



**HAL**  
open science

# Stéréotypes et roman maritime : gros temps sur la Sea Trilogy. To the Ends of the Earth (Trilogie maritime) de William Golding

Odile Gannier

## ► To cite this version:

Odile Gannier. Stéréotypes et roman maritime : gros temps sur la Sea Trilogy. To the Ends of the Earth (Trilogie maritime) de William Golding. Loxias, 2007, Littérature à stéréotypes. Actes de la journée d'études, Nice, 23 février 2007, organisée par O. Gannier, 17. hal-04560265

**HAL Id: hal-04560265**

**<https://hal.science/hal-04560265v1>**

Submitted on 28 Nov 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

Stéréotypes et roman maritime : gros temps sur la *Sea Trilogy. To the Ends of the Earth* (Trilogie maritime) de William Golding

Odile Gannier

Golding, roman maritime, stéréotypes, parodie

Le roman maritime peut être considéré comme un sous-genre dans la littérature de voyage ou le roman d'aventures, qui obéissent sinon à des normes, au moins à des pratiques récurrentes et à des habitudes d'écriture. Si l'on regarde de plus près, le paradigme des scènes et des motifs vraisemblables et crédibles à bord est relativement limité. Rares sont les romans qui tentent la parodie, car dénudant les procédés, les « recettes », le romancier risque de ruiner ce que D. Couégnas a appelé une « esthétique de la transparence ». William Golding, cependant, tente la réécriture d'un récit maritime avec la *Sea Trilogy* (*Rites of Passage, Rites de Passage*, 1980, *Close Quarters, Coup de semonce*, 1987, *Fire Down Below, la Cuirasse de feu*, 1989). D'une part, il reprend les motifs narratifs les plus attendus du roman maritime, mais il introduit un brouillage de ces éléments narratifs par le pastiche des romans anglais du XVIII<sup>e</sup> et l'écriture du journal de bord ; enfin la parodie achève de miner de l'intérieur la convention romanesque par un recours fréquent à l'intrusion d'auteur et par la dénudation des artifices et des stéréotypes. De sorte que le roman maritime classique se trouve démembré par la mise en abyme de sa propre écriture.

Publié dans

O. Gannier (dir.), *Littérature à stéréotypes*, Nice, CTEL, journée d'études 23 février 2007, *Loxias* 17, 15 juin 2007, <http://revel.unice.fr/loxias/index.html?id=1755>

Contrairement à ce que certains croient, la poésie n'est pas une sorte de rêverie vague et indéterminée. La poésie c'est, sextant, télémètre, sonde et compas en main, par des signes symboliques, recomposer un monde aussi réel que la roche et le phare, que la grève et le cap ; c'est du travail d'ingénieur hydrographe de première classe<sup>1</sup>.

Cette appréciation de Jean François Deniau dans un délicieux ouvrage anti-conformiste sur les récits de mer, *La mer est ronde*, rejoint la problématique des romans maritimes : fictifs ? réalistes ? Le départ entre l'originalité et les reprises conventionnelles de scènes « typiques » est délicat ; en effet, le roman maritime peut être considéré comme un sous-genre dans la littérature de voyage ou le roman d'aventures, qui obéissent sinon à des normes, au moins à des pratiques récurrentes et à des habitudes d'écriture. Si l'on regarde de plus près, le paradigme des scènes et des motifs vraisemblables et crédibles à bord est relativement limité. Une fois décrits les démarrages, les tempêtes, les calmes, les avaries, les disettes, les risques de mutinerie, les combats, les naufrages, que reste-t-il à raconter de palpitant et de proprement maritime ? Une liste assez longue de récits combine ces motifs et quelques autres ; un nombre assez limité relève réellement de la création littéraire, de l'originalité et du chef d'œuvre. Et pourtant, les lecteurs compulsifs ne manquent pas pour des séries comme celle d'O'Brian, en vingt tomes, relatant les aventures de Jack Aubrey (le *Master and commander* de Peter Weir en 2003).

---

<sup>1</sup> Jean-François Deniau, *La mer est ronde*, Gallimard, 1981, coll. Folio, 1982, p. 25.

En l'occurrence, le lecteur vorace mais patient apprécie chaque épisode en pesant le degré de reconnaissance des éléments, sa propre familiarité avec le lexique marin – chaque expédition ressemblant, quoiqu'avec des variations sensibles, à la précédente, force est de le reconnaître. Le genre du roman maritime s'est peu à peu constitué autour de motifs interprétés comme significatifs et convergents. Aussi le genre du roman maritime – défini comme tel par Eugène Sue en France – trouve-t-il une forme d'existence reconnue à partir du moment où la reprise de motifs et l'introduction ressentie comme nécessaire de stéréotypes narratifs deviennent essentiels dans la composition du roman.

Cependant, Alain-Michel Boyer souligne cette difficulté particulière : « le roman d'aventures maritime, sous des formes relativement diverses, illustre assez bien cette constante "menace" de déclassement, ou de basculement de l'œuvre littéraire, légitimée et reconnue, vers la littérature de grande diffusion<sup>2</sup>. » Pour quelle raison ? L'une des réponses pourrait précisément être celle du stéréotype narratif, qui en répétant indéfiniment, anéantit l'effet proprement original du procédé et du thème : le marin ou le passager tiennent un journal de bord ou racontent leurs aventures ; ces péripéties sont plus ou moins prévisibles et plus ou moins adroitement rendues. Ce qui risque de faire tourner au simple procédé une série de romans sans autre intérêt particulier. Certains, comme les *Aventures d'Arthur Gordon Pym* d'Edgar Poe, ou le *Chancellor, Journal du passager Kazallon* de Jules Verne, accumulent les séquences à un rythme soutenu, brochant ainsi un panorama presque exhaustif des « possibles narratifs » du genre, pour reprendre la formule de Claude Brémont<sup>3</sup>.

Rares sont les romans qui tentent la parodie, car dénudant les procédés, les « recettes », le romancier risque de ruiner ce que Daniel Couégnas a appelé une « esthétique de la transparence<sup>4</sup> » : le texte « réaliste-lisible<sup>5</sup> », et tout particulièrement le texte « para-littéraire » doit faire oublier l'art et l'artifice, et polir autant que possible l'illusion référentielle. Or la parodie brise cette illusion et réclame du lecteur une autre posture, une coopération moins immédiate au projet narratif. L'originalité ou la remise en cause des stéréotypes brouillent cette confortable familiarité avec un cadre convenu.

William Golding, cependant, tente la réécriture d'un récit maritime avec la *Sea Trilogy* (*Rites of Passage, Rites de Passage*, 1980, *Close Quarters, Coup de semonce*, 1987, *Fire Down Below, la Cuirasse de feu*, 1989). D'une part, il reprend les motifs narratifs les plus attendus du roman maritime, mais il introduit un brouillage de ces éléments narratifs par le pastiche des romans anglais du XVIII<sup>e</sup> et l'écriture du journal de bord ; enfin la parodie achève de miner de l'intérieur la convention romanesque par un recours fréquent à l'intrusion d'auteur et par la dénudation des artifices et des stéréotypes. De sorte que le roman maritime classique se trouve démembré par la mise en abyme de sa propre écriture.

## Cadrage générique et stéréotypes narratifs

La *Trilogie maritime* de William Golding se situe dans la lignée des romans maritimes classiques : on y reconnaît des situations, des épisodes, déjà éprouvés – de même que *Lord of the flies* avait à voir avec *Deux ans de vacances*, ce qui a pour conséquence un cadrage générique étroit. La *Trilogie* a pour héros et narrateur un simple passager, Edmund Talbot, totalement ignorant des choses de la mer lorsqu'il embarque sur un vieux navire de guerre

---

<sup>2</sup> Alain-Michel Boyer, « Pour une typologie du roman d'aventures maritimes », in Marie Blain, Pierre Masson (dir.), *Rêveries maritimes et formes littéraires*, Éditions Pleins feux/Université de Nantes, 2001, coll. Horizons comparatistes », p. 68.

<sup>3</sup> « La logique des possibles narratifs », *Communications* 8, *L'analyse structurale du récit*, *Communications*, 1966, Seuil, 1981, coll. Points, pp. 66-82.

<sup>4</sup> Daniel Couégnas, *Introduction à la paralittérature*, Seuil, 1992, p. 85.

<sup>5</sup> L'expression est de Philippe Hamon, dans « Un discours contraint », *Littérature et réalité*, Seuil, coll. Points, p. 134.

déclassé qui doit le mener en Australie<sup>6</sup>. Sa situation est pourtant particulière puisqu'il est le seul passager aristocrate, protégé par une « Seigneurie » que l'on devine haut placée dans la hiérarchie du pouvoir civil et maritime – cette qualité, dont il se vante, lui donne une certaine aura à bord et lui assure un traitement de faveur. Il se présente comme « *a young gentleman going to assist the governor in the administration of one of His Majesty's colonies*<sup>7</sup> », ce qui fait tourner le navire et le roman autour de sa personne et de son point de vue.

## Les péripéties

Le navire lève l'ancre dans les premières pages du roman, pour une traversée interminable (de longs mois et près d'un millier de pages). La *Trilogie maritime* évoque évidemment chez le lecteur le souvenir des *Aventures d'Arthur Gordon Pym* d'Edgar Poe, où se succèdent mutinerie, avaries, disette (avec l'inévitable courte paille et la scène de radeau de la *Méduse* qui s'ensuit), rencontres avec un bateau fantôme, calmes, sauvetage, exploration, le tout s'achevant dans les glaces avec la mort du héros narrateur. Paradoxe littéraire si l'on songe que l'histoire est racontée à la première personne, et même, à partir du tiers du roman à peu près, sous forme de journal. De la même manière, l'œuvre de Golding se présente comme un monumental roman maritime, ou plutôt comme un projet de roman maritime qui se concrétise peu à peu.

À bord de ce vieux rafiote, précisément il ne se passe pas grand-chose, au regard de la très longue traversée : le capitaine aimerait autant rester indéfiniment en mer.

You cannot understand the pleasure of, no, the necessity of solitude to some natures. I would not care if the voyage lasted for ever.

Vous ne pouvez comprendre les plaisirs, non la nécessité de la solitude pour certaines natures. Je ne verrais pas d'inconvénients à ce que le voyage dure toujours !<sup>8</sup>

Il se félicite d'avancer, à certains moments, d'un mille à l'heure ! La mer est une immensité vide, alors qu'écrire ? Que raconter alors que rien ne se passe ? C'est le paradoxe souligné par Golding, qui fait comme Flaubert un « livre sur rien ».

“There must be little of enough note for recording.”

“On the contrary, sir, on the contrary.”

– Il ne doit guère y avoir matière à raconter.

– Au contraire, monsieur, au contraire !<sup>9</sup>

En effet, si l'on récapitule les événements, il se passe tout ce qui peut se passer en mer lors d'une traversée (calme, tempête, démâtage, rencontre, simulacre de bataille, noyade, disette, collision évitée de justesse avec un iceberg, incendie ...) : bref tout ce qui constitue la trame des romans maritimes les plus classiques. Mais la menace qui plane sur tout le roman est la désagrégation du bateau, doublée des signes de faiblesse que donne le grand mât : dans *La Cuirasse de feu*, le grand mât impose que l'on tente une réparation pour le stabiliser dans son emplanture : cette réparation devient un leitmotiv dans la suite du récit, car l'officier le plus imaginaire décide de souder une plaque de tôle rougie au feu dans le bois : non seulement cette manœuvre prive les passagers de combustible pour la cuisine, mais en outre, on sent que

---

<sup>6</sup> Frédéric Regard note que : « dans son entretien avec John Haffenden, Golding signale la "provenance" de son histoire [...] comme étant véritablement un passage du journal de Wilfrid Scawen Blunt. » (« Polyphonie des voix narratives et autorité énonciative », *Poétique* n° 89, février 1992, p. 53. Cependant, Golding a transposé le témoignage de cet homme politique et poète opposé à l'impérialisme britannique, né en 1840 et mort en 1922.

<sup>7</sup> *Rites of Passage*, p. 4 ; « un jeune gentilhomme destiné à aider le gouverneur dans l'administration d'une colonie de Sa Majesté », *Rites de passage*, p. 10. Nous renvoyons à la traduction de Marie-Lise Marlière, éditions Gallimard, coll. Folio.

<sup>8</sup> *Rites of Passage*, p. 162. *Rites de passage*, p. 203.

<sup>9</sup> *Close Quarters*, p. 3. *Coup de semonce*, p. 9.

ce bois en train de se consumer à bas bruit menace de mettre le feu au navire : l'explosion finale détruit le navire, juste après son arrivée en Australie, tuant le nouveau capitaine. Les mâts de hune endommagés sont essentiels à la composition du voyage puisque, devenus inutilisables, ils retardent d'autant la marche du navire : si la traversée est si incroyablement longue, c'est que le vaisseau est plus ou moins réduit à l'état de ponton, et finalement ne tient plus ensemble que ceinturé de cordages. En réalité, la vétusté du navire est inquiétante dès le départ.

On my expressing some indignation that such a decrepit vessel should be used for such a voyage, he [...] lent me as much as he could of a seaman's philosophy – as: Lord sir she'll float till she sinks, and Lord sir she was built to be sunk. [...] suppose her first commander was none other than Captain Noah!

Quand je me mis à exprimer mon indignation de ce qu'un navire aussi vermoulu pût servir à un tel voyage, Wheeler [le domestique] [...] me donna quelques exemples de la philosophie du marin : il flottera bien jusqu'à ce qu'il coule, ou encore, si on l'a construit, c'est pour qu'il coule. [...] je crois bien que son premier capitaine ne fut autre que Noé<sup>10</sup>.

Sa terrible puanteur est tenue pour négligeable : rien que de très normal. Arthur Gordon Pym, caché dans la cale du *Grampus*, avait lui aussi failli mourir étouffé par les effluves de vieille huile de poisson. La rencontre d'icebergs est toujours possible – l'éventualité est posée dans *Une ville flottante* de Jules Verne, et dans la fin des *Aventures d'Arthur Gordon Pym* – en l'occurrence le navire d'Anderson manque de s'écraser contre une falaise de glace, et ne doit son salut qu'à un courant miraculeux<sup>11</sup>.

En même temps, la *Trilogie* est décevante sur le chapitre des événements puisque aucune péripétie n'est réellement menée jusqu'à son terme. Le navire ne se brise pas sur l'iceberg ; le calme, fort long, finit par cesser<sup>12</sup> ; le navire ennemi entr'aperçu n'est finalement qu'un compatriote ; le navire contre toute attente résiste jusqu'à l'arrivée. Attaquant le deuxième volet de son récit, Talbot ressent les doutes de l'écrivain devant sa page blanche :

There is no story to tell now.

Yesterday we saw a whale. Or rather we saw the plume of spray which rose where the creature was snorting, but the beast itself remained hidden.

Maintenant, je n'ai pas d'histoire à raconter. Hier, nous avons vu une baleine. Ou plutôt, nous vîmes la gerbe d'écume qui révélait l'endroit où soufflait la bête, mais l'animal lui-même demeura caché<sup>13</sup>.

Le seul véritable événement du premier volume est la mort suivie des funérailles d'un religieux embarqué : l'un des marins soupçonné d'avoir provoqué sa mort est un « beau marin », un certain Billy, écho probable de *Billy Budd Sailor*, de Melville<sup>14</sup>.

## Le journal, forme conventionnelle

La forme du récit relève elle aussi du stéréotype lié au genre. Comme le roman de Poe, ou le *Chancellor, Journal du passager Kazallon* de Verne, le récit est conduit sous la forme d'écrit personnel, tenu par le héros, dans lequel il intercale une sorte de lettre rédigée par le révérend

---

<sup>10</sup> *Rites of passage*, p. 7. *Rites de passage*, p. 15.

<sup>11</sup> On reconnaît la postérité de ce motif dans l'imaginaire qui entoure le naufrage du *Titanic*.

<sup>12</sup> L'épisode du navire encalminé est fort long, avec ses effets aussi désastreux, en particulier sur le moral de l'équipage, et sur l'état des vivres. C'est aussi l'argument choisi par Conrad, pour *The Shadow Line*, *La Ligne d'ombre*.

<sup>13</sup> *Close Quarters*, p. 6. *Coup de semonce*, p. 13.

<sup>14</sup> Le nom de Billy Rogers, qui a entraîné le suicide de Colley déshonoré à ses propres yeux, évoque, outre Billy Budd, le drapeau pirate (Jolly Rogers) ; mais si l'on s'en réfère au registre familial ou argotique (encouragé par les commentaires graveleux du marin), le sens du mot *Billy* est aussi « gourdin », tandis que « *to roger* », d'après le dictionnaire Harrap's, peut signifier vulgairement « baiser ».

Colley avant sa mort. Dans le premier tome de la *Trilogie maritime*, le jeune homme a reçu en cadeau un livre aux pages blanches sur lesquelles il va, à la demande de son parrain, consigner les péripéties du voyage. Lorsque cet album est plein, il commence un autre volume en achetant un cahier au commissaire de bord et le remplit à son tour. À la fin de la deuxième partie, le naufrage étant imminent, Edmund Talbot enferme dans un tonnelet ses deux volumes, geste classique dans l'attente du naufrage. Mais, comme il le note dans une postface au deuxième tome, il ne s'agit que d'une fausse alerte : il va survivre et continuer à écrire. La pratique de dédicace du journal est courante, on peut penser entre autres à Challe, et à son compte rendu exact, pour M. de Seignelay, de son *Journal d'un voyage fait aux Indes orientales* (1690) :

Me proposant d'écrire tous les soirs ce qui sera arrivé dans la journée, on ne doit pas espérer de trouver un de ces styles fleuris qui rendent recommandables toutes sortes de relations ; mais on peut être certain qu'outre l'exactitude, la pure & simple vérité s'y trouvera<sup>15</sup>.

et plus loin :

Que de bagatelles j'offre à un homme comme vous, dont les moments sont si précieux !<sup>16</sup>

Ce qui donne chez Golding :

behold me seated at my table-flap with this journal open before me. But what pages of trivia! Here are none of the interesting events, acute observations and the, dare I say, sparks of wit with which it is my first ambition to entertain your lordship!

Me voici installé devant mon abattant, ce journal ouvert devant moi. Mais que de banalités ! Nulle part je ne trouve les événements intéressants, les observations pénétrantes et – oserais-je le dire – les traits d'esprit dont j'avais pour ambition première d'entretenir Votre Seigneurie !<sup>17</sup>

Golding souligne une autre caractéristique du roman maritime, qui le différencie de la relation de voyage ordinaire : les escales sont autant d'occasions variées et parfois complètement inattendues d'agrémenter le récit. Or tous ces éléments ne peuvent alimenter le roman maritime. La seule rencontre est celle de l'*Alcyone*, le bien nommé, sur lequel il tombe amoureux fou de miss Chumley, qui deviendra son épouse à l'extrême fin de la trilogie. Chaque instant de la traversée, finalement, paraît annuler le précédent, et il semble que le scripteur éprouve une sorte d'impérieuse nécessité de noter avant que l'événement ne soit complètement évanoui. Le journal représente ainsi une trame importante dans l'ensemble du genre maritime, précisément parce qu'il s'appuie sur un modèle : c'est ainsi que les éléments épars peuvent s'agencer, avec ce schéma embrayeur d'un certain type de récit livré à une relative immédiateté (excluant par définition le futur et les effets de prolepse), à la fois interne à l'action et parallèle à elle, redoublant la narration au second degré. Le journal est un espace contraint, mais tout à fait classique dans le roman maritime.

"It is partly an amusement, captain, and partly a duty. It is, I suppose, what you could call a 'log'."

"You must find little to record in such a situation as this."

"Indeed, sir, you are mistaken. I have not time nor paper sufficient to record all the interesting events and personages of the voyage together with my own observations on them."

C'est en partie un amusement, capitaine, et en partie un devoir. C'est ce que vous appelleriez, je suppose, un journal de bord.

– Vous n'avez sans doute pas grand-chose à raconter au cours d'un voyage comme le nôtre.

– Vous faites erreur, monsieur. Je n'ai ni assez de temps ni assez de papier pour consigner tous les événements intéressants, décrire tous les personnages de cette traversée et pour noter en même temps mes propres observations<sup>18</sup>.

---

<sup>15</sup> Challe, *Journal d'un voyage fait aux Indes orientales*, février 1690-août 1690, Mercure de France, 1983, t. 1, p. 61.

<sup>16</sup> Challe, *Journal d'un voyage fait aux Indes orientales*, t. 1, p. 110.

<sup>17</sup> *Rites of passage*, p. 18. *Rites de passage*, p. 28.

## La société du bord

Un roman de mer insiste souvent sur le huis clos que constitue le bateau. La *Trilogie maritime*, fidèle à cette tradition, peint davantage la micro-société des personnages embarqués que la manœuvre ou la mer : personnages misérables ou grotesques, aux gestes dramatiques ou réglementaires, vils ou remarquables. Le capitaine Anderson est assez falot, et, ce qui est plus grave, il semble être sous l'influence de l'un des officiers. Ce sont en fait les seconds qui, très présents dans le récit, dirigent le navire et prennent les initiatives. Outre l'équipage lui-même hétéroclite, une société mêlée se trouve réunie sur le navire, réplique exacte de la société civile qui les envoie en Australie : à côté de l'équipage, les personnages principaux sont Talbot l'apprenti gouverneur, Colley le religieux tourmenté, l'artiste peintre de marines et ses femmes légères, l'institutrice et le réformateur, le clerc de notaire, les domestiques au courant de tout, la famille besogneuse et tout le petit peuple des émigrants, cantonné au gaillard d'avant. Deux morts, une naissance, des fiançailles, hélas le mariage n'est pas célébré à bord : « *We may have a complete collection of all the ceremonies that accompany the forked creature from the cradle to the grave*<sup>19</sup>. » De très longs passages sont consacrés à des dialogues et à des épanchements qui ne dépareraient pas un roman psychologique plus classique, d'autant plus que l'action est située qui plus est au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle. Dans le premier volume, un indice approximatif est donné par le capitaine Anderson, qui regrette que la paix ait déclassé un grand nombre de vaisseaux de guerre et leurs capitaines. La seule indication précise de l'époque – quoique sans date explicite – est donnée à la fin du troisième volume : « *Napoleon ! The wretched man has escaped from Elba and landed in France. We are at war again*<sup>20</sup>. » Cette période entre la fin du XVIII<sup>e</sup> et les premières années du XIX<sup>e</sup> est, de loin, la plus volontiers traitée par les romans maritimes anglais : c'est en effet le moment le plus brillant dans l'histoire de la Navy, et pour la Grande-Bretagne c'est la grande époque de sa domination des mers.

Le huis clos exacerbe et cristallise les tensions, souligne les rivalités, rend pesante l'autorité et insupportable la dictature d'un capitaine trop sévère. Nulle surprise si les amusements des marins sont peints comme excessifs : la boisson, le jeu, le langage, les rites de passage de la ligne... car ils servent d'exutoires. Les seules soupapes de sécurité sont les escales, certes, mais aussi les jeux de rôles, les fêtes théâtrales sur le pont des bateaux, dont il en est fait mention de temps en temps : un divertissement est raconté par Melville, de nombreux récits de traversée rendent compte du passage de l'Équateur et de ses cérémonies. Golding reprend ce motif avec ses excès (puisqu'ils amèneront le malheureux révérend Colley à sa perte) ; il réussit même à créer une scène de bal avec une vraisemblance toute relative, les deux navires étant à couple le temps d'une nuit en plein pot au noir.

---

<sup>18</sup> *Rites of Passage*, p. 143. *Rites de passage*, pp. 179-180.

<sup>19</sup> *Rites of Passage*, p. 270. « Nous aurions eu ainsi la collection complète de toutes les cérémonies qui accompagnent les bipèdes que nous sommes du berceau à la tombe. » *Rites de passage*, p. 335.

<sup>20</sup> *Fire Down Below*, p. 289. « Napoléon ! Ce misérable s'est échappé de l'île d'Elbe et a débarqué en France. Nous sommes de nouveau en guerre. » *La Cuirasse de feu*, p. 380. Nous sommes donc en 1815. Un premier indice avait été donné plus tôt : « The war – except for the brief and deceitful peace of the year '08 – had been the only state I knew. Now the war was gone, the state changed and I could not fill emptiness with anything which had meaning. I tried to think of a Louis XVIII on the throne of France and could not. » (*Close Quarters*, pp. 53-54). « Je n'avais connu – à l'exception de la paix brève et trompeuse de 1808 – que des années de guerre. Maintenant la guerre était finie, le pouvoir changeait de main et j'étais impuissant à remplir le vide par quelque chose qui eût un sens. J'essayai d'imaginer Louis XVIII sur le trône de France et n'y parvins pas. » (*Coup de semonce*, pp. 73-74).

## La rupture de la connivence narrative

Le lecteur familier des romans maritimes ne peut éviter les rapprochements avec des scènes connues, et le roman en lui-même joue de ces stéréotypes. Le lecteur tendu vers la configuration prévue ne saurait se contenter de leur inachèvement. Indéniablement, le lecteur qui ne voudrait y lire qu'un roman maritime serait diablement frustré : la mer n'est presque jamais décrite, et une mise à distance de la description des manœuvres est constante. L'identification du genre doit donc s'effectuer à un autre niveau, puisque le roman dévoile les emprunts et les modèles.

### Les modèles littéraires

Tout d'abord les nombreuses allusions littéraires placent le roman en situation de perspective cavalière, et précisément en indiquant la reprise ou l'archétype littéraire, ruinent, pratiquement, l'illusion réaliste qui aurait pu se créer.

Par exemple, décrivant un moment où le navire manque chavirer, Golding dirige son narrateur sur le pont :

As they say in practically every travel book I have ever read, what a sight now met my eyes, my blood froze, my hair – and so on.

Comme il est dit dans presque tous les récits de voyage que j'ai lus, au spectacle qui se présenta à ma vue, mon sang se glaça, mes cheveux – etc.<sup>21</sup>

Le pluriel du pronom, allusif, renvoie le lecteur à ses lectures préalables. Plus précisément, dès les premières pages, il se place sous le patronage de Goldsmith, Richardson, ainsi que Fielding et Smollett.

But come ! I cannot give, nor would you wish or expect, a moment by moment description of my journey ! I begin to understand the limitations of such a journal as I have time to keep. I non longer credit Mistress *Pamela's* pietistic accounts of every shift in her calculated resistance to the advances of her master! I will get myself up, relieved, shaved, breakfasted in a single sentence. Another shall see me on deck in my oilskin suit.

Allons ! Ne donnons pas – d'ailleurs vous ne devez ni le souhaiter ni vous y attendre – une description minutée de notre voyage ! Je commence à comprendre les limites d'un journal comme celui que je tiens. Désormais, je n'ajoute plus foi aux pieuses descriptions de *Pamela* relatant chaque mouvement de sa résistance calculée aux avances de son maître ! En une seule phrase, je me lèverai, me soulagerai, me rasera et prendrai mon petit déjeuner ? Une autre suffira à me faire monter sur le pont, revêtu de mon ciré<sup>22</sup>.

Les allusions sont souvent voyantes : l'histoire du capitaine Anderson est troussée comme dans un roman de Fielding (une sombre histoire de, deux pages qui ressemblent à un conte inséré ; une ligne tirée en travers de la page évoque plutôt les facéties typographiques de Sterne ; l'allusion littéraire est encore plus voyante avec le geste inconsidéré d'un passager cherchant à décharger son espingole sur un albatros. Le lecteur doit immédiatement se rappeler *the Rime of the ancient mariner*. Mais Golding note entre parenthèses :

(In fact I found that Mr Coleridge had been mistaken. sailors are superstitious indeed, but careless of life in any direction. The only reason why they do not shoot seabirds is first because they are not allowed weapons and second because seabirds are not pleasant to eat.)

---

<sup>21</sup> *Close Quarters*, p. 18. *Coup de semonce*, p. 28. La traduction ne rend pas bien compte de ce pluriel « as they say... » ; on attendrait plutôt ici une formule plus familière « comme ils disent... »

<sup>22</sup> *Rites of Passage*, p. 28. *Rites de passage*, p. 41.

(En fait, je compris que Mr Coleridge s'était trompé. Certes les marins sont superstitieux, mais ils se soucient peu de la vie en toute occasion. Ils sont deux bonnes raisons de ne pas tirer sur les oiseaux : d'abord ils ne sont pas armés ; ensuite les oiseaux de mer ne sont pas bons à manger.)<sup>23</sup>

Le fait de placer ce commentaire entre parenthèses, ainsi que de passer à un présent rompant avec le récit en cours, distrait le lecteur de l'histoire à laquelle il était peut-être en train de croire. De même ses jugements littéraires :

I have always been embarrassed for such authors as Fielding and Smollett, to say nothing of the moderns, Miss Austen, for example, who feel that despite all the evidence from the daily life around them, a story to be veridical should have a happy ending.

J'ai toujours été déconcerté par certains auteurs comme Fielding et Smollett, pour ne rien dire des modernes, Miss Austen par exemple ; ils estiment que, malgré les preuves que leur apporte la vie quotidienne, une histoire, pour être véridique, doit avoir une fin heureuse<sup>24</sup>.

Sur ce, apprenant par hasard sa nomination en son absence à la Chambre des Communes, il conclut devant ce ressort narratif tout à fait invraisemblable : « *Beat that, Goldsmith ! Emulate me, Miss Austen, if you are able !*<sup>25</sup> »

Cette mise en évidence des ficelles narratives et des coulisses de la fabrication interdit ainsi une lecture de pure reconnaissance du sens.

## Un roman d'apprentissage... de la langue des marins

La trilogie peut aussi être lue comme un avatar de roman d'apprentissage. Talbot est au départ un anti-héros du point de vue maritime, un jeune homme un peu fat mais susceptible de reconnaître ses erreurs et ses responsabilités. L'autodérision de la narration passe par l'exagération et le soulignement héroï-comique. Lorsqu'il aide à la manœuvre, il est maladroit. Prêt à défendre le navire les armes à la main, il s'assomme dans la batterie, et en sort « *covered [...] with blood but not glory*<sup>26</sup> ». Peu à peu, pourtant, Talbot s'amarine et se trouve même capable de tenir un quart de nuit. Le rite de passage est en effet accompli.

Since for days together we had made a dreary series of zigzags, or legs or beats or whatever the appropriate Tarpaulin is, I thought nothing of this at first. But then my posteriors (which have become a perfected seaman in their own right) felt the movement to be speedier than usual.

Comme pendant des jours entiers nous avons décrit une morne série de zigzags, bords ou bordées, ou quel que soit en langage de loup de mer le mot qui convient, je n'en pensai rien au début. Mais bientôt, mon postérieur qui, de son propre chef, est devenu un parfait matelot, sentit que le mouvement était plus rapide qu'à l'accoutumée<sup>27</sup>.

De manière plus ironique, Golding dans la *Trilogie maritime* souligne le désir de Talbot d'écrire dans la « langue des loups de mer », qui traduit tantôt le mot « *tarry* » (au coaltar<sup>28</sup>), tantôt, plus souvent, « *tarpaulin* » (toile goudronnée, prélat) et pour ce faire, de puiser sans vergogne dans un dictionnaire spécialisé, affichant (et soulignant par l'usage de l'italique) les stéréotypes linguistiques les plus usuels chez les écrivains qui veulent « faire marin » :

Almost all our sails were *clewed up* and we were what the *Marine Dictionary* calls, technically speaking – and when does it not ? – hove to, which ought to mean we were stationary in the water. Yet the spirit of farce (speaking perfectly exquisite Tarpaulin) attended Colley to his end.

Presque toutes nos voiles étaient *carguées* et nous étions, selon le *Dictionnaire de la marine* et techniquement parlant – mais y trouve-t-on autre chose que des mots techniques ? – à la *cape*,

---

<sup>23</sup> *Rites of Passage*, p. 87. *Rites de passage*, p. 115.

<sup>24</sup> *Fire Down Below*, p. 283. *La cuirasse de feu*, p. 372.

<sup>25</sup> *Fire Down Below*, p. 307. « Plus fort que du Goldsmith ! capable de faire mieux, Miss Austen ? » *La cuirasse de feu*, p. 404.

<sup>26</sup> *Close Quarters*, p. 62. « couvert de sang et non de gloire », *Coup de semonce*, p. 85.

<sup>27</sup> *Close Quarters*, p. 17. *Coup de semonce*, p. 27.

<sup>28</sup> Dans le jargon nautique, « tar » signifie le « loup de mer » (Harrap's).

autrement dit, nous étions immobiles sur l'eau. Mais le génie de la dérision (qui parlait parfaitement l'exquis langage des matelots) assistait aux funérailles de Colley...<sup>29</sup>

À plusieurs reprises, Golding souligne avec humour cet usage opportuniste du langage marin, ou au contraire, son hermétisme.

Further forrard, part of the main mast still stood and with the lower sails also bunched but with the topmast hanging down in the kind of tangle for which seamen have a number of expressive terms.

Plus loin vers l'avant, une partie du grand mât était encore debout, les voiles basses enroulées elles aussi, tandis que le mât de hune pendait dans un embrouillamini que les marins désignent par des termes aussi nombreux qu'expressifs<sup>30</sup>.

Ces occurrences sont assez nombreuses car elles soulignent l'effet d'étrangeté du milieu somme toute hostile. Mr Talbot, égaré dans les entrailles du navire, tombe par hasard sur le commissaire :

"I could tell you exactly where you are in terms of the ship's construction but I believe that would not help. You have just felt or fumbled your way past the stalk of the after warping capstan."  
"No, it does not help".

Je pourrais vous dire exactement où vous vous trouvez en termes de construction navale, mais je crois que cela ne vous serait d'aucun secours. Vous venez de passer tant bien que mal et à tâtons devant l'axe du cabestan de touage arrière. – En effet, cela ne me sert pas à grand-chose<sup>31</sup>.

Dévoilant à plaisir les dessous de l'écriture à modèle, le journal souligne l'usage des vocabulaires de métiers dans le sens d'une authentification réaliste (il dit dès le départ voyager avec Falconer sous son oreiller<sup>32</sup>). Évoquant les préparatifs du bal et les robes des dames du bord, après une alerte au combat, lors de laquelle les passagers avaient été priés de se joindre à l'équipage pour défendre éventuellement le navire, le héros narrateur est supposé consigner dans son journal les réflexions que lui inspirent les événements et la façon de les raconter.

In a second our ladies were deep in a discussion of such technical mysteriousness that I withdrew without interrupting them. If I defined our sailor's speech as « Tarpaulin », then I must define what our ladies were saying (both speaking together) as perfect « Milliner ». It confirmed what I had felt when Pike<sup>33</sup> had talked about the « larboard beam ». I saw my efforts to talk as the seamen did as a crass affectation. I might as well have talked of hems and gores and gussets! Let the rest of the passengers make free with Tarpaulin. I myself would stand out for a landsman's lingo! So farewell Falconer and his *Marine Dictionary*, without a twinge of regret but indeed, with some relief.

Un instant plus tard, les dames étaient plongées dans une discussion d'une si mystérieuse technicité que je me retirai sans les interrompre. Si je définis la façon de parler de nos marins comme le « langage des loups de mer », alors il me faut définir ce que les dames disaient (en parlant toutes ensemble) comme du parfait « marchand de modes ». Cela confirma ce que j'avais ressenti quand Pike avait parlé du « travers bâbord ». Je compris que mes efforts pour m'exprimer comme les hommes d'équipage faisaient l'effet d'une grossière affectation. J'aurais pu aussi bien citer des ourlets, des soufflets et des goussets ! Que les autres passagers usent sans façon de la langue des marins. Pour ma part, je veux m'en tenir au patois des terriens ! Adieu donc, Falconer et son *Dictionnaire de la Marine*, sans le moindre regret, mais avec un certain soulagement<sup>34</sup>.

<sup>29</sup> *Rites of Passage*, p. 260. *Rites de passage*, p. 322.

<sup>30</sup> *Close Quarters*, p. 19-20. *Coup de semonce*, p. 30.

<sup>31</sup> *Close Quarters*, p. 166. *Coup de semonce*, p. 218.

<sup>32</sup> « I have laid Falconer's *Marine Dictionary* by my pillow; for I am determined to speak the tarry language as perfectly as any of these rolling fellows! » *Rites of Passage*, p. 8. « J'ai placé le *Dictionnaire de la marine* de Falconer près de mon oreiller ; car j'ai la ferme intention de parler leur langage aussi bien que tous ces vieux loups de mer. » *Rites de passage*, p. 16. William Falconer avait publié en 1769 *An Universal Dictionary of the marine* devenu classique et souvent réédité.

<sup>33</sup> Mr Pike est un passager assez médiocre, exalté par sa brève expérience canonnière, qui se croit donc autorisé à user du langage marin.

<sup>34</sup> *Close Quarters*, p. 72. *Coup de semonce*. pp. 96-97.

De sorte qu'un peu plus tard, il se garde de retranscrire une conversation, mais se borne à un compte rendu discours laconique : « *They were deep in Tarpaulin*<sup>35</sup> ». Ainsi Golding, de façon parodique, inverse-t-il le processus auquel ont tenu bien des romanciers de la marine : introduire dans leurs romans une dose supposée suffisante pour entrer dans les stéréotypes stylistiques.

## Suppression des repères référentiels

Enfin, Golding s'amuse à supprimer les repères habituels par lesquels le lecteur suit, même fictivement, les progrès de l'action.

With those words I begin the journal I engaged myself to keep for you [...] The place: on board the ship at last. The year: you know it. The date ? Surely what matters is that it is the first day of my passage to the other side of the world; in token whereof I have this moment inscribed the number « one » at the top of this page. For what I am about to write must be a record of our first day. The month or day of the week signify little since in our long passage from the south of Old England to the Antipodes we shall pass through the geometry of all four seasons!

Par ces mots je commence le journal que j'ai pris l'engagement de tenir pour vous [...] Tout d'abord, l'endroit : enfin à bord. L'année : vous la connaissez. La date ? Que ce soit le premier jour de mon voyage à l'autre bout du monde importe seul, vraiment ; voilà pourquoi j'ai inscrit le chiffre 1 en haut de cette page. En effet, ce que je vais écrire devra être le compte rendu de notre première journée. Le mois ou le jour de la semaine risquent de ne pas vouloir dire grand-chose, puisque, au cours de la longue traversée qui nous mènera du sud de la Vieille-Angleterre aux antipodes, nous parcourons le cycle des quatre saisons !<sup>36</sup>

On ne peut être plus désinvolte vis-à-vis des attentes génériques du lecteur. Seule l'arrivée est connue : Sydney Cove, Australie.

Les numéros de chapitres sembleraient des indices fiables, si l'on en croit le début. Or, dans *Rites de passage*, après le chapitre 5, le héros est souffrant, et le sixième chapitre est repéré par un « x », le septième par un « (12) », pour le huitième « *I think it is seventeen. What does it matter*<sup>37</sup>. » Le neuvième porte un point d'interrogation, le dixième le numéro 23, puis 27, 30 ; le treizième est nommé (y), le quatorzième « zêta », puis « z » (« *Zed, you see, zed, I do not know what the day is* »<sup>38</sup>) ; suit « Ω », 51 (« *This is the fifty-first day of our voyage, I think ; and then again perhaps it is not. I have lost interest in the calendar and almost lost it in the voyage too*<sup>39</sup>. ») Après avoir été « négligent » et « laissé passer quelques jours sans [s]'intéresser au journal » (« *I have been remiss and let a few days go by without attention to the journal*<sup>40</sup> »), il se trouve au chapitre « alpha », précédant le 60, le 61, le « bêta », « gamma » (« *In my case I find there is hardly time to record the events of a day before the next two or three are upon me*<sup>41</sup>. ») Le vingt-troisième et le vingt-quatrième, sans chiffres, sont les chapitres « collés » écrits par Colley. Le vingt-cinquième jette l'éponge, mais le vingt-sixième et dernier porte une esperluette<sup>42</sup>.

There ! I think the ampersand gives a touch of eccentricity, does it not ? None of your dates, or letters of the alphabet, or presumed *day of the voyage* ! I might have headed this section "addenda"

<sup>35</sup> *Close Quarters*, p. 102. « Ils étaient plongés dans une conversation en loup de mer » *Coup de semonce*, p. 135.

<sup>36</sup> *Rites of Passage*, p. 3. *Rites de passage*, p. 9 (Incipit).

<sup>37</sup> *Rites of Passage*, p. 71. « Je crois que c'est dix-sept. Aucune importance. » *Rites de passage*, p. 95.

<sup>38</sup> *Rites of Passage*, p. 95. « Z, vous voyez, z, je ne sais pas quel jour nous sommes. » *Rites de passage*, p. 124.

<sup>39</sup> *Rites of Passage*, p. 120. « Nous sommes au cinquante et unième jour de notre traversée. Du moins je le crois, mais c'est peut-être inexact. Le calendrier n'a plus d'intérêt pour moi, non plus que le voyage. » *Rites de passage*, p. 153.

<sup>40</sup> *Rites of Passage*, p. 122. *Rites de passage*, p. 155.

<sup>41</sup> *Rites of Passage*, p. 167. « En ce qui me concerne, j'ai à peine le temps de noter les événements d'une journée que les deux autres me tombent déjà dessus ». *Rites de passage*, p. 209.

<sup>42</sup> Perluette ou esperluette (*ampersand*) : c'est le signe &.

but it would have been dull – far too, too dull! For we have come to an end, there is nothing more to be said.

Eh bien, ce & n'a-t-il pas un côté original ? Ni date, ni lettre de l'alphabet, pas de jour présumé de la traversée ! J'aurais pu choisir comme titre de chapitre « supplément » mais le mot aurait été trop triste – beaucoup trop triste ! Car nous voici à la fin, je n'ai plus rien à ajouter<sup>43</sup>.

En fait l'album est plein, et il abandonne ensuite, dans les volumes suivants, toute velléité de dater ses pages. Le sens de la durée n'est donné que par l'accumulation des événements.

Bien pire, pour un roman maritime, nous ne trouvons nulle part le nom du navire ! Le lecteur se trouve là totalement frustré dans son attente, somme toute raisonnable. Nous savons seulement que c'est probablement un prénom féminin, puisque la petite fille née pendant la traversée portera le nom du bateau<sup>44</sup>.

On ne doit donc pas s'étonner de cette assertion finale :

Dear readers, I beg you to *suspend your disbelief* as willingly as you can contrive.

Chers lecteurs, je vous supplie de renoncer à votre incrédulité d'aussi bon gré qu'il vous est possible de le faire<sup>45</sup>.

Cette référence renvoie directement à la « *willing suspension of disbelief* », suspension volontaire de l'incrédulité, exprimée par Coleridge dans *Biographia Literaria* en 1817, chapitre XIV : c'est l'essence même de ce qu'il appelle « *poetic faith* », la « créance poétique », forme littéraire d'adhésion du lecteur à la fiction, provisoirement et superficiellement admise comme crédible en tant que transcription du monde « réel ».

## La mise en abyme du récit

Enfin, la mise en abyme du journal et du roman achève de ruiner toute adhésion au modèle.

### Réflexion sur la réelle nature du texte

Le roman présente une réflexion sur ce qu'il est en vérité. Talbot commence le premier volume avec l'intention d'écrire un journal de bord, et il achève presque ainsi le récit de la première partie :

It is the last page of your journal, my lord, last page of the « ampersand »! I have just now turned over the pages, ruefully enough. Wit? Acute observations? Entertainment? Why – it has become, perhaps, some kind of sea-story but a sea-story with never a tempest, no shipwreck, no sinking, no rescue at sea, no sight nor sound of an enemy, no thundering broadsides, heroism, prizes, gallant defences and heroic attacks! Only one gun fired and that a blunderbuss!

Voici la dernière page du journal, Votre Seigneurie, la dernière page du « & » ! je viens de le feuilleter avec une certaine tristesse. De l'esprit ? Des observations pénétrantes ? De la distraction ? Allons... J'ai fini par écrire une sorte de roman maritime sans jamais une tempête, sans naufrage ni sauvetage, sans un seul ennemi vu ou entendu, sans canonnades, sans héroïsme ; pas de captures, pas de vaillants combats ni d'assauts chevaleresques ! Un seul coup tiré et seulement d'un tromblon !<sup>46</sup>

En fait rien dans la narration n'en justifie l'arrêt (sauf à considérer que cette première partie est le drame de Colley, qui s'achève avec lui). En fait Talbot ne clôt son journal à la fin du premier tome que parce qu'il n'a plus de pages libres dans son album. Comme Talbot le souligne à la première page du second tome, la relation – qui d'ailleurs n'atteindra jamais son destinataire, mort pendant le temps du voyage – se transforme en journal intime.

---

<sup>43</sup> *Rites of Passage*, p. 264. *Rites de passage*, p. 327.

<sup>44</sup> *Rites of Passage*, p. 265, *Rites de passage*, p. 329.

<sup>45</sup> *Fire Down Below*, p. 307. Nous soulignons. La traduction de Marie-Lise Marlière ne rend pas vraiment cette allusion critique classique. *La Cuirasse de feu*, p. 404.

<sup>46</sup> *Rites of Passage*, pp. 277-278. *Rites de passage*, p. 344.

This is not a continuation, but a new venture. When this is filled with an account of our voyage I mean to keep it for myself and no one else.

Ce n'est pas une suite, mais une nouvelle tentative. Quand j'aurai rempli ce livre de récit de notre traversée, j'ai l'intention de le garder pour moi, et pour moi seul<sup>47</sup>.

Or les nouvelles circonstances le poussent à changer d'objectif.

There is an inevitable difference between this journal, meant for, for, I do not know for whom, and the first one meant for the eyes of a godfather who is less indulgent than I pretended. In that volume I had all my work done for me. By a remarkable series of strokes of fortune, Colley "willed himself to death" and "my servant" Wheeler drowned and the result was to fill my book ! [...] But I do remember writing towards the end of it that it had become some sort of a sea story. It was a journal that became a story by accident.

Il y a une différence inévitable entre ce journal destiné à, à je ne sais qui, et le premier destiné au regard d'un parrain moins indulgent que je ne le prétendais. Dans le premier volume, toute la besogne m'avait été mâchée. Par un admirable concours de circonstances, Colley s'était « laissé mourir » et « mon serviteur », Wheeler, s'était noyé, ce qui n'avait pas manqué de remplir mon livre ! [...] Mais je me souviens bien d'avoir écrit à la fin qu'il était devenu une sorte de roman maritime. C'est un journal accidentellement transformé en une histoire<sup>48</sup>.

En effet, les mémoires deviennent roman, et Talbot envisage peu à peu la publication et, tout en s'interrogeant sur son écriture, est sûr de sa métamorphose : « *I have become a writer* »<sup>49</sup>. Mais aussi :

I do not mean because this is an autobiography, for I have come to think that men commonly invent their autobiographies like everything else.

Non pas parce que ce livre est une autobiographie, car j'en suis arrivé à peser que les hommes inventent leur autobiographie comme ils inventent tout et n'importe quoi<sup>50</sup>.

Comme la fin du deuxième volume est une postface écrite après coup, il s'en justifie.

A considerable length of time separates the ending of my journal propre and this postscriptum. I have been tempted to avoid the problem of the too abrupt ending by continuing the journal retrospectively so to speak, pretending to have written it in the ship. But the distance in time is so great. The attempt would be disingenuous. More, – it would be plain dishonest. Worse than that if it were possible the attempt would be detected, for the style – I flatter myself I have a style, however threadbare – would change. Immediacy would be lost.

Un intervalle considérable sépare la fin de mon journal proprement dit de cette *postface*. J'ai été tenté d'éviter le problème d'une chute trop brutale en poursuivant ce journal, pour ainsi dire rétrospectivement, en feignant de l'avoir écrit sur le bateau. Mais le temps écoulé est trop long. Une telle tentative manquerait de franchise. Plus – elle serait parfaitement malhonnête. Pis encore si faire se peut, la tromperie serait décelée, car le style – je me flatte d'avoir un style, même s'il est banal – différerait. Le caractère immédiat de l'écriture serait perdu<sup>51</sup>.

Du coup, à la fin du deuxième tome, le projet d'ensemble d'une fresque romanesque est bouclé.

I have also found myself envisaging with gusto the three splendid volumes of *Talbot's Voyage or The Ends of the Earth!*

Je me suis souvent surpris à savourer d'avance la vue des trois splendides volumes de *La traversée de Talbot* ou encore du *Voyage au bout de la Terre* !<sup>52</sup>

Mais à la fin de *La Cuirasse de feu*, il a un doute :

---

<sup>47</sup> *Close Quarters*, p. 3. *Coup de semonce*, p. 9.

<sup>48</sup> *Close Quarters*, p. 6. *Coup de semonce*, p. 13.

<sup>49</sup> *Close Quarters*, p. 17. « Je suis devenu un écrivain. » *Coup de semonce*, p. 27.

<sup>50</sup> *Fire Down Below*, p. 259. *La Cuirasse de feu*, p. 342.

<sup>51</sup> *Close Quarters*, p. 279. *Coup de semonce*, p. 362.

<sup>52</sup> *Close Quarters*, p. 281. *Coup de semonce*, p. 364.

I had in fact wondered whether or no I should entitle my three volumes nothing less than *Saltwater Soap* but alas – owing to the pusillanimity of English book publishers, the occasion has not arisen.

Je m'étais même demandé si je n'allais pas intituler mes trois volumes *Savon à l'eau de mer*, tout bonnement, mais hélas – étant donné la pusillanimité des éditeurs anglais, l'occasion ne s'est pas présentée<sup>53</sup>.

Le jeu de mots n'est d'ailleurs pas rendu par la traduction « *Savon à l'eau de mer* », puisque « *soap (opera)* » désigne un feuilleton.

## Le lecteur appelé à la manœuvre

D'ailleurs ces réflexions sont plutôt regroupées en début et en fin de volumes, ce qui n'est pas sans rappeler certains romans anglais, comme *Tom Jones* ou d'autres romans classiques, dont les préfaces ou les *excipit* sont réservés aux interventions d'auteur. Bien sûr, c'est aussi le lieu d'échange avec le lecteur :

All this then to apologize to a conjectural audience which may have been startled by the abruptly ended journal of « book two » but may be mollified and excited as much as I can contrive by this « puff » for a third volume!

Tout ceci pour m'excuser auprès d'un public hypothétique qui pourrait s'étonner de la fin abrupte du « deuxième tome » de mon journal, mais qui ne m'en tiendra peut-être pas rigueur et sera impatient – du moins je m'y emploie par l'intermédiaire de cette tapageuse « réclame » – de lire un troisième volume !<sup>54</sup>

Ainsi le lecteur est-il supposé partie prenante de l'histoire racontée par Edmund Talbot. Le premier lecteur et dédicataire mort, le public change.

So though I have sometimes said and often thought that I wrote only for myself, I have more often wondered to *whom* I was writing.

Ainsi, bien que j'aie parfois dit et souvent pensé que je n'écrivais que pour moi seul, je me suis encore plus souvent demandé à *qui* j'écrivais<sup>55</sup>.

La fin de la trilogie insiste même sur le vertige suspect de la temporalité : le lecteur ne serait-il pas davantage contemporain de l'auteur que du narrateur ? Sa fiancée est ... « your great-great-great-great-grandmother<sup>56</sup> ». Il en vient à exercer sur l'écrivain une influence insoupçonnée. Arrivé pratiquement en Australie, Talbot observe :

There is, I suppose, only one moment of drama towards which the reader is still looking. When, after this year-long or nearly year-long voyage, did we sight land? I sympathize with the reader's suspense. It has been, it still is, a difficulty for me too. The truth is that our first sight of land was about as undramatic as it could well be. I have thought now and then of ways round this dull patch. I thought of introducing the slapstick, the low comedy of Nature making fools of everyone in sight. [...] Then again, I thought of preserving the truth but *sharpening* it a little.

Le lecteur ne semble plus désormais envisager qu'un seul moment dramatique. Quand, après une traversée longue d'une année ou presque, avons-nous aperçu la terre ? je partage l'attente du lecteur. Cette phase a présenté, et présente encore, une difficulté pour moi. À la vérité, notre première vision de la terre fut aussi peu dramatique que possible. Il m'est parfois arrivé de songer à contourner l'obstacle de ce manque d'éclat. J'avais pensé à introduire une arlequinade, la comédie triviale de la Nature lorsqu'elle transforme en bouffons tous ceux qu'elle rencontre. [...] C'est alors que je songeai à respecter la vérité tout en l'*aiguissant* en peu<sup>57</sup>.

---

<sup>53</sup> *Fire Down Below*, p. 263. *La Cuirasse de feu*, pp. 347-348.

<sup>54</sup> *Close Quarters*, p. 281. *Coup de semonce*, p. 365.

<sup>55</sup> *Close Quarters*, p. 281. *Coup de semonce*, p. 364.

<sup>56</sup> *Fire Down Below*, p. 311. « votre arrière-arrière-arrière-arrière-arrière-grand-mère » *La Cuirasse de feu*, p. 409.

<sup>57</sup> *Fire Down Below*, p. 257-258. *La Cuirasse de feu*, pp. 340-341.

Ce qui fait pencher le roman pseudo-autobiographique en un roman de pure fiction par l'insertion dans le texte des « possibles narratifs » conventionnels. Restaient la fin dramatique, ou la fin mise en scène façon film de pirates, en langage « loup de mer » :

the cry rings out from the crosstrees of the foremast.  
“Deck there! Land ho! Land ahead and on the larboard bow ! Deck there! Land ho!”  
It will not do, of course. [...] it would be too stagey.

Mais le cri éclate sur les barres du mât de misaine. « Ohé du tillac ! Terre en vue ! Terre devant et par le bossoir bâbord ! Ohé du tillac ! Terre en vue ! »

Évidemment non cela ne fera pas l'affaire [...] parce que c'est trop théâtral<sup>58</sup>.

Dernier avatar de la scène de dénouement :

The truth in a way was subtler and more amusing. [...] The land after that we sighted land, as I have said.

La vérité fut, d'une certaine façon, plus ingénieuse et plus amusante. [...] Le lendemain, nous aperçûmes la terre, comme je l'ai déjà dit. « Terre ! »<sup>59</sup>

La double charge incombant au lecteur est ainsi pleinement définie par le texte : destinataire institué dans le roman, au point de suivre le héros à travers les coursives et s'apparenter à la « Seigneurie » dédicataire du récit, le lecteur doit aussi assumer sa part de collaboration interprétative ludique<sup>60</sup> : connaissant préalablement et reconnaissant en l'occurrence les conventions du roman maritime, il accompagne l'ironie de ces reprises en partageant de le jeu de travestissement de ces motifs. En cela il accepte la lecture « littéraire » à deux niveaux qu'impose ce genre de textes :

Le mécanisme de l'effet de jeu réside non pas dans la coexistence immobile, simultanée, de différentes significations, mais dans la conscience permanente de la possibilité d'autres significations que celle qui est immédiatement comprise<sup>61</sup>.

## La métaphore du voyage

Dans cette trilogie, « L'écriture apparaît donc comme un acte de définition (y compris définition de soi-même) – la carte qui se trace sur la page blanche – et comme le détournement et la subversion de cette intention<sup>62</sup>. » Avec humour, Golding développe de vastes métaphores.

Dans le cas d'Edmund Talbot, le texte suggère qu'il vampirise en quelque sorte la vie des autres personnes du bord pour trouver de quoi écrire, et le résultat est proprement enseveli comme une sorte de cadavre.

I cannot consult it, for it lies, all wrapped in brown paper, sewn in sailcloth, sealed and stowed away, in my bottom drawer.

Il m'est impossible de le consulter car je l'ai mis, après l'avoir enveloppé dans du papier gris, cousu dans de la toile à voiles et scellé, dans mon tiroir inférieur<sup>63</sup>.

La deuxième partie est enfermée dans un tonnelet, au cas où le navire coulerait. Le héros désire continuer son journal sans savoir réellement quoi écrire :

---

<sup>58</sup> *Fire Down Below*, p. 259. *La Cuirasse de feu*, pp. 342.

<sup>59</sup> *Fire Down Below*, pp. 259-260. *La Cuirasse de feu*, pp. 342-343.

<sup>60</sup> Umberto Eco a montré les enjeux de cette collaboration dans *Lector in fabula*. F. Regard, dans « Polyphonie des voix narratives et autorité énonciative », a analysé le jeu des instances énonciatives, soulignant le fait que Golding fait disparaître les narrateurs successifs du roman.

<sup>61</sup> Youri Lotman, *La Structure du texte artistique*, Gallimard, 1973, pp. 113-114.

<sup>62</sup> Jeffrey Hopes, « Temps, espace, mouvement dans la trilogie *To the Ends of the Earth* de William Golding », *La Licorne*, 1994-28, 1<sup>er</sup> trim. 1994, Poitiers, [pp. 77-91], p. 79.

<sup>63</sup> *Close Quarters*, p. 6. *Coup de semonce*, p. 13.

If I bowed my head and peered at the blank surface – as I must, since so little light filters through the louvre in the door of my hutch – it seemed to spread in every direction until it was the whole of my world. I watched it, therefore, in the expectation that some material fit for permanence would appear – but nothing! It was only after a prolonged pause that I discovered my present stratagem and the full result of it in recording my own, surely temporary inadequacy. [...] Yes, the weather, Edmund, the weather, you fool! Why do you not start with that? We have escaped from the *doldrums* at least.

En penchant la tête, les yeux fixés par la page blanche, – j’y suis obligé, si faible est la lumière qui filtre à travers le judas de ma porte – j’eus l’impression qu’elle s’étendait de tous côtés au point de devenir mon seul univers. Je l’examinai donc, dans l’attente de ce qu’un matériau doué de pérennité se manifestât – mais rien ! Il me fallut un long moment avant de découvrir le stratagème dont je venais de faire usage, et ce qui en résultait, en consignait ma propre incapacité, sûrement passagère. [...] Oui, le temps, Edmund, le temps, pauvre sot ! Pourquoi ne pas commencer par cela ? Au moins avons-nous franchi la zone des *calmes équatoriaux*<sup>64</sup>.

Le voyage en train de s’écrire est celui du roman qui s’écrit, et se développe tout au long, comme une longue traversée sans escales. C’est aussi le navire lui-même qui devient une double représentation : bien laborieusement, le bateau a parcouru la terre de part en part. À tout instant, on a craint qu’il ne se désagrègeât en route, vieil héritage de temps plus glorieux. Or il finit par exploser, comme le groupe qu’il porte. Comme lui, le roman s’est maintenu, instable, encombré de vieilleries inutiles, ceinturé de conventions, avec ses motifs stéréotypés et ses faiblesses dangereuses, pour finir par exploser lui aussi.

Ainsi le navire sans nom est-il une longue métaphore du projet narratif. Le navire se consume, lentement mais sûrement – et la menace de dislocation est présente depuis le départ. Métaphore de ce microcosme potentiellement explosif et de ces choix esthétiques, le navire accumule les péripéties et les déveines, jusqu’à son arrivée à Sydney Cove.

Ce roman maritime aura joué de tous les échos, les emprunts, les stéréotypes les plus voyants, de ceux qui le font, en principe classer sans hésitation dans le genre. Cependant, en insérant manifestement d’autres projets d’écriture, comme le roman du XVIII<sup>e</sup> ou le roman de formation, il reprend d’autres stéréotypes encore : de sorte que, en compliquant le schéma, Golding brouille la reconnaissance intuitive par le lecteur des romans maritimes conventionnels. Cette facture plus complexe, plus littéraire, qui se plaît à jouer sur les conventions du genre en les soulignant ostensiblement, est volontairement au-delà du stéréotype classique. La parodie n’exclut pas que la portée de la traversée, immédiatement, n’acquière une valeur plus métaphysique. Le genre est-il dès lors menacé ? Gautier doutait déjà que le genre existât :

Je ne crois pas qu’il puisse y avoir une littérature proprement dite maritime ; c’est une spécialité beaucoup trop étroite, quoiqu’elle ait, au premier aspect, un faux air de largeur et d’immensité. [...] Dans le roman maritime, l’élément écrase l’homme. Qu’est-ce que le plus charmant héros du monde, Lovelace ou Don Juan lui-même sur un bâtiment doublé et chevillé en cuivre, à mille lieues de la terre, entre la double immensité du ciel et de l’eau ?<sup>65</sup>

On pourrait dire que c’est à cette question que la *Trilogie maritime* a tenté de répondre. À Talbot de protester en tant qu’écrivain de mer qui se découvre et s’affirme :

may it not be that a man of breeding, education and intelligence will lend the profession a little of the dignity our hack-writers have taken from it?

Ne se peut-il donc pas qu’un homme de bonne éducation, instruit et intelligent, rende à cette profession un peu de la dignité que nos écrivassiers lui ont ôtée ?<sup>66</sup>

---

<sup>64</sup> *Close Quarters*, pp. 4-5. *Coup de semonce*, pp. 11-12.

<sup>65</sup> Extrait de l’« Histoire de la marine », paru dans *La Chronique de Paris*, « 28 février-3 mars 1836 (voir en annexe).

<sup>66</sup> *Close Quarters*, p. 281. *Coup de semonce*, p. 364.

## BIBLIOGRAPHIE

### - Corpus

GOLDING William, *Sea Trilogy / To the Ends of the earth* (édition revue), *Trilogie maritime*, traduction française par Marie-Lise Marlière

*Rites of passage* : 1<sup>ère</sup> publication 1980, London, Faber & Faber, 1982, 1988, tr. fr. *Rites de passage*, Gallimard, 1983, « Folio », 2002

*Close Quarters* : 1<sup>ère</sup> publication 1987, London, Faber & Faber, 1988, tr. fr. *Coup de semonce*, Gallimard 1988, « Folio », 2002

*Fire Down Below* : 1<sup>ère</sup> publication 1989, London, Faber & Faber, 1990, tr. fr. *La Cuirasse de feu*, Gallimard, 1991, « Folio », 2002

### - Autres textes

CHALLE Robert, *Journal d'un voyage fait aux Indes orientales*, février 1690-août 1690, Mercure de France, 1983

CONRAD Joseph, *The Shadow-Line. A Confession* [1917], edited by Jeremy Hawthorn, Oxford World's Classics, Oxford University Press, 2003

DENIAU Jean-François, *La mer est ronde*, Gallimard, 1981, « Folio », 1982

GAUTIER Théophile, « Histoire de la marine », *La Chronique de Paris*, « 28 février-3 mars 1836, in Sue, *Romans de mort et d'aventures, Romans de mort et d'aventures*, Bouquins Laffont, éd. Francis Lacassin, 1993, p. 1337-1348

MELVILLE Herman, *Billy Budd marin*, [*Billy Budd, Sailor* (1891), éd. posthume 1924], trad. Pierre Leyris, Gallimard, « L'Imaginaire », 2001

POE Edgar Allan, *Aventures d'Arthur Gordon Pym* [1838], trad. Charles Baudelaire, Gallimard, « Folio »

VERNE Jules, *Le Chancellor. Journal du passager J.-R. Kazallon*, Paris, Hetzel, 1875

VERNE Jules, *Une ville flottante*, Hetzel, 1884 (version numérisée, BNF, <http://gallica.bnf.fr>)

### - Études critiques

BOYER Alain-Michel, « Pour une typologie du roman d'aventures maritimes », in Marie Blain, Pierre Masson (dir.), *Rêveries maritimes et formes littéraires*, Éditions Pleins feux/Université de Nantes, 2001, « Horizons comparatistes »

BRÉMOND Claude, « La logique des possibles narratifs », *Communications 8, L'analyse structurale du récit*, *Communications*, 1966, Le Seuil, 1981, « Points », pp. 66-82

COUÉGNAS Daniel, *Introduction à la paralittérature*, Le Seuil, 1992

ECO Umberto, *Lector in fabula. Le rôle du lecteur ou la coopération interprétative dans les textes narratifs*, [1979], Grasset et Fasquelle pour la trad. fr., 1985, Poche, 1993

HAMON Philippe, « Un discours contraint », *Littérature et réalité*, Le Seuil, 1982, « Points », pp. 119-181.

HOPES Jeffrey, « Temps, espace, mouvement dans la trilogie *To the Ends of the Earth* de William Golding », *La Licorne*, 1994-28, 1<sup>er</sup> trim. 1994, Poitiers, pp. 77-91

LOTMAN Youri, *La Structure du texte artistique*, Gallimard, 1973, « Bibliothèque des sciences humaines », tr. fr. A. Fournier, B. Kreise, E. Malleret, J. Yong, dir. H. Meschonnic

REGARD Frédéric, « Polyphonie des voix narratives et autorité énonciative. Sur la *Sea Trilogy* de William Golding », *Poétique* n° 89, février 1992, Le Seuil, pp. 47-58

## ANNEXE

### Le roman maritime est-il un genre ?

« Je ne crois pas qu'il puisse y avoir une littérature proprement dite maritime ; c'est une spécialité beaucoup trop étroite, quoiqu'elle ait, au premier aspect, un faux air de largeur et d'immensité. La mer peut fournir quatre à cinq beaux chapitres dans un roman, ou

quelque belle tirade dans un poème ; mais c'est tout. Le cadre des événements est misérablement restreint : c'est l'arrivée et le départ, le combat, la tempête, le naufrage ; vous ne pouvez sortir de là. Retournez tant que vous voudrez ces trois ou quatre situations, vous n'arriverez à rien qui ne soit prévu. Un roman résulte plutôt du choc des passions que du choc des éléments. Dans le roman maritime, l'élément écrase l'homme. Qu'est-ce que le plus charmant héros du monde, Lovelace ou Don Juan lui-même sur un bâtiment doublé et chevillé en cuivre, à mille lieues de la terre, entre la double immensité du ciel et de l'eau ? L'Elvire de M. de Lamartine aurait mauvaise grâce à poisser ses mains diaphanes au goudron des agrès. La gondole du golfe de Bahia est suffisamment maritime pour une héroïne. Le drame n'est, du reste, praticable qu'avec des passagers. Quel drame voulez-vous qu'on fasse avec des marins, avec un peuple sans femmes ! Quand vous les aurez montrés jurant, sacrant, fumant, chiquant, dans l'ivresse et dans le combat, tout sera dit. Un romancier nautique, avec son apparence vagabonde et la liberté d'aller de Brest à Masulipatnam, ou plus loin, est en effet forcé à une unité de lieu beaucoup plus rigoureuse que le poète classique le plus strictement cadencé. Un vaisseau a cent vingt pieds de long sur trente ou quarante de large, et l'écume a beau filer à droite et à gauche, les silhouettes bleues et lointaines des côtes se dessinent en courant sur le bord de l'horizon, l'endroit où se passe la scène n'en est pas moins toujours le même, et la décoration aussi inamovible que le salon nankin des vaudevilles de M. Scribe : que l'on soit à fond de cale, à la cambuse, à l'entrepont, aux batteries ou sur le tillac, c'est toujours un vaisseau. »

Gautier, « Histoire de la marine », *La Chronique de Paris*, [in Sue, *Romans de mort et d'aventures*, p. 1338.]