou de condition migrante, de l'autre, des dispositifs matériels voués au déplacement qui, de bâtiment en installations portuaires, forment système et infrastructure. C'est dire combien Jean Rolin opte pour un ordre de représentation particulièrement attentif à cette hybridité constitutive qui, dans la réflexion de Bruno Latour, lie sur un mode associatif l'humain et le non-humain.

⁵ L'étude de Latour faisant à cet égard référence demeure *Changer de société, refaire de la sociologie*, Paris, La découverte, 2006. Ce livre sera mentionné désormais dans le corps du texte de la manière suivante : (*CdS*, 00). Les travaux de John Urry (*Mobilities*, Cambridge, Polity 2007) et Tim Cresswell (*On the Move. Mobility in the Modern Western World*, New York, Routledge, 2006) ainsi que l'ouvrage synoptique de Peter Adey (*Mobility*, Abington, Routledge, 2010) comptent pour leur part à titre de contributions majeures dans l'étude des mobilités contemporaines. Nous aurons lieu de nous y référer.

Quelque circonscrit qu'il soit, ce tout premier rapprochement se connecte à d'autres pistes de lecture conduisant chacune à la spécificité du texte. Ainsi est-il envisageable d'isoler, au vu de l'attention textuelle qu'elle motive, la seule mobilité des choses en mouvement pour déterminer la sorte de géographie – « post-humaine » ou « blanche » – qu'elle organise⁶. On songe alors à une géocritique susceptible d'interroger les effets d'espace que composent flux et matérialité, tirant indices de ces « [...] kyrielles de wagons-citernes qui parfois se mettent en mouvement [...] » comme d'un lever de lune « [...] parmi les torchères du site pétrochimique de Lavera [...] » (*TF*, 212). *Terminal Frigo* n'est peut-être pas sans sonder, sur le mode de la représentation littéraire, cette consubstantialité entre fixité et mouvement qui inscrit la possibilité même de la mobilité dans la matérialité des systèmes qui la relaient⁷.

Déplaçant l'analyse vers ce que le récit évoque des interactions entre espaces portuaires et existences humaines, on peut également soulever la question des configurations narratives auxquelles celles-ci se prêtent. Du Bureau central de la main d'œuvre à la ville ouvrière de Capelle-la-Grande, le récit sait s'attarder sur la forme urbaine et civique qu'un syndicalisme révolu a pu imprimer, aux alentours du Havre et pour un temps du moins, aux flux du commerce international (*TF*, 74-116). Il n'en consigne pas moins les effets de friche et les réaménagements qu'impliqueront, entre autres processus de mondialisation, intensification des échanges commerciaux, optimisation des technologies du transport et délocalisation de la concurrence économique. Il pratique surtout avec régularité une série d'arrêts sur lieux, investissant des espaces riverains où circule l'énonciation collective. De l'immigration au contact ou conflit culturel, ce sont alors enjeux et actualité des cosmopolitismes contemporains qui pénètrent de l'intérieur le littoral, à la *Petite Brasserie* du Havre comme au *Burdigala* de Saint-Nazaire – pour ne rien dire du *Seamen's Center* de Port-de-Bouc ou du *Seaman's Club* de Dunkerque (*TF*, 176, 117, 213, 152). Le parcours du littoral qui nous est proposé accorde donc une attention particulière à la relation chiasmatisque structurant l'un sur l'autre la localité vécue du littoral et les flux globaux qui s'y inscrivent.

Il y aurait encore lieu de s'enquérir, au sein même du couplage entre l'humain et le non-humain, de la diversité des éléments dont le texte relève les transits d'un point à l'autre du littoral. Outre navires et riverains, équipement de manutention et travailleurs pour un temps expatriés, *Terminal Frigo* recense avec régularité flux d'information, déplacements animaux, pratiques médiatiques faisant le raccord entre le proche et le lointain, sans ignorer, sur un plan résolument discursif, la circulation des idées reçues comme celle de mémoires individuelles ou familiales produisant le récit de mobilités révolues. Fortement présent chez Jean Rolin, cet effet de

⁶ La notion de posthumanité, telle qu'elle concerne la matérialité expansive d'infrastructures et de systèmes, est notamment abordée par John Urry (*Mobility, op. cit.*, p. 44-45). Nous faisons par ailleurs ici référence aux zones blanches, comme hors cartographie, dont Philippe Vasset a su faire le récit dans *Un Livre Blanc*, Paris, Fayard, 2007.

⁷ Voir à ce propos les remarques de John Urry (*Mobility, op. cit.*, p. 12-16) mais aussi le chapitre par lequel Tim Cresswell sait élargir la réflexion aux valeurs encodant flux et fixité (*On the Move, op. cit.*, p. 25-56).

démultiplication ouvre la représentation des mobilités à d'autres modes de questionnement. Il peut ainsi s'agir, pour l'analyse, de se montrer sensible aux variations qui distinguent les uns des autres des modes de circulation dont la synchronicité et l'homogénéité ne sont en rien établies.

Il ne saurait être ici question d'épuiser un à un les mouvements de ces autres voyages tels que les écrits *in extenso Terminal Frigo*. Nous nous déplacerons toutefois des uns aux autres en suivant ce que permet d'en tracer la seule figure du conteneur, vers laquelle se tourne l'attention du récit aux alentours du Havre.

De géographie en biographie : le conteneur et ses récits

Suivi du regard devant le quai des Amériques ou observé en retrait du quai de la Gironde, le conteneur jouit par endroits dans *Terminal Frigo* de la contiguïté de la chose vue (*TF*, 172 et 166). Ce rapport de proximité paraît alors résolument axer le travail de représentation sur le dispositif matériel de l'objet plutôt que sur une dynamique de déplacement. Le témoignage visuel, parce qu'il appréhende les matérialités constitutives du conteneur, semble effectivement situer celui-ci à distance des transits dont il participe. Tel est manifestement le cas pour ce spécimen de vingt pieds, à l'abandon sur quelque terre-plein du Havre, « [...] estampillé de quantités d'inscriptions réglementaires [...] » (*TF*, 167). Tout au plus peut-il s'agir, du fait justement de l'attention portée aux surfaces de cet objet porte-signes, d'en proposer une herméneutique aléatoire, laissant supputer, d'« entreprise newyorkaise » en « société japonaise », trajets et itinéraires, mais dont seule est corroborable la mystérieuse issue d'un échouement à proximité du quai de la Gironde. Et quand bien même, en d'autres points du littoral, c'est un conteneur en mouvement que consignerait la mise en texte du regard, ce mouvement même semble s'extraire du flux commercial. Il reverse ainsi à une expérience strictement choséale, que commente une appréciation esthétique, « [...] manœuvre [...] assez spectaculaire et non dénuée de cette beauté particulière qui s'attache aux prouesses techniques [...] » (*TF*, 204).

Les indices ici relevés n'interviennent qu'épisodiquement dans les pages que *Terminal Frigo* consacre aux conteneurs. Glanés à portée de marche sur le plan du vécu, ils se voient subordonnés, au fil du récit, à des séquences davantage en lien, pour leur part, à la représentation des mobilités. Ainsi le tout premier exemple précédemment évoqué émaille-t-il d'un détail observé le récit routier puis piétonnier d'un déplacement vers les gabions du quartier des Neiges (*TF*, 202-208). Le second relève quant à lui d'un trajet secondaire, illustrant, sur le terrain du littoral, l'essor historique du transport maritime par conteneur (*TF*, 160-168). On ne peut pas moins déceler dans la série des contacts scopiques situant, par à-coup, le texte au plus près de son objet deux lignes de fuite dans le prolongement desquelles va se situer le mouvement référentiel vers la mobilité des conteneurs.

Cette dernière va se voir tout d'abord étroitement appréhendée du point de vue de sa matérialité même, soit de ce qui, dans la composition de l'espace côtier, lui donne

forme, la distribue et la relaie de port en port. Ce premier ordre de représentation thématise donc la dialectique fixité-mouvement précédemment évoquée, dans laquelle se réalise, ou plus exactement se spatialise en infrastructures portuaires, la mobilité du conteneur. Il opère en quelque sorte jonction entre les positions extrêmes que documente l'observation de l'objet, du chargement en mouvement, mais à distance du littoral au conteneur immobilisé, mais intégré à sa topographie⁸.

L'amplitude que bornent ces deux positions ne se limite toutefois pas à la seule façon dont le mouvement maritime se raccorde à, et s'organise dans, l'espace qu'il empreinte tout autant qu'il emprunte. Elle concerne également la kinesthésie de la marche ou des itinéraires de déshérence, soit des déplacements résolument humains. Ainsi progresse-t-on, dans ce que cumule la sorte d'inventaire des conteneurs observés, d'opérations maritimes (éviter, ballaster) ressortissant manifestement à l'ordinaire nécessairement collectif des pratiques commerciales vers des mobilités individuées, pour certaines marginales et transgressives⁹. S'opèrent de la sorte, par conteneurs interposés, non pas simplement la circulation de marchandises en transit, mais des transferts de mobilités, d'un ordre de spatialité, d'une sphère d'activités mais aussi d'un mode d'agentivité à l'autre. Cette dimension plus résolument biographique de ce qui est mis en mouvement sur le littoral définit, dans *Terminal Frigo*, un second cadre de représentation, qu'il importe donc également de détailler.

Écrire le conteneur : Étendue en localité

Objet dit « anodin » (*TF*, 164), le conteneur sait pourtant motiver, dans *Terminal Frigo*, une véritable mise en intrigue géographique. Intrigue puisque, du *Seaman's Club* du Havre au quartier des Neiges, c'est une logique de la trace que cultive la progression du récit. La série indicielle qu'il s'agit de suivre enchaîne ainsi un terminal à conteneurs rapidement entrevu dans l'encadrement d'une fenêtre d'autocar (*TF*, 157), une digue inusitée ayant précédemment servi à la manutention des cargaisons (*TF*, 161), l'actuel rescindement dont fait l'objet le port du Havre (*TF*, 162), une première puis deuxième incursion dans le quartier des Neiges (*TF*, 169-174, 202-208), « seul [...] en France, d'après ce qu'en sait l'auteur, dont les habitants vivent cernés par des installations portuaires en constante expansion » (*TF*, 170). Mais géographie également car sans pouvoir être immédiatement recensés dans ce que relève l'observation, le référent et son mouvement s'appréhendent, initialement tout du moins, par le détour des formes, lieux et aménagements leur faisant accueil, les orientant, les subissant. Ce n'est qu'à la faveur de ces médiations que l'objet physique, les mouvements qui l'animent, se frayeront tardivement passage dans l'écriture du littoral. De port en digue, les précèdent et les préfigurent la matérialité du dispositif topographique dont ils participent. La représentation, par ce qu'elle privilégie et met en ordre, confère en ce sens existence au conteneur à titre d'élément trouvant sa place dans les relais successifs d'un complexe agencement de

⁸ « grand porte-conteneur à la coque bleu turquoise en train d'éviter devant le quai des Amériques » ; « dans le bâtiment désaffecté de la gare maritime conteneur de 40 pieds [...] qui [...] doit être habité au moins par intermittence » (*TF*, 172 et 165-166).

⁹ « conteneur orange utilisé comme entrepôt par une sorte d'illuminé [...] traces de feu [...] vestiges récents d'une présence humaine » (*TF*, 167).

mobilités, *mobility system* semblant dès lors primer l'objet lui-même. Cette sorte de mise en système se vérifie de fait en creux dans la position qui revient au conteneur lorsqu'il se voit enfin saisi au plus près de ses attributs physiques : spécimens détournés, abandonnés aux marges des flux commerciaux, reversant alors à l'inertie de l'objet.

On ne s'étonnera peut-être pas que la mobilité, parce qu'elle s'écrit côté quais ou chemin de berges dans *Terminal Frigo*, se montre sensible à la matérialité de tels arrimages. On remarquera toutefois combien ce souci d'ancrer l'apparente fluidité du bougé maritime dans les géographies qui la relaient localement, structurellement, concerne tout autant les ouvertures sur l'ailleurs que s'autorise le récit. Le parcours d'un singulier promeneur en appétit de littoral peut effectivement venir s'élargir sur la situation de quelques grands ports internationaux (*TF*, 162), sur des modèles intercontinentaux de transport maritime se faisant concurrence (*TF*, 163-164), ou encore sur le milieu urbain et les usages détournés du conteneur qui s'y observent (*TF*, 164-165). En liant de la sorte l'observation en prise direct sur le terrain à cette évocation cultivant, elle, la distance, le texte inscrit les dispositifs matériels du transport par conteneur dans un double jeu de coordonnées.

Le premier concerne la notion d'étendue et les expansions que connaît, de chapitre en chapitre, une progression pourtant fortement localisée le long du littoral français. D'Anvers à Hong Kong, de l'agrandissement des installations portuaires dans la seule région du Havre aux tout premiers flux intercontinentaux privilégiant tel ou tel mode de circumnavigation, les élargissements pratiqués s'appuient sur un assemblage d'espaces concrets et précis, évoqué chacun en fonction de leur particularité. Certains d'entre eux contribuent à une impulsion et une direction initiales à la circulation des conteneurs. D'autres en intensifient le mouvement par une hiérarchisation géo-économiques des centres et périphéries de l'activité portuaire. D'autres encore les interceptent pour les destiner aux mobilités que peut chercher à contrôler l'organisation politique des espaces urbains. L'attention témoignée aux formes physiques qu'épouse localement la géographie du conteneur se déplace ici, comme par translation, vers des sites certes distants mais cependant appréhendés par le détail de différenciations marquées. Leur agencement textuel n'est précisément pas sans exploiter la complémentarité qui en découle, dont il tire séquence argumentative. L'universalité du propos quant à la sorte de géographie portuaire que requiert le conteneur obtiendra une première confirmation dans les transformations connues par le seul port du Havre. Celle-ci se verra à son tour étayée par le déplacement en faisceau sur un échantillon de villes portuaires également concernées, quoique dans de tout autres proportions, par les flux marchands des conteneurs. D'une relation de comparaison le texte progressera enfin vers un rapport de causation, bifurquant sur les origines taiwanaïses et américaines de ce mode de transport maritime. L'ailleurs dont se dote ainsi le récit ne déborde donc pas vers l'effet monde de quelque expansion géographique indéterminée. La matérialité du détail observé se communique tout au contraire à l'agencement en segments d'un réseau dont se voit circonscrit, de toponyme en toponyme, les points de raccordements et les types de connexion qui s'y jouent. C'est donc telle une

géographie plurinodale du conteneur que s'écrit l'étendue sur laquelle s'ouvre *Terminal Frigo*¹⁰.

Ce qu'organise spatialement le travail de représentation concerne tout autant, second jeu de coordonnées, la composition même des lieux. Ainsi la digue désaffectée ou tel fragment du quartier des Neiges se révèlent-ils l'un et l'autre matériellement constitués par ce qui leur est pourtant extérieur. Les pénètrent et les organisent des infrastructures destinées aux mouvements translocaux qu'effectuent, de port en port, les conteneurs. L'hybridation entre localité et système de mobilité s'étend de surcroît à divers ordres de temporalité. Elle configurait déjà une ancienne aire de transit que concernait tout autant l'arrimage du lieu et du mouvement. Elle motive de nouveau les aménagements rendus nécessaires par l'intensification des flux de marchandises et l'effet d'encercllement reconfigurant le quartier des Neiges. On peut enfin noter combien cette composition comme extrinsèque du lieu est sujette à inversion, ce dont atteste l'observation tardive des deux spécimens abandonnés sur le littoral. Les itinéraires y conduisant permettront effectivement de relever combien, sédentarisés dans le paysage périportuaire mais aussi à présent lieux de passage improvisés, les conteneurs en question sont eux-mêmes travaillés par les mobilités tant riveraines que sauvages du littoral.

C'est dire que ce récit en bord de ville, hyposé sur les pourtours immédiats de l'activité portuaire sait évoquer un espace pulsant de l'intérieur dans l'étalement composite du lieu et s'étoilant de l'extérieur vers un déploiement en réseau¹¹. En apparence ramassée sur l'intralocal, l'écriture de Jean Rolin parvient, dans l'attention qu'elle témoigne aux mobilités non humaines, à figurer une structuration des espaces contemporains dont il n'est pas négligeable de sonder les résonances au-delà du seul discours littéraire. Deux des mouvements vers lesquels progresse la réflexion de Bruno Latour dans *Changer de société, refaire de la sociologie* méritent à cet égard attention. Le premier concerne cette localisation du global par laquelle une sociologie traditionnellement attachée aux figures totalisantes de quelque « arrière-monde » (classe, société et autres macrostructures ou contextes englobants) est susceptible de se muer en une sociologie attentive aux associations produisant l'interaction sociale (*CdS*, 253-278). Les interactions dont il s'agit de rendre compte doivent précisément pouvoir s'inscrire dans le détail des localisations concrètes qui les organisent. Tout phénomène supposément global appelle en ce sens un mode de représentation attentif aux réalisations locales qui le relaient, le maintiennent, le

¹⁰ Voir à ce propos la notion d'étendue multipolaire telle que l'aborde Bertrand Montulet dans « Au-delà de la mobilité : des formes de mobilités », *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. 118, n° 1, 2005, p. 137-159, p. 151.

¹¹ Le lieu urbain ou périurbain tel que l'écrit Jean Rolin se démarque en ce sens très nettement du constat d'épuisement contemporain que tire Paul Virilio dans « Le crépuscule des lieux » (*Ville panique. Ailleurs commence ici*, Paris, Galilée, 2004, p. 115-145) tout en témoignant d'un étroit rapport entre littérature de voyage et écritures des espaces contemporains. On lira à ce propos avec intérêt l'article d'Edward Welch, « Marc Augé, Jean Rolin and the mapping of (non-)place in modern France », *The Irish Journal of French Studies*, n° 9, 2009, p. 49-68, ou encore l'étude de Filippo Zanghi, *Zone indéfinie : périphéries urbaines et voyage de proximité dans la littérature contemporaine*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2014.

transforment. Tourné pour sa part vers les simples itinéraires de l'objet conteneur, sans souci aucun d'en épuiser sociologiquement les tracés, *Terminal Frigo* n'en témoigne pas moins d'une sensibilité analogue pour composer, en réseau, l'étendue de ses mobilités. Cette première homologie est par ailleurs à reporter sur cet autre mouvement par lequel Bruno Latour entend « redistribuer le local » (*CdS*, 279-218). La sociologie de l'acteur-réseau entend de la sorte réinscrire l'apparente immédiateté du contexte ou du contact face à face (traditionnellement investi d'une dimension sociale *sui generis*) dans une logique de médiation, qu'articule notamment la notion de localisateur et ces effets de présence de « certains lieux transportés dans d'autres » qui lui correspondent (*CdS*, 284). D'évidence, générer quelque savoir quant à l'organisation interne de sites formatant des modes d'interaction n'est en rien du ressort de *Terminal Frigo*. On ne peut toutefois que constater combien l'écriture des lieux qui l'anime, soit cette topographie du conteneur ouvrant l'espace local sur les mobilités qui le traversent, partage à sa façon une telle approche distributive du local¹².

Écrire le conteneur : de géographie posthumaine en récit de vie

Le terme de matérialité initialement retenu pour désigner, chez Jean Rolin, ce tout premier mode de représentation appelle, à ce stade de l'analyse, deux remarques. Cette matérialité, telle qu'elle concerne l'évocation du conteneur, dépasse manifestement la seule physicalité de l'objet ponctuel pour se déployer, de quai en terminal, sur l'extension d'une géographie physique faisant système. La matière dont il retourne ne se limite par ailleurs pas à l'inventaire des éléments ou traits qui la composent – couleur ou dimension, darse ou écluse, navire ou aire de stockage –, mais concerne tout autant les transformations venant relayer les mobilités du conteneur : objet se faisant port, port s'organisant en quartier, franges urbaines s'appropriant l'objet. Par matérialité, il s'agit donc moins d'entendre ce « problème de la matière » qu'évoque Bill Brown à l'égard de la seule réalité phénoménale de l'objet que la dynamique par laquelle le monde matériel se révèle agissant et configure l'ordre humain du réel¹³. Cet autre ou « nouveau matérialisme », tel que l'auteur de *Thing Theory* introduit la notion en commentant le travail d'Arjun Appadurai, s'affirme nettement lorsque l'on envisage, chez Jean Rolin, la façon dont les éléments humains viennent se greffer sur la géographie du conteneur. Si pour structurer la progression de l'analyse, nous distinguerons là un deuxième ordre de représentation, plus résolument attentif à la relation matière-pouvoir sous-tendant les mobilités du conteneur, celui-ci ne fait toutefois que développer ce qu'organise déjà le précédent.

¹² Dans un même ordre d'idées, on lira également avec intérêt l'article que Bruno Latour consacre à la notion de territoire : « La mondialisation fait-elle un monde habitable ? », *Revue d'étude et de prospective* (DATAR), n° 2, 2009. p. 9-18.

¹³ Bill Brown, « Thing Theory », in Bill Brown (dir.), *Things*, Chicago, University of Chicago Press, 2004, p. 1-16, p. 6-7.

Les tracés de ce que composent, rassemblent et mettent en mouvement les dispositifs du transport maritime ne se referment donc pas autotéliquement, dans *Terminal Frigo*, sur quelque fascination à l'endroit de la seule circulation des objets. Les trajectoires qu'y insuffle le détail des déplacements humains mobilisent tout autant le travail de représentation. L'écriture hors-fiction de Jean Rolin exploite à cet égard comme en accéléré le régime biographique du récit de vie. Le vécu ainsi brièvement interjecté prend pour nom Chairman Chang et « l'homme sans chien », Riton et Malcolm McLean. Il concerne riverains à la retraite et capitaines d'industrie selon une bipartition endo-exogène reproduisant l'alternance entre proximité et éloignement. C'est ainsi dans la série indicielle progressant de l'ancien quai désaffecté à une infrastructure inter- ou transnationale que viendra s'insérer un récit des origines, soit l'initiative logistico-commerciale ayant impulsé l'essor du transport par conteneur (*TF*, 160-168). C'est en retour dans le voisinage des quelques observations *in situ* du conteneur en mouvement que sont localisés, sous forme de dialogues rapportés et commentés, les témoignages de deux Neigeois relatant l'impact portuaire sur la vie de quartier (*TF*, 169-174, 202-208).

Intégrés de la sorte dans le macro-récit du conteneur, les faits de vie qu'introduit *Terminal Frigo* assument manifestement une fonction de complément narratif. L'information qu'ils contribuent participe étroitement de la mise en intrigue géographique faisant du conteneur un principe agissant dans la composition du local. Ce que nous apprenons des deux existences neigeoises alors convoquées fait justement raccord entre la portée structurante des mobilités matérielles et le détail de l'agir humain. Les propos recueillis font état de postures contrastées. Celle de Riton, informateur renseignant le narrateur sur les pratiques locales de la chasse au Gabion, est résolument acquise à une hostilité ouverte incriminant les récents réaménagements portuaires du fait des mobilités riveraines qu'ils perturbent (*TF*, 206). À distance toutefois d'une nostalgie toute villageoise, l'homme sans chien rencontré lors d'une première visite au Havre tirera, lui, fierté de la part prise, durant sa vie active, aux travaux antécédents, qui soudaient déjà par le passé mobilité portuaire des marchandises en transit et vécus humains (*TF*, 173). Le détour par les récits de vie cerne ainsi l'amplitude des interactions que rend possible ou intercepte l'objet en tant que dispositifs matériels.

Ceci se vérifie de fait en d'autres lieux du texte, alors même que s'immobilise pour un temps, au *Seaman's Club* du Havre ou dans la *Petite Brasserie* du quartier des Neiges, le voyage du narrateur (*TF*, 152-159, 175-179). S'y rassemblent, pour le premier, marins français et étrangers, personnel actif et reconverti, routiers et chauffeur de bus municipal. S'y croisent, pour le second, consommateur immigré et retraité, patronne et riverain bénévole. Outre que les deux établissements font s'alterner population itinérante ou autochtone, professionnelle et résidentielle, ils encadrent l'un et l'autre, dans le déploiement du récit, le segment attentif à ce littoral portuaire que façonnent les mouvements du conteneur¹⁴. Ramassés dans la brièveté

¹⁴ Le texte de Rolin fait ici écho, à sa manière, à la distinction entre population stable et flottante dont se saisit Jean-Luc Pino dans son analyse historique des mobilités intra-urbaines et, notamment,

de propos de comptoir, les conversations rapportées dans l'un et l'autre cas viennent brancher sur les mouvements tracés d'Anvers au Havre une diversité d'autoreprésentations. Celles-ci raccordent le transit de marchandises configurant l'espace portuaire à une vie de famille devant composer avec l'expérience de l'éloignement, à un imaginaire cosmopolite validant l'appartenance socioprofessionnelle à la marine marchande, ou encore à des situations de contact et voire de rapprochements interculturels. Tout comme les mobilités du conteneur s'organisent dans un ensemble pour le moins composite, la rumeur sociale qui traverse ces récits de vie frappe par la nuance des énonciations que rapporte le texte. Certes, à la jonction entre système des conteneurs et activités professionnelles de la marine marchande, une variété de microbiographies semble activer l'idéologème de l'érosion sociale. Celle-ci ne résume toutefois en rien les réalités locales et humaines sur lesquelles agit le mouvement des conteneurs. Subissant de plein fouet l'emprise des réorganisations portuaires liées à leur transit, le quartier des Neiges se fait également lieu d'énonciation, dans l'espace de paroles qu'y définit la *Petite Brasserie*, de sujets enclins à des modes d'interaction complexes, que n'épuise pas l'insularisme¹⁵.

On notera que la vectorialité des échanges qui s'opèrent ainsi entre dispositifs matériels et parcours biographiques sait également s'inverser pour privilégier alors ce que peut produire l'innovation de l'agir humain. Les rivalités commerciales taiwano-américaines ayant su donner élan au transport par conteneur mobilisent une organisation textuelle pour le moins sensible à cette permutation. Le commentaire métanarratif n'hésite effectivement pas à signaler à cet égard une intention de représentation cultivant l'« épique » et le « romanesque », aventure donc de l'*homo faber* qu'incarnent « géant américain » et « Taiwanais parti de rien » (*TF*, 163).

L'inscription du biographique dans l'univers du conteneur est donc caractérisable, dans *Terminal Frigo*, par une oscillation entre « trajectoires » des choses et « production humaine de la matérialité », pour reprendre des formules circulant de Bill Brown à Arjun Appadurai¹⁶. Matière-objet, transformée en porte-marchandises, que domine un vouloir-être économique et qu'orientent de nouveaux savoir-faire accélérant la portée des pratiques de commodification. Matière-mouvement dont les transits impriment à l'ordre des vécus les plis de conditions professionnelles cumulant aliénation et autoréalisation, communauté de travail et sentiment d'isolement. Matière-espace enfin modelant et remodelant un territoire urbain, lieu d'appartenance et donc site de revendications identitaires. Les modes d'interaction que la représentation intègre ne sont pas sans justifier un nouveau

des « histoires de vie » les documentant. Voir Jean-Luc Pinol, « La mobilité dans la ville, révélateur des sociétés urbaines », *Annales de démographie historique*, n° 1, 1999, p. 7-15.

¹⁵ Ainsi à propos de distribution locale d'aide alimentaire caritative : « M. Roger, sans désigner personne explicitement, maugréant contre les bénéficiaires “qui ne sont pas d'ici ”, ou qui ont “dix, douze enfants”, Mme Simone, avec un tact et une conscience de classe exemplaires, le remet à sa place en soulignant que ces distributions sont destinées à “tous ceux qui en ont besoin”. » (*TF*, 179).

¹⁶ Bill, Brown, *Thing Theory*, *op. cit.*, p. 7 ; Arjun Appadurai, « Introduction : commodities and the politics of value », dans Arjun Appadurai (dir.), *The Social Life of Things : Commodities in Cultural Perspective*, Cambridge, Cambridge University Press, 1986, p. 3-63, ici p. 7.

détour par les réflexions théoriques de Bruno Latour, du moins telles qu'elles modélisent la relation de l'humain au non-humain. Le complément interprétatif concernerait à cet égard les « subjectiveurs » ou dispositifs porte-sujet que l'environnement matériel offre ou non, et selon des degrés variables, à des agents humains dès lors en mesure, ou non, et selon des degrés tout aussi variables, de s'actualiser dans leurs cours d'actions (*CdS*, 303). Cette agentivité en « faire-faire » (*CdS*, 313, 315) situe le sujet au sein d'une matérialité hybride, réseau d'interactions potentielles qui le réalise en acteur. Les agencements textuels dont s'acquitte *Terminal Frigo* à l'endroit des mobilités du conteneur ne sont pas sans évoquer une telle hybridité constitutive¹⁷.

Le conteneur, de voyage en mobilités

Ce qui se déplace ainsi de géographie en biographie, cette matérialité des flux que le texte fait s'hybrider dans les formes mixtes qu'épouse le vécu, peut paraître bien distant de la question du voyage. Relevant ce que trace du conteneur, dans *Terminal Frigo*, la représentation qui le prend en charge, l'analyse s'est de fait souciée de tenir le terme à distance. L'anthropomorphisme dont celui-ci est susceptible de s'acquitter pose manifestement problème. Quand bien même il s'est agi de reconnaître au conteneur une part d'agentivité, on ne saurait pour autant assimiler l'objet en mouvement à quelque sujet en déplacement hors de la familiarité du proche et du familier. Or *Terminal Frigo*, tout comme bon nombre des publications de Jean Rolin depuis *Chemins d'eau*, narre avant tout le cheminement d'un promeneur-scripteur¹⁸. D'évidence, le voyage est à cet égard référent et forme. Il désigne la pratique extratextuelle conduisant l'auteur de port en port. Il correspond tout autant à une réalité viatique, soit un mode d'organisation textuelle produisant le récit de ce déplacement. De cette caractérisation intrinsèquement littéraire du voyage découle une variété de questions dont la légitimité n'est pas à établir. Aussi vagabonde que puisse être l'écriture viatique, elle possède ses traditions et *topoi*, ses rhétoriques de l'ailleurs comme ses esthétiques de l'espace traversé. Autant donc de cheminements littéraires en fonction desquels cartographier les détours, voire les sentiers battus, qu'emprunte, en les écrivant, le récit de Jean Rolin. Revenant en conclusion sur la question semble-t-il éludée du voyage, nous suggérerons qu'il importait non pas de l'écarter, mais de patiemment la temporiser afin de mieux la problématiser. Curieusement, y reconduisent deux sortes de limites imputables au détour en marge du littéraire qui fut ici le nôtre.

Dans un premier temps, à trop exclusivement situer le récit du conteneur dans l'étroite proximité du cadre interprétatif retenu, ne risque-t-on pas d'infléchir l'homologie en reflet, à la faveur notamment d'une lecture par trop sélective ? Le récit du conteneur dans *Terminal Frigo* série de fait des éléments narratifs dont le cumul thématise manifestement l'ascendant de l'humain sur le non-humain. Ceux-ci concernent l'usage disciplinaire du conteneur auquel peut recourir un sujet étatique

¹⁷ Incidemment, on remarquera également combien l'importance accordée aux énoncés en circulation dans l'espace local n'est pas sans évoquer, de Rolin à Latour, la primauté que revêt pour le second l'« *infralangage* » des acteurs eux-mêmes (*CdS*, 338-339, notamment).

¹⁸ Jean Rolin, *Chemin d'eau*, Paris, Jean-Claude Lattés, 1980.

ou encore la sorte de réappropriation piétonnière observée dans les marges de la déshérence. Ils se déplacent de la conquête économique imputable à Chairman Chang à la façon dont des déplacements intra-urbains internalisent, aux alentours du quartier des Neiges, cette révolution du transport par conteneur. Le texte se montre en cela sensible à divers rapports de pouvoir sous-tendant cette structure en réseau. Certes, la pensée de Bruno Latour, dans les tout derniers développements de *Changer de société*, se montre susceptible de doubler d'une pensée politique une conceptualisation matérielle du social¹⁹. Ce sont toutefois les réflexions de Doreen Massey qui semblent offrir sur ce point un rapprochement particulièrement ciblé. Serait à considérer à cet égard la notion de *power geometry* telle que la géographe l'associe à des aptitudes à se déplacer, ou à faire se déplacer, inégalement distribuées dans le contexte de compressions spatiotemporelles auquel reversent manifestement les mobilités optimisées du conteneur²⁰. Quoi qu'il en soit, l'essentiel est ici de constater que la question du pouvoir rebondit nécessairement sur la mobilité dont jouit l'instance narrative même. La pratique du voyage confère au sujet qui l'exploite effet de perspective et pouvoir-dire qui ne sauraient manquer d'orienter l'écriture du conteneur et le récit de ses mobilités.

Comme par effet de retour toutefois, les réflexions théoriques ici privilégiées sont sur ce point susceptibles d'être de nouveau sollicitées. Ce sont, dans un second temps, les lacunes plus que les excès de la démarche interprétative qui sont à mettre à contribution. Attentif avant tout au parcours que trace le récit alors qu'il documente les itinéraires du conteneur, nous n'avons tout au plus opéré que des recoupements de circonstance, selon que le texte organise ici la représentation du local, s'acquitte ailleurs d'une perspective mondialisée, noue en d'autres lieux effets de personnages et de paysage. Ainsi avons-nous fait impasse sur nombre de notions autour desquelles s'organisent tant la problématisation des mobilités contemporaine que la conception matérielle du social chez Latour. Dès lors toutefois que la lecture progresse vers la question du pouvoir-dire narratif et des mobilités qui l'informent, un recours plus systématique aux savoirs épisodiquement convoqués semble à préconiser. De quelle médiations (*CdS*, p. 55-62) sont responsables les rythmes et itinéraires du déplacement pratiqués par Rolin sur le littoral ? Quel effet de traduction et donc d'hybridation introduit le voyage à titre de récit prenant en charge, textuellement, le conteneur et ses mouvements ? Cette écriture du littoral pourtant attentive aux connexités ponctuelles de l'espace portuaire recourt-elle à des mises en « panoramas » et au « changement d'échelle » qui s'y rapportent (*CdS*, p. 267-278) ? Qui domine de l'« infralangage » des propos recueillis et du compte rendu qu'en organise l'énoncé audodiégétique ? C'est précisément sur la voie de la question soulevée que nous met alors une lecture procédant plus étroitement de l'essai et de son réseau notionnel.

¹⁹ *CdS*, 357-379. Voir également « Qui a oublié les relations de pouvoir ? », p. 118-125.

²⁰ Doreen Massey. « Power-geometry and a progressive sense of place », dans Jon Bird, Barry Curits, Tim Putnam, George Robertson et Lisa Tickner (dir.), *Mapping the Futures : Local cultures, global change*, New York, Routledge, 1993, p. 59-69.

Certes, les acquis théoriques du savoir littéraire offrent à cet égard perspectives et ressources critiques parfaitement exploitables²¹. Référencer l'étude du régime viatique chez Rolin à d'autres domaines de savoir semble toutefois des plus légitimes au vu précisément de ce qui s'écrit dans *Terminal Frigo*. Le voyage effectué ne saurait effectivement s'abstraire, à la faveur de quelque effet de surplomb littéraire, des mobilités que déplie, entrecroise et thématise le texte. Il en participe et y trouve sa place, selon des modalités qui lui sont propres mais qui ne le soustraient pas pour autant aux dynamiques ce qui circule au sein de notre contemporanéité. Manifestement, c'est là matière et motif à une tout autre analyse. Tout au plus pouvons-nous ici suggérer que c'est en l'occurrence à titre de pratique détournée du reportage comme de ses modes de déplacement que le voyage s'intègre dans cette géométrie conférant au pouvoir-se-déplacer des formes et autorités variables. De la périphérie narrative des flux médiatiques à celle, périurbaines et portuaires, des transits commerciaux, c'est le récit de ces mobilités contigües que donne à lire la mise en texte du voyage. Prenant la mesure des seconds en performant autrement les premiers, la perméabilité réciproque du voyage et de l'enquête procède précisément à l'inverse du montage par hermétique apposition que Bruno Latour prêtait à l'écriture de presse. La présente lecture « à la manière de » reverse en cela de l'essai à l'inédit du récit.

Pascal Gin

Professeur agrégé co-affilié à *l'Institute for Comparative Studies in Literature Art and Culture* et au Département de français de l'Université Carleton (Ontario, Canada), Pascal Gin est titulaire d'un doctorat en littérature comparée de l'Université de Montréal. Ses domaines de recherche et de publication couvrent la littérature contemporaine, la mondialisation culturelle et la traductologie. Il se consacre actuellement à un projet touchant aux représentations des mobilités contemporaines dans le journalisme littéraire d'expression française.

Carleton University (Ontario, Canada)

²¹ Pour ne citer que ces seuls ouvrages, on songe, dans la tradition de la critique anglo-saxonne, particulièrement sensible à ces enjeux, aux études de Caren Kaplan, *Questions of Travel: postmodern discourses of displacement*, Durham, Duke University Press, 1996, ou Mary Louise Pratt, *Imperial eyes: travel writing and transculturation*. London, Routledge, 2008. Pour une approche de quelque envergure ciblant précisément la production viatique de Jean Rolin, on consultera l'article que Guillaume Thouroude a consacré à la problématisation de l'écriture du lieu, « "Lieux de mémoire" et "non-lieux" dans l'œuvre viatique de Jean Rolin », *Travaux de littérature*, n° 26, 2013, p. 337-346.