

Les voyages d'Ulysse

François Hartog dans Collections de l'Histoire n°8
juin - août 2000

« Heureux qui comme Ulysse a fait un beau voyage... » Dans le sillage des errances de l' Odyssée , François Hartog ressuscite le monde maritime grec des VIIIe-VIe siècles av. J.-C. Avec ses dieux et ses rites. Un monde dans lequel tous ou presque naviguent.

L'homme grec est un animal nautique. Quand Ulysse arrive chez les Cyclopes, ces sauvages sans foi ni loi et anthropophages de surcroît, il remarque en effet qu'il n'y a en leur île ni vaisseaux, ni charpentiers pour les construire IX, 125-126. L'absence de ce savoir technique est un indice supplémentaire de leur non-appartenance au monde des hommes, c'est-à-dire, dans le vocabulaire d'Homère, des « hommes mangeurs de pain » .

Ulysse apparaît, bien entendu, comme le modèle même de cette humanité grecque : marin, il l'est, lui qui a peiné sur toutes les mers du monde, et charpentier il sait l'être, quand pour quitter l'île de Calypso, il lui faut se construire, seul, un bateau.

Mais à célébrer cette rencontre entre l'homme et la mer, on oublie ce que disent, au long des poèmes homériques, Ulysse et d'autres : la mer est une occasion de souffrances pour l'homme, elle est un lieu de naufrage et un espace de mort. Ulysse est ce marin qui « sur mer a tant souffert » : navigateur malgré lui, il ne rêve ni d'aubes en mer, ni d'horizons nouveaux, lui qui, retenu chez Calypso, toujours désire le retour à Ithaque.

Dans le monde héroïque de l' Odyssée , on meurt soit les armes à la main, soit en mer. Quand Agamemnon voit arriver chez Hadès, gardien du royaume des morts, les âmes des prétendants massacrés par Ulysse, il demande : « Serait-ce Poséidon qui vous dompta sur vos bateaux en suscitant les âpres vents et la puissante houle, ou bien des ennemis qui vous ont attaqués sur la terre quand vous voliez des boeufs ou de beaux troupeaux de

brebis, ou quand vous vous battiez pour une ville ou pour une femme ? » XXIV, 109.

Car ce domaine toujours en mouvement appartient d'abord et avant tout à Poséidon, qui, parmi les Olympiens, est le grand dieu de la mer. C'est lui qui empêche Ulysse de regagner Ithaque afin de venger son fils, le Cyclope Polyphème, aveuglé par Ulysse et ses compagnons. Seule une décision des dieux unanimes pourra, non pas fléchir sa colère, mais avoir plus de force que sa propre volonté.

Il est « le grand Poséidon qui met en branle la terre et la mer inlassable [stérile], celui à qui les dieux ont attribué le double privilège d'être dompteur de chevaux et sauveur de navires » Hymne homérique à Poséidon ; sauveur de navires, il est aussi celui qui les perd. Il déchaîne les bourrasques et soulève la mer, ou bien apaise et fait souffler une douce brise : c'est là son mode habituel d'intervention. Ce qu'il veut, c'est qu'on lui rende hommage avant l'appareillage et après l'arrivée.

« Chevaux de la mer » : ainsi nomme-t-on parfois les navires dans l'Odyssée . Ces navires sont différenciés par le nombre de rames : il y a le bateau à vingt rames, celui, par exemple, qu'utilise Télémaque ; à cinquante rames, tel celui que mettent à l'eau les Phéaciens pour passer Ulysse à Ithaque ; il existe peut-être aussi un bateau à cent rames. Pour les qualifier, la poésie formulaire use d'un certain nombre d'adjectifs : ils sont « rapides » , « fins » , « creux » , autrement dit non pontés, « à la double courbure » formule qui note l'arrondi du bordé de part et d'autre de la quille, le bateau étant vu de face ; ils sont « noirs » peinture de la coque ou, plutôt, enduit de poix. Au-delà des bancs de nage, les deux gaillards sont pontés ; la proue* et la poupe* se relèvent comme « les cornes » d'un animal. Sur le gaillard de poupe se tiennent le patron et le pilote : l'appareil à gouverner consiste en une seule grande rame munie d'une barre.

On utilise les avirons au moment de l'appareillage, pour l'abordage, et quand on est pris dans un calme. Le reste du temps, c'est-à-dire quand le vent est favorable et qu'il ne souffle pas trop fort, on marche à la voile. Le gréement* comprend un mât mobile, que l'on dresse après l'appareillage, maintenu par un pataras et deux étais cordages tendus entre l'avant du navire et le mât, une vergue, une

voile rectangulaire. Les cordages sont en cuir ou en fibre de papyrus.

Au-delà du vent de travers, un tel gréement était peu efficace : on ne voit pas de navire homérique remonter au vent ou louvoyer*. La bonne traversée est celle qui s'accomplit avec le vent portant qu'un dieu fait souffler. On devait, dans de bonnes conditions, tenir une moyenne de quatre noeuds¹, ou un peu plus. Pour compléter l'armement, il faut encore mentionner des aussières cordages qui servent à amarrer le navire et un mouillage l'ancre est faite d'une pierre trouée. Les provisions enfin sont rangées sous les bancs, dans des sacs de cuir pour les vivres secs blé, farine..., dans des outres ou des amphores pour le vin et l'eau.

Mais ces navires ne sont ni exactement ceux de l'âge du bronze IIIe-IIe millénaire av. J.-C., tels que nous les font désormais mieux connaître les fresques de Théra, ni vraiment identiques à ceux qui apparaissent sur une série de vases géométriques 850-700 av. J.-C. : ils sont les bateaux du monde d'Ulysse, bateaux épiques, tels que les construit et les fait naviguer le poète. Comme les bateaux de Théra, ils ont bien une seule rame-gouvernail, mais, contrairement à eux, ils sont pourvus d'une barre fichée sur le manche de l'aviron. Quant aux navires de l'époque géométrique vers 1100-800 av. J.-C., ils sont représentés avec un éperon, dotés d'un double gouvernail et, souvent, pontés : rien de tout cela n'appartient aux bateaux homériques. De plus, dans le monde d'Ulysse, contrairement aux deux autres époques, les bateaux ne servent qu'aux déplacements des héros, qu'aux transports des troupes ou des marchandises, mais jamais à se battre : il n'y a pas le moindre combat naval.

Athéna guide sa main

Outre les épithètes appliquées aux navires, on possède, pour se faire une idée de l'architecture navale, l'épisode où Ulysse construit lui-même l'embarcation qui va lui permettre de quitter l'île de Calypso : il s'agit bien d'un bateau et non d'un radeau, comme l'ont voulu des générations de traducteurs V, 234-261. Les outils du charpentier : hache, herminette, tarière et cordeau. Les arbres utilisés : chêne, peuplier, pin, sapin. On commence par construire la coque : en partant de la quille, on ajuste les bordés planches épaisses qui recouvrent la membrure du navire, membrure après

membrure, à l'aide de tenons et de mortaises² ; une fois l'ensemble chevillé, on s'occupe ensuite du squelette du bateau, en disposant les couples.

C'est Athéna qui guide la main du charpentier pour qu'il « taille droit » Iliade , XV, 410-412. Ulysse, protégé d'Athéna, ne pouvait donc être qu'un charpentier hors pair : en quatre jours son bateau est paré pour l'appareillage.

Et le cinquième jour : « Assis à la barre, il menait droit le navire sans qu'un somme jamais tombât sur ses paupières, son oeil fixait les Pléiades et le Bouvier, qui se couche si tard, et l'Ourse, qu'on appelle aussi le Chariot, la seule des étoiles qui jamais ne se plonge aux bords d'Océanos mais tourne en même place, en guettant Orion » V, 270-276. Sans doute le maître mot du pilotage est-il ithúnein , « aller droit » : le bon pilote sait aller droit sur cet espace sans cesse en mouvement, il sait aller droit alors que les vents tournent, il sait aller droit alors que les points de repère eux-mêmes sont constamment mobiles ; il sait maintenir la route du navire quand souffle la tempête.

Car s'il existe des chemins sur la mer, ces chemins ne sont jamais tracés à l'avance et ils s'effacent au fur et à mesure que disparaît l'empreinte du sillage. Ils sont à réinventer, à chaque fois et à chaque instant, et peuvent être perdus. Le bon pilote est celui qui sait trouver le « passage » et frayer le chemin ; Ulysse parle de tous les maux que lui a valus sur mer la recherche des « passages » XII, 259. Mais Ulysse, le Prévoyant, ne peut être qu'un excellent pilote : il navigue ainsi dix-sept jours de suite sans que son attention ne faiblisse.

L'homme aux mille tours

Il possède en effet, plus que tous les autres héros, cette intelligence souple, prompt à saisir l'occasion, cette intelligence rusée que les Grecs appellent mêtis³, lui, l'homme aux mille tours polúmêtis . « C'est mêtis qui permet au pilote sur la mer lie de vin de mener droit la nef rapide toute secouée de vents » > Iliade , XXIII, 316-317. De même qu'Athéna guide la main du charpentier pour qu'il « taille droit », de même elle peut guider la main du pilote pour qu'il « gouverne droit » , et, par là, elle s'introduit dans le domaine de son oncle Poséidon : s'il est bien le maître incontesté

de la mer et des navires, Athéna est celle qui sait construire et conduire le navire.

Inversement, un bateau sans pilote risque de devenir le jouet des flots et des vents. C'est ce qui arrive aux navires de Ménélas, après la perte de son pilote, Phrontis, l'Avisé. Ils ne réussissent pas à trouver le passage sous le cap Malé ? cap situé à l'extrême sud du Péloponnèse ? et sont emportés au loin, vers le large, par les vents de Zeus.

Pour se repérer, le marin, s'il est contraint de naviguer de nuit, a recours aux étoiles : ainsi fait Ulysse en quittant l'île de Calypso, qui lui conseille, en outre, « de naviguer sur les routes en gardant toujours l'Ourse à gauche de la main » V, 276-277. Le jour, il dispose avant tout du soleil : aussi l'axe privilégié est-il l'axe est-ouest. La marque de l'égarement, c'est ne plus savoir distinguer le côté du Levant eôs de celui du Couchant zóphos .

Le vent est l'autre élément que le pilote doit s'efforcer de prévoir. Quatre vents principaux soufflent : l'Euros, vent du sud-est ; le Zéphyre, plus humide, venu du nord-ouest ; Borée, le vent du nord ; Notos, le vent du sud. Tous ces vents peuvent être favorables ou terribles, c'est selon. Tous peuvent souffler en tempête : Zéphyre et Borée, lorsqu'ils se précipitent depuis la Thrace ; le terrible Notos et Euros quand ils soulèvent la mer et disloquent les navires qu'ils rencontrent. Mais le marin n'a vraiment aucune chance de salut s'ils soufflent tous ensemble, comme cela arrive quand Ulysse, sur le point d'arriver en Phéacie, est surpris par Poséidon.

Ces vents semblent à la disposition des dieux ? qu'ils veuillent aider ou au contraire persécuter un mortel ? et tout d'abord à la disposition de Poséidon ; mais Zeus, ou encore Athéna, le cas échéant, s'en servent. Il est toutefois, dans l' Odyssée , un personnage qui a charge, tout particulièrement, des vents : Éole, leur « intendant nommé par Zeus » . Curieux personnage en vérité que ce régisseur : il habite à l'écart, une île flottante, et forme avec sa famille une petite société close où la loi est l'inceste.

Des vaisseaux plus prompts que la pensée

Reste enfin à choisir la route : à la route du large, les navigateurs préfèrent, quand ils le peuvent, la route qui va d'île en île. Ainsi,

quand Nestor revient de Troie, il commence par rallier Ténédos, puis de là Chios, s'appropriant ensuite à traverser l'Égée en voguant d'une île à l'autre. Seul un signe des dieux, qu'il consultait, le décide à couper par le large. Cette navigation, plus sûre, permet de naviguer la journée et d'être à terre le soir pour le repas et pour dormir. Le bateau est mouillé, avec éventuellement une aussière à terre, ou tiré au sec sur la plage. Ces bateaux non pontés ne sont pas faits pour de longues traversées ? ni possibilité de cuisine, ni possibilité de repos pour l'équipage.

On peut aussi appareiller au coucher du soleil, pour profiter des brises de terre⁵ et, quand la route est connue, naviguer de nuit, en s'arrangeant pour arriver à destination le matin suivant. C'est ce que font Télémaque et les prétendants quand ils quittent Ithaque, l'un pour faire route sur Pylos, les autres pour l'intercepter à son retour. Mais, d'une façon générale, la navigation de nuit inquiète. « Tu veux , déclare Euryloque à Ulysse qui voulait rester en mer, que, sur-le-champ, dans la nuit qui vient vite, nous poussions loin du bord et nous allions nous perdre en la brume des mers ! Les pires coups de vent, destructeurs de vaisseaux, sont les fils de la nuit... » XII, 282-186.

Si l'on a la chance d'être à terre quand survient le mauvais temps, par exemple la nuit, alors on y reste, guettant l'embellie ; surpris par un coup de Notos sur l'île du Soleil, Ulysse et ses compagnons tirent leur bateau au sec et le remettent dans une grotte XII, 316-319. Quand on est en mer, les choses sont plus graves : pris par un Borée soudain alors qu'il quittent le rivage des Kikones, les bateaux d'Ulysse réussissent, après avoir replié leurs voiles ou ce qu'il en subsiste, à regagner la côte à l'aviron et à aborder IX, 67-73. Si l'on est au large, ou s'il n'existe aucun abri sous le vent, il ne reste plus qu'à se laisser dériver à sec de toile c'est-à-dire sans se servir des voiles, en attendant qu'un écueil ou une falaise mette un terme à cette errance.

Peut-on dresser une carte des navigations d'Ulysse et du monde homérique ? Certains s'y sont essayés. Mais le poète évoque différents espaces marins, qui ne communiquent pas toujours entre eux. Ulysse est le seul à les traverser tous. Toutefois, pour sortir de l'espace des récits et rentrer finalement à Ithaque, il a besoin d'une aide extérieure : celle des Phéaciens, qui vont remplir leur fonction

de « passeurs ». Or ces professionnels de la mer ont de bien étranges navires. « Plus prompts que l'aile ou la pensée », ils voguent « sans pilote et sans gouvernail », « cachés dans les nuées et dans les brumes, sans jamais redouter ni l'avarie, ni le naufrage » XIII, 556 sq.. Avant même que ne paraisse l'aurore, la traversée est achevée et Ulysse endormi, déposé sur la grève d'Ithaque. Vaisseaux nocturnes, dédaigneux des vagues et du vent, ils traversent « sans secousses et sans risque » le gouffre des mers !

Le bon temps du pillage

Les Phéaciens sont descendants de Poséidon et, jusqu'à leurs noms propres, tout chez eux a rapport à la mer. Leur ville se déploie autour des ports, avec ses chantiers navals, ses ateliers, ses vaisseaux remisés sous leurs abris. Ils sont marins « naturellement », simplement parce que Poséidon leur « a concédé le grand abîme », et ils n'ont que faire des savoirs du pilote ; ils ne vivent que pour la mer. Mais le paradoxe de leur situation est qu'ils ne vivent pas de la mer. Alors que la ville a tous les traits de la cité ouverte sur l'extérieur et vivant d'échanges, Nausicaa, la fille d'Alcinoos, le roi des Phéaciens, précise bien qu'ils vivent « à l'écart » et que « nul mortel n'a commerce avec eux » VI, 204-205.

Marins professionnels, assurément, mais marins de Poséidon et marins à part, tels sont les Phéaciens. Cette singularité fait d'eux les passeurs du monde homérique, capables de passer, avec leurs vaisseaux, d'un espace à l'autre.

Hormis les Phéaciens, presque tous naviguent, dans le monde d'Ulysse ; chacun peut être amené à s'embarquer, à un moment ou à un autre. A Ithaque, Télémaque n'a pas de mal à se faire prêter un bateau et Athéna n'a pas la moindre difficulté à y recruter un équipage. Mais si Ithaque « entre deux mers » ne manque pas de navires, on y pose toutefois volontiers cette question quand apparaît un étranger : « Quel est donc le vaisseau qui chez nous t'apporta ? Comment les gens de la mer t'ont-ils mis en Ithaque ? » I, 171-172 ; XVI, 57. Preuve que si l'on navigue, on ne se considère pas pour autant comme un professionnel de la mer.

Les véritables gens de mer sont surtout les Phéniciens, ces « marins rapaces » qui sillonnent les mers pour trafiquer de tout, et qui sont toujours prêts au viol et au rapt, dès l'instant qu'il y a quelque chose à gagner. S'ils sont les passeurs officiels, il y a toujours un risque qu'ils vous vendent comme esclave. Exclue du monde héroïque et de ses valeurs, les Phéniciens sont présentés par Homère de manière négative. Car un héros ne commerce pas, il va visiter son hôte et échange avec lui des présents d'hospitalité ; il ne commet pas de larcins, il fait une razzia et charge ses bateaux de butin, action dont il se vante et qui lui vaut la gloire.

Ainsi Ulysse se fait passer pour un Crétois et évoque devant Eumée, son fidèle porcher à Ithaque, le bon temps du pillage, avant la guerre de Troie : « J'avais neuf fois déjà, en pays étranger, emmené mes vaisseaux rapides et mes braves : un énorme butin m'en était revenu... Aussi, de jour en jour, ma maison s'accroissait ; elle m'aurait valu quelque jour le respect des Crétois et leur crainte » XIV, 230-234. La piraterie, la razzia, la guerre sont considérées comme des modes normaux d'acquisition.

Une mort sans gloire

Enfin la mort en mer est une mort solitaire et « sans gloire » ; plus inquiétant, elle n'est pas une mort véritable, mais plutôt un départ dans « l'invisible et l'inconnu » ; celui que la mer noie n'est pas véritablement mort, car il ne reçoit pas d'honneurs funèbres et n'habite aucun tombeau : il n'est que « ce héros dont les os, blanchissant, pourrissant à la pluie, jonchent quelque rivage ou roulent sous le flot » I, 161-162. Car tant que les rites funèbres ne sont pas accomplis, le disparu, s'il n'appartient plus au monde d'en haut, n'est pas encore admis dans celui d'en bas : il ne peut passer les portes d'Hadès.

Mais Ulysse, haï de Poséidon et protégé d'Athéna, ne devait pas connaître une mort piteuse par une nuit de tempête. A l'homme aux mille tours, le devin Tirésias prédit en effet un étrange destin : il lui faudra partir avec une rame sur l'épaule et marcher de ville en ville jusqu'à ce que des passants lui demandent pourquoi il se promène ainsi avec une pelle à grains sur le dos. Alors il pourra s'arrêter pour offrir un sacrifice à Poséidon. Puis, après avoir regagné Ithaque, lui viendra « une mort douce » , ex halós, c'est-à-

dire une mort « loin de la mer », mais tout aussi bien « venue de la mer » XI, 121-1366.

C'est tout, nous n'en saurons pas plus. Mais dans l'ambiguïté même de l'expression se tient la possibilité de la survie littéraire⁷ : selon qu' *ex halós* signifie « loin de la mer » ou « venue de la mer », on peut faire d'Ulysse celui qui ne pense qu'à revenir « vivre entre ses parents le reste de son âge », ou, au contraire, celui qui, comme l'Ulysse du romancier grec Nikos Kazantzakis, après s'être construit un dernier bateau en forme de cercueil, s'embarque pour l'ultime voyage sur la mer vineuse.

* Cf. Lexique.

1. Le noeud est une unité de vitesse correspondant à un mille marin à l'heure ? le mille marin étant la soixantième partie d'un degré de latitude, soit 1 852 mètres.

2. Le tenon est la partie saillante d'une pièce, destinée à s'ajuster dans une mortaise, ou partie creuse correspondante.

3. Cf. M. Detienne et J.-P. Vernant, *Les Ruses de l'intelligence*, la « mêtis », Paris, Flammarion, 1974, pp. 221-237.

5. Vents qui se lèvent au coucher du soleil, sous l'effet du refroidissement, et qui soufflent de la terre vers le large.

6. Cf. W. F. Hansen, « Odysseus' last journey », *Universita di Urbino, Quaderni Urbaniti di cultura classica*, 24, 1977, pp. 27-48.

7. Cf. W. B. Stanford, *The Ulysses Theme*, Oxford, Basil Blackwell, 1963.