

Introduction

Marie-Christine MICHAUD et Philippe HRODĚJ

Avec une ancienne caraque rebaptisée *Santa Maria*, histoire de mettre toutes les chances de son côté, et deux frères esquifs pontés uniquement au château, Christophe Colomb s'élance le 9 septembre 1492 depuis les Canaries. Il fait route plein ouest à une latitude de 28° Nord. Les 120 hommes qui ont embarqué avec lui sont seuls sur cette immense partie de l'océan Atlantique, quoi qu'il arrive, le meilleur comme le pire. À combien pourrait être évalué le chargement? Une centaine de tonnes, deux centaines? Un rapide calcul montre qu'en réunissant l'ensemble des ports de la façade atlantique américaine, ce sont 2,4 milliards de tonnes de marchandises qui ont été portées en 2012 de Duluth Superior aux États-Unis à Bahia Blanca en Argentine¹. Le temps passe, et pourtant, si dès 1493, à la tête de 17 navires, l'amiral génois reprend la direction de ce qu'il imagine être les Indes orientales, il s'agit bien du dernier voyage accompli isolément. L'océan s'ouvre à d'autres navigateurs. Cela fait moins d'un an que Colomb a touché Cadix lorsque depuis Bristol, en mai 1497, un autre Italien appareille avec 18 hommes, Giovanni Caboto s'intéresse lui à l'Atlantique nord. Les Hojeda, Juan de la Cosa, Pinzon ou Bastidas, qui ont tous à des degrés divers bénéficié du génie du maître de la route de l'Ouest, appareillent pour leur propre compte. En 1502, Nicolas de Ovando, nommé gouverneur d'Hispañiola, fond sur la Grande Île à la tête de 30 bâtiments. Sur le lustre 1506-1510, 225 traversées sont relevées côté espagnol, sans oublier que depuis 1500, les Portugais ont à leur tour touché ce que le traité de Tordesillas leur avait laissé de côté, le Brésil. Dans le sillage des découvreurs et dans celui des *conquistadores*, les corsaires ou les pirates (c'est à l'époque un peu la même chose) interviennent. Ils sont les dignes représentants des nations qui n'ont pas été admises au partage du monde : les Français sont les premiers flibustiers, puis les *sea dogs* à partir des années 1560 et enfin les *gueux des mers* à la fin de ce siècle. De puissantes escadres finissent par se constituer. Sur la *Carrera de Indias*, les Espagnols naviguent par convois à partir de 1560 dont chacun est de force égale à la *Gran Armada*. De l'autre,

1. *L'Atlas 2014 des enjeux maritimes*, Le Marin, p. 69 et suiv.

des Jean Fleury, des Jacques de Sores, des Francis Drake ou John Hawkins, des Piet Heyn réunissent de vraies flottes de plusieurs dizaines de navires qui sévissent sur l'autre rive de l'Atlantique. Et que dire des terre-neuviens qui prennent la route des bancs par centaines. L'océan devient un lieu de mieux en mieux fréquenté mais qui conserve longtemps son potentiel terrorisant et maléfique. Des milliers d'hommes quittent le plancher des vaches, la mère-patrie et, des mois durant, se fraient un passage dans cette angoissante étendue, le tombeau de nombre d'entre eux. Alors oui, imaginer des monstres apposés sur les cartes marines scelle la métamorphose des gens de mer qui regardent les étoiles pour avancer.

Découvertes, conquêtes, prédatons, une fois la situation normalisée, l'Amérique devient rapidement source de richesse et de travail. Aux métaux précieux et à la marchandise tropicale s'ajoute la terre, l'eldorado du paysan. Les engagés de tout crin précèdent les captifs africains. Par milliers, hommes et femmes quittent le pays qui les a vu naître avec l'espoir de revenir, un jour, riche si possible, moins pauvre en tout cas. Certains deviennent des colons, de micro sociétés se forment qui nécessitent un encadrement militaire, religieux, administratif. C'est la raison pour laquelle, à côté de la colonne des engagés, la liste des passagers apparaît à son tour sur les rôles d'équipages. Ainsi voit-on se démarquer ces noctambules singuliers nommés passagers. Ils portent avec leurs hardes et dans leurs coffres de quoi se souvenir mais surtout de quoi faire souche ou s'établir le temps de faire fortune. La mer est le prix à payer pour toucher le rêve. Dans la plupart des cas présentés ici, ce sont eux qui témoignent. Rien désormais n'endiguerait ce flux qui grossit. Si ici des portes se ferment, souvent pour privilégier les esclaves dans le cadre d'une économie de plantations, elles s'ouvrent un peu plus là. Les estimations, au regard des populations, donnent le vertige : plus de deux millions d'Anglais, Allemands, Espagnols, Portugais, Français et Néerlandais auraient embarqué et fait voile vers l'Ouest au moment où se clôt le XVIII^e siècle. Plus de deux millions d'expériences individuelles dont nombre s'achèvent tragiquement. Mais la période contemporaine pulvérise ces statistiques. Avec la vapeur apparaissent ceux qui ne font que voyager, pour rien, pour eux. Il faut bien avouer que ces premiers touristes restent noyés dans la masse des migrants. Les chiffres fournis dans la première partie de cet ouvrage se passent de commentaire. Le voyage transatlantique devient une industrie : l'efficacité à tous les maillons de la chaîne, le migrant est une marchandise à laquelle certes on apporte quelques égards, mais qui s'échangera contre une autre marchandise au retour d'Amérique.

Si l'on traverse la vaste étendue liquide, si l'on subit mille maux, c'est pour laisser derrière soi la misère ou se protéger des répressions politiques, des persécutions religieuses. La notion de refuge prend aussi une forme idéalisée dont on veut prendre possession et qu'il s'agit de gagner, vague après vague. Les Européens voient dans les Amériques, le Nouveau Monde,

une terre des libertés et des opportunités. Comme F. Thistlethwaite le soutient dans *The Great Experiment*², les mouvements de l'Europe vers les Amériques, et les voyages transatlantiques en particulier, font partie intégrante de l'histoire du Nouveau Monde comme de celle de l'Europe. Il fallait fixer un cadre qui balaie les frontières des États pour mieux apprécier l'océan dans son ensemble et le lien qu'il crée entre masses continentales. *L'Atlantic History*, depuis plusieurs années est un thème de recherche fécond et les textes présentés s'insèrent précisément dans cette optique nouvelle. Dès le xvii^e siècle, c'est une véritable fièvre qui pousse nombre d'individus à partir à l'aventure engendrant des bouleversements sociétaux : nouveaux destins, nouveaux métiers, sacerdoces, vocations au sein de nouveaux espaces. La voile d'abord ouvre ses routes dictées par les vents et les courants, puis la vapeur trace des lignes plus droites. Zones de tristesse et d'espoir, les ports d'embarquement et de débarquement d'une rive l'autre se développent, parfois précipitamment, pour répondre à la demande.

La représentation que les hommes se font des conditions de vie de chaque côté de l'Atlantique stimule non seulement les flux migratoires et le développement des activités maritimes mais pérennise les discours prometteurs, voire prophétiques, à l'égard de la vie outre atlantique. Dans tous les cas, l'espace liquide, propice au songe, permet sans nul doute de mesurer les enjeux : rupture avec le passé et son lot de terreur et d'espoir, ou simple moment d'une existence. Rien qui soit banal quand bien même l'aventure se conjugue rapidement avec l'ennui et le malaise lié au mouvement éternel d'une plate-forme asservie aux caprices des vagues. Personne n'échappe à cette palette de sensations du simple passagers au prisonnier de droit commun en passant par l'engagé ou *indentured servant*. Le voyage transatlantique est une épreuve qui conduit à la délivrance (si souvent fatale), à l'oubli aussi. Les récits, fictionnels ou autobiographiques, qui relatent « l'aventure » en donnent une dimension intimiste qui permet de mieux saisir les enjeux sociaux et culturels, humains surtout, de ces traversées.

Et dans tout cela, les marins. Stoïques. Héroïques aussi. Héros, ils le deviennent, parce qu'ils en sont revenus. Héros parce qu'ils y repartent sans manifester de lassitude. Héros ou gens anormaux, autres, classés à part. C'est le thème commun à tous les articles de ce colloque : le marin est celui qui vit sur la mer et celui qui s'émerveille brièvement avant que de la maudire, pressé d'en finir. Il satisfait aux besoins du ventre américain.

*
* *

2. F. THISTLETHWAITE, *The Great Experiment*, New York, Cambridge University Press, 1955.

Cet ouvrage collectif se propose de considérer différents aspects du voyage transatlantique afin de mieux apprécier l'impact de cette étape nécessaire entre l'Ancien et le Nouveau Monde. Qu'il s'agisse des ports d'embarquement comme Le Havre, La Rochelle ou Palerme et que les destinations outre atlantiques soient les États-Unis, le Canada, le Pérou ou les Antilles, l'histoire des voyages depuis le xvii^e siècle revêt des éléments comparables à défaut d'être similaires. Les stratégies, les représentations comme les attentes sont modelées par l'épreuve que constitue ce périple, par les obstacles naturels (la tempête impossible à éviter), humains (les prédateurs qui croisent aux atterrages) ou matériels (navires inconfortables, puants, grinçants, suintants, branlants) qui rendent l'aventure mémorable. L'étude de ces expériences constitue le cœur de cet ouvrage. Le voyage par voie de mer est ici privilégié, comme si le mythe du Nouveau Monde et le symbole du voyage transatlantique prenaient leur véritable dimension avec l'expérience maritime, le temps et les dangers, les attentes et les doutes, les mystères et les révélations que seule une traversée « physique » de l'océan peut entraîner.

La première partie, « L'Alpha et l'Oméga », est consacrée aux préparatifs, à la traversée et à l'arrivée des migrants du xix^e et début du xx^e siècle. Le voyage des masses humaines depuis une Europe qui se vide sans pour autant se détacher : les réseaux noués justifient encore de lignages établis de chaque côté de l'océan, sans oublier les déçus, les laissés pour compte qui reviennent au pays. Nicolas Cochard étudie l'exemple particulier de la ville-port du Havre, en plein essor et en pleine mutation alors que les mouvements vers les Amériques se multiplient obligeant la ville de François I^{er} à un formidable avatar. Marie-Christine Michaud, dans son analyse du film de E. Crialesse, *Golden Door*, s'intéresse à la représentation que les paysans siciliens, en partance pour les États-Unis, se forgent du voyage transatlantique. Il s'agit à travers l'image de définir l'élaboration des stratégies familiales, la séparation des biens et l'insertion dans un pays étranger une fois passées les difficultés administratives du départ et de l'arrivée : autant de doubles victoires personnelles, réussir à partir et réussir à s'intégrer tout en se créant une nouvelle identité. Dans une perspective complémentaire, Thierry Rinaldetti, prend l'exemple de l'émigration à partir de l'Apennin ombrien pour souligner que le phénomène migratoire des Italiens vers les Amériques est un mouvement organisé et collectif, avec ses itinéraires, ses relais, ses réseaux éprouvés. Simon Balloud se penche sur le cas de dix « demoiselles de l'Instruction » parties de France pour le Canada et dont l'expérience est relatée dans le journal de voyage de sœur Saint-Ouen. La grande aventure mille fois vécue où « l'émigrant devient migrant » une fois embarqué sur le géant d'acier. L'émigration outre atlantique n'est ni rassurante, encore moins apaisante. Elle demeure une entreprise périlleuse.

Que la réalité soit décevante ou non, l'aventure vers les Amériques persiste à nourrir les imaginaires.

La deuxième partie, « Rouliers des mers » se concentre sur l'ouverture des routes transatlantiques dans la première moitié du XVII^e siècle, début de l'ère coloniale outre-mer pour la France, l'Angleterre et les Provinces-Unies. Ces rotations obéissant aux alizés de l'Atlantique Nord, ces navigations hauturières, créent, dans le cas présent de voyages vers les Antilles et le Canada, la profession de marin au long cours. L'analyse de Éric Roulet s'attache à souligner à quel point les itinéraires sont sujets à questions pour les maîtres des bâtiments. S'appuyer sur l'expérience des autres, sur le vécu mais, à cette jurisprudence de la mer savoir innover face aux aléas climatiques, aux imprévus, aux avaries en tout genre. Bernard Grunberg, en réponse, revisite les récits de voyages, principalement écrits à l'époque par des missionnaires qui font part de leurs joies et leurs souffrances, rapportant de précieuses anecdotes sur la vie à bord, de la pêche au passage de la ligne (tropicque du Cancer et parfois équateur). Un bilan mais qui servira de base à de futures recherches tant cette première partie du Grand Siècle recèle encore bien des archives inexplorées. Philippe Hrodej s'intéresse plus précisément aux types de navires utilisés dans le commerce rochelais à destination des Antilles et, face à des marins peu loquaces, s'appuie sur les documents administratifs tels que les rôles d'équipage et les états de chargements pour mieux comprendre l'existence des gens de mer souvent oubliés dans les relations de voyage. Sébastien Martin relève la spécificité des préparatifs et des conditions de voyage sur les navires de guerre au XVIII^e siècle insistant sur ce qui fait (ou non) la qualité du voyage : la nourriture et l'espace de vie. Navigation marchande ou transport de guerre, les passagers comme les marins font face à l'inconnu, l'imprévu, voire l'indicible. Le navire demeure, malgré le passage du temps et les progrès techniques, un espace carcéral auquel il faut se soumettre.

La troisième partie insiste sur la « Représentation du voyage » qu'elle soit issue de l'expérience des hommes et des femmes ou de leur imagination. La mer est aussi un décor qui peut servir de toile de fond à un cheminement personnel. Grégory Wallerick s'intéresse à la vision de l'océan que procurent les gravures du XVI^e siècle et qui montre que de très utopiste et idéalisée, cette iconographie devient de plus en plus réaliste au fil des traversées qui se multiplient. La connaissance finit par abolir l'imaginaire. Sara Watson s'interroge sur la portée des discours puritains du XVII^e siècle qui donnent au voyage transatlantique une dimension spirituelle, biblique même. En cherchant à bâtir une société nouvelle protégée des vices européens par le bouclier incarné par l'Atlantique, c'est tout le mythe du Nouveau Monde qui prend forme, un paradis qui se mérite par l'effort. La traversée constitue

les fondements de cette régénération. La traversée apprend à vivre, à survivre dans l'honneur. Julien Roger le constate quand il relate le périple transatlantique de Norah Lange dans les années 1930 à travers son roman *45 días y 30 marineros*, roman de rupture et de reconstruction identitaire : le seul voyage à s'effectuer dans le sens du retour vers le Vieux Continent. On constate que les représentations du Nouveau Monde ne cessent d'évoluer au fil des années, entre les gravures du XVI^e siècle et les romans des années 1930 : l'univers américain s'est ouvert aux regards des auteurs européens et ce, en partie, grâce à une meilleure exploration des nouveaux territoires et au développement de moyens de communication plus modernes.

Toutefois, force est de constater que les multiples expériences ici décrites témoignent d'une même obligation : braver les flots et les tempêtes, dépasser l'immensité de la mer et se dépasser soi-même, subir cette épreuve et parfois expier ses péchés pour bâtir ou reconstruire. La traversée de l'océan a une valeur symbolique mais aussi pragmatique, culturelle, sociale ou politique en remettant en question les modes de vie et de socialisation en Europe. Ces « passagers du vent », qui s'agitent, supplient, blêmes, livides à force d'être malades, de subir les privations et la colère de l'océan, débarquent, indifférents et sans reconnaissance du cœur d'être encore « vifs », s'enfuient tout accaparés qu'ils sont à revivre. Ils laissent derrière eux les témoins discrets que sont les marins, les transporteurs, les rouliers qui savent que la mer n'autorise la vie qu'au jour le jour. Qui ne savent sans doute qu'écrire les lettres formant la clé : après le A, le T puis le L...

Cet ouvrage, pluridisciplinaire, qui couvre des périodes diverses, dévoile des points de vue variés. Le voyage transatlantique a nourri les imaginaires en plus d'avoir marqué l'Histoire. En proliférant, il a encouragé les initiatives et poussé au départ ceux qui aspiraient à une vie meilleure, cherchaient l'aventure, une terre, la liberté, la richesse ou la gloire. Le rêve américain aux facettes protéiformes uniquement accessible par cette vaste antichambre « entre mer et ciel ».