

HEUREUX QUI COMME ULYSSE...

AVANT PROPOS

Il était une fois un enfant (c'était dans les années soixante) à qui son professeur de Lettres proposa un jour l'explication du poème de Du Bellay "Heureux qui comme Ulysse". Le cours de Français de seconde épluchait consciencieusement les auteurs du programme et suivait son rythme sévère. Routine scolaire appliquée que rompt soudain l'évocation d'Ulysse; quelques mots magiques qui résonnent encore et surtout, sans doute, cette promesse de bonheur: "Heureux" et ces deux navigateurs mythiques qui faisaient tout soudain avec nous un brin de route: Ulysse et Jason - Cestuy-là qui conquiert la toison.

Le petit garçon que j'étais a grandi. Passée la trentaine, il a navigué ses rêves et refait les différentes navigations d'Ulysse : un aller et retour France-Grèce à la voile , un convoi jusqu'en Grèce en passant par des itinéraires différents: côtes Ouest et Est de la Corse et de la Sardaigne, route directe sur les Lipari ou indirecte en passant par Ustica, le tout en tant que responsable du bateau, ce fameux "maître à bord" sur lequel nous reviendrons. Passé le détroit de Messine les deux routes ont été essayées: la remontée de la botte italienne jusqu'au cap Stilo puis la traversée jusqu'à Céphalonie une première fois, le détroit de Sicile, La Galite, Tunis-Carthage, Malte et Katakolo dans le Péloponèse la seconde fois.

En Grèce même, je suis une fois passé par le canal de Corinthe pour gagner Le Pirée puis les Sporades du Nord alors qu'une autre fois j'ai fait le tour du Péloponèse pour gagner Mykonos, Délos, Santorin et Rhôdes: croisière qui nous emmenait ensuite en Turquie actuelle, au pays lycien.

D'autres croisières grecques nous ont permis de visiter les Sporades, Thasos, Samothrace et Patmos. Retour par les Cyclades et leur fameux Meltem dont nous aurons l'occasion de parler!

Des milliers de milles nautiques en Mer Egée sur des bateaux différents - toujours assez importants pour passer dans les vagues courtes de cette mer difficile, les équipages étant formés d'amis parfois surpris par la soudaineté des changements de temps et par la force du vent.

Je pense donc au cours de cet exposé, tout en ayant recours naturellement aux travaux des différents et nombreux commentateurs, m'appuyer aussi sur cette expérience nautique.

Après un bref rappel de quelques données archéologiques, je vous parlerai des conditions générales de navigation dans les bassins Est et Ouest de la Méditerranée en m'appuyant sur les Instructions nautiques. Dans une seconde partie nous aborderons la délicate question de la localisation géographique des épisodes du retour d'Ulysse. Enfin je terminerai en vous proposant une réflexion sur le personnage d'Ulysse, sur ses qualités de marin hors pair, de skipper et en élargissant le propos au monde actuel, tel du moins qu'en marin je ressens le personnage.

Je voudrais ajouter que pour mes extraits de l'Odyssée j'utiliserai la traduction bien connue de V. Bérard: elle reste encore toute pleine de sel et d'embruns.

LES DONNEES ARCHEOLOGIQUES

Cette première partie de mon exposé s'appuiera sur les livres de Wace "A companion to Homer" et de Kirk "Homer and the tradition" et "The Odyssey".

Les dates.

Au VIII ème siècle avant J.C., les conditions sociales et politiques en Ionie paraissent changer sensiblement et on assiste à des colonisations nombreuses dans deux directions: la Mer Noire d'une part (et comment ne pas penser au périple de Jason et ses Argonautes?), la Sicile et l'Italie du Sud d'autre part.

C'est vers cette époque qu'il faut situer Homère, au VIII^{ème} siècle donc ou au neuvième siècle. Il est presque certainement ionien et vit à une époque où l'écriture est connue et pratiquée. A cette même période se produisent d'importants changements sociaux : les aristocraties agraires sont remplacées peu à peu par des oligarchies marchandes.

La composition

Le plan de l'Odyssée, plus complexe que celui de l'Iliade, est particulièrement net .

La première partie est une introduction et raconte le voyage de Télémaque en quête de son père et les prétentions exorbitantes des prétendants en l'absence d'Ulysse. Ils vont jusqu'à tendre une embuscade à Télémaque.

Dans la seconde partie Ulysse quitte Calypso puis, échoué chez les Phéaciens, raconte à ses hôtes ses errances sur le gouffre des mers et ses aventures. Enfin les Phéaciens le convoient jusqu'à Ithaque. C'est à cette partie que nous nous attacherons surtout.

La troisième partie raconte la vengeance d'Ulysse et le massacre des prétendants.

La géographie

A l'époque d'Homère la terre était conçue comme un disque circulaire entouré par l'Océan, la source de toutes les eaux. Chaque jour le soleil émerge de l'Océan, qui représente les limites du monde, et y retourne.

D'autre part, il existe une évidence archéologiques de trajets entre toutes les parties de l'Est de la Méditerranée jusqu'à la Sicile et l'Italie du Sud. De tels voyages étaient courants dans le monde mycénien.

Ainsi les données de l'archéologie ont fourni des fondements à nos hypothèses.

Les bateaux de l'époque

Par le texte même de l'Odyssée nous avons des informations sur eux. Nous apprenons qu'il existait déjà à cette époque deux types de navires :

- les vaisseaux de charge, des gros transports à 20 rangs de rameurs qui pouvaient traverser le grand gouffre des mers et servaient au commerce des métaux et des objets précieux et à la piraterie parfois.

- les fins vaisseaux noirs qui sont en fait des bateaux de guerre étroits et rapides.

Ainsi quand Télémaque, le fils d'Ulysse, doit prendre pour retrouver son père un bateau il est précisé que ce dernier a 20 rames de sapin, ce dernier bois choisi pour sa légèreté et sa souplesse. 20 rames et non pas 20 rameurs! L'équipage en effet est beaucoup plus important, plus du double en fait puisque probablement chaque rame est servie par deux hommes, ce qui donne un total de 40 rameurs auquel il faut ajouter deux chefs de nage, un par bord, un pilote, un capitaine - soit au moins 45 personnes pour une embarcation d'une longueur comprise entre 14 et 18 mètres. On fait route à la voile dès que cela est possible, c'est à dire si le vent est portant et modéré : "on dresse le sapin du mât qui a été planté au trou de la coursive, on raidit les étais et la drisse de cuir hisse les voiles blanches." Manoeuvre inverse quand la brise tombe : "mes gens se lèvent, dans le creux du navire ils amènent la voile et, s'asseyant aux rames, ils font blanchir le flot sous la pale en sapin".

On a mis à bord, avant d'embarquer les vivres dont le texte nous donne plusieurs fois la description précise : tout doit être enfermé - cela se comprend sur un bateau non ponté - le vin et l'eau dans des amphores, la farine en de gros sacs de cuir. Une pierre trouée faisait office d'ancre.

Les progrès récents de l'archéologie nous apportent d'autres renseignements: ces bateaux ne comportaient probablement pas de membrures au sens traditionnel mais une forte quille à partir de laquelle se développait un bordé assemblé au moyen de tenons chevillés dans des mortaises. L'inconvénient majeur de type de construction était la fragilité des liens de l'assemblage et la durée de vie assez courte des coques.

LES CONDITIONS GENERALES DE NAVIGATION

Pour donner une idée assez précise des navigations d'Ulysse et de leurs difficultés il nous faut maintenant dire quelques mots des conditions de navigation dans ce bassin. Priorité au dieu Eole et à son outre des vents.

Comme beaucoup d'entre vous l'ont entendu dire la mer Egée est justement réputée pour ses vents forts: Meltem l'été, coups de vent de secteur Nord ou de secteur Sud. La pratique et l'expérience nautiques y sont maintenant encore irremplaçables et en gros on peut distinguer deux saisons de navigation: l'été et l'hiver.

C'est au printemps qu'Ulysse qui a passé l'hiver chez Circé repart après un hivernage agréable ; comme chaque année, il remet le croiseur à la mer après avoir chargé mâts et voiles. En hiver, saison qui commence fin octobre et se termine fin avril, les coups de vent rendent la navigation difficile, parfois dangereuse: le navigateur peut être surpris par ce changement brutal de conditions fin octobre et c'est peut être pour avoir un peu trop flâné en route qu'Ulysse au retour de Troie n'arrive pas à doubler le cap Malée.

Les vents chez Homère

Ils sont assez clairement indiqués et au nombre de quatre. Bien sûr, Homère ne connaissant pas notre boussole, il ne faut pas s'attendre à une description aussi précise de la rose des vents. Homère s'oriente par rapport au levant et au couchant, plus exactement par rapport au lever et au coucher du soleil au solstice d'été.

Le vent du Nord-Est, le Borée

Il est mentionné douze fois dans l'Odyssée. En réalité il s'agit d'un vent de Nord-Est qu'il ne faut donc pas confondre avec notre Meltem. Pensons plutôt à la Bora yougoslave et écoutons Ulysse.

"Mais, nos vaisseaux en mer, Zeus l'assembleur de nuées, nous déchaîne un Borée aux hurlements d'enfer: il noie sous les nuées le rivage et les flots; la nuit tombe du ciel et notre flotte fuit, en donnant de la bande, et la rage du vent nous fend en trois et quatre pièces nos voilures... Il fallut amener, - on risquait de se perdre - et pousser

vers la terre à grands efforts de rames. Là, deux jours et deux nuits, nous restons étendus, accablés de fatigue et rongés par le chagrin...

Mais voici qu'au détour du Malée, le courant, la houle et le Borée me ferment le détroit puis le port de Cythère. Alors neuf jours durant les vents m'emportent sur la mer aux poissons..."

C'est le Borée aussi qui emmène Ulysse et son équipage de Crète en Egypte:

"Le septième jour on embarque et des plaines de Crète, un bel et plein Borée nous emmène tout droit comme au courant d'un fleuve... On n'avait qu'à s'asseoir et qu'à laisser mener le vent et les pilotes."

Le Notos, le vent du Sud

C'est un vent du Sud ou Sud-Ouest nommé 8 fois dans l'Odyssée. Comme le vent des Instructions nautiques, il est chaud et humide et porte le même nom en grec moderne.

Le Zéphyr, le vent de Nord-Ouest

Le grec moderne l'appelle aussi le Ponente et ce n'est pas toujours la douce brise agréable qui pousse le bateau. C'est un vent du Nord, assez froid, glacial parfois qu'il faut en général identifier avec le Meltem.

L'Euros, le vent d'Est

Il désigne le vent d'Est Sud-Est. Les descriptions font parfois penser au Sirocco mais Homère s'attache plus aux directions des vents qu'à notre classification fondée sur une analyse météorologique.

Ainsi on voit que les descriptions actuelles de la météorologie coïncident avec celles de l'Odyssée, une fois la réserve faite sur la différence évidente des mentalités et en lisant attentivement le texte on s'aperçoit qu'il décrit avec précision les brises de terre et de mer des belles journées. Télémaque, par exemple, pour aller d'Ithaque à Pylos attend le soir la renverse du vent et naviguera toute la nuit au portant, poussé par la brise de terre qui se lève en effet en début de nuit, un "droit zéphyr" qui lui permettra de faire route d'une traite.

Etat de la mer, routes

En mer Egée, grâce à la proximité des côtes, les houles de hauteur importante (plus de 8 mètres) sont rares. Mais la houle Méditerranéenne est une houle très courte, dure et hachée. Dans une mer aussi courte la longueur de la carène du bateau est en effet extrêmement importante pour la vitesse et la sécurité. En pratique, une coque d'au moins une douzaine de mètres est recommandée et je ne serais pas surpris d'apprendre que celle d'Ulysse mesurait une quinzaine de mètres.

Cette houle et la direction des vents imposent dans le bassin des itinéraires obligatoires, des routes dont le navigateur ne doit pas s'éloigner. Ainsi en plein été la route vers la Turquie se fait au portant, assez facilement. Le retour vers Athènes en revanche réclame un bon équipage, un bateau solide, capable de remonter contre le vent pendant plusieurs jours. Pour les Mycéniens, quitter l'Ionie pour l'Ouest, suppose un départ fin mai et un retour en septembre ou octobre. Ces routes de la mer, capitales pour progresser vers l'Ouest du bassin et pour la régularité et la sécurité des échanges, se transmettaient de façon orale entre pilotes et l'on comprend par exemple que la situation géographique des Phéaciens doit rester secrète. Athéna le dit explicitement à Ulysse: "Ne regarde personne, ne demande rien. Les étrangers ici reçoivent peu d'accueil; à qui vient du dehors on ne fait pas grand'fête ni même d'amitié." ; à la lecture de l'Odyssée on a souvent l'impression qu'Homère, sans être marin lui-même, connaissait certaines de ces routes et avait sur d'autres obtenu des informations trop vagues, ce qui ne veut pas dire fausses. D'autre part il est probable que certaines routes étaient plus ou moins secrètes pour des raisons commerciales: je pense aux côtes Sud et Ouest du bassin, fermées en pratique aux navigateurs mycéniens.

Courants

Quant aux courants, en Méditerranée, il est bien connu que c'est le vent qui fait le courant. Ainsi lorsque le vent du Nord souffle pendant une longue période, il peut engendrer un courant de 2 noeuds portant vers le Sud. Livrons-nous à un petit calcul: ceci représente un "freinage" sur le fond de $24 \times 2 = 48$ milles, soit 90 kilomètres par

jour. Ces chiffres permettent de mieux comprendre les problèmes de la navigation antique sur des bateaux remontant mal au vent, tirant au mieux des "bords carrés" et ne disposant que de la seule force musculaire de leurs équipages. Ulysse connaît très certainement bien les courants dangereux du chenal d'Ithaque qui l'ont préparé à affronter ceux du canal de Messine ou des Bouches de Bonifaccio.

Les routes et les distances

Pour comprendre l'importance du périple odysseén, quelques notions de distance sont indispensables. Les marins, pour des raisons de commodité géographique, ont l'habitude de parler en milles et en noeuds(un mille à l'heure). Un mille représente 1856 mètres: en pratique on se contente de multiplier par deux et d'enlever un "chouia".

Nestor quand il rentrera de Troie ne mettra que quatre jours pour regagner Argos, en faisant route directe sur l'Eubée, ce qui montre que les bateaux de guerre de l'époque étaient capables de tenir de bonnes moyennes par brise favorables et l'on peut estimer que si tout avait été favorable à Ulysse, il aurait mis un peu moins de deux semaines pour regagner son île, ce qui représente un trajet de 650 milles.

On appréciera mieux après cela les dix ans de l'aventure et certaines allusions perfides de Jean Giono dans sa "Naissance de l'Odyssée":

"je refais pas à pas sur une vieille carte les errances d'Odusseus. J'ai acquis l'intime conviction que le Subtil, au retour de Troie, s'attarda dans quelque île dont les femmes étaient hospitalières et qu'à son entrée en Ithaque, il détourna par de magnifiques récits le flot de colère de l'acariâtre Pénélope."

Mais, puisqu'Ulysse s'égare, suivons-le encore : de Cythère au détroit de Messine il y a en droite ligne 350 milles sans escale, c'est à dire 5 jours de mer en comptant sur une moyenne de 70 milles par jour. Cinq jours à l'estime, sans boussole ni documents nautiques: c'est beaucoup, beaucoup trop, même pour un marin expérimenté qui ne peut tracer sa route sur une carte, n'a pas de loch ni de centrale par satellite! De Messine à Ithaque il ne reste plus que 260 Milles et 100 Milles de Corfou à Brindisi: ces chiffres montrent très clairement l'importance stratégique d'Ithaque et de Corfou,

des royaumes d'Ulysse et d'Alkinoos. En particulier ils montrent l'intérêt vital de la traversée courte Brindisi-Corfou - et ces contraintes ont perduré bien après l'Odyssée.

LA LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DE L'ODYSSEE

Le désaccord entre les commentateurs ne peut être plus complet. Historiquement l'antiquité situait certains épisodes de la légende et nous voyons Thucydide ou Aristote localiser nettement les épisodes. Le 19^{ème} siècle à son tour suivra la tradition mais mettra en cause certaines localisations comme celle d'Ithaque en proposant Leucade. Les commentateurs anglo-saxons actuels ont des avis totalement différents. Il me suffira, je crois, de citer une phrase de Kirk: *"toute tentative pour les situer sur la carte est un gaspillage d'ingéniosité!"*

Mais le marin et l'amoureux du grec en moi se rebellent. Et puis comment oublier les commentaires de V. Bérard, ses livres et albums odysseens, son périple nautique?

Comment Homère ou des Aèdes qui vivaient au bord de la mer, en Ionie, dans une cité commerçante, n'auraient-il pas été au fait des choses de la mer et n'auraient-il pas entendu de récits de voyages? D'ailleurs certaines descriptions sont trop précises et détaillées pour n'être que des inventions.

Et maintenant laissons la parole à Ulysse. Il a été recueilli par Nausicaa au royaume des Phéaciens, dans le palais du roi Alkinoos. Au cours d'un banquet, voici Ulysse qui, tel un aède, raconte ses propres aventures:

"C'est moi qui suis Ulysse, oui, ce fils de Laerte dont le monde entier chante toutes les ruses et porte aux nues la gloire. Ma demeure d'Ithaque est perchée comme une aire sous le Nérîte aux bois tremblants, au beau profil. Des îles habitées se pressent tout autour, Doulichion, Samé, Zante la forestière; mais au fond du Noroît, sur la mer, mon Ithaque apparaît la plus basse, laissant à l'Est et au Midi les autres îles. Elle n'est que rochers, mais nourrit de beaux gars; cette terre! Il n'est rien à mes yeux de plus doux..."

Ithaque

Et commence pour nous la première énigme: Ithaque est-elle Ithaque?

En 1925 un archéologue allemand soutient qu'Ithaque est Leucade, une île séparée du continent dans l'antiquité, la quatrième du groupe cité par Ulysse et bien sûr, la plus basse.

Bérard s'enflamme et polémique. Les fouilles de Leucade, dit-il, n'ont rien donné ; Leucade n'était pas vraiment une île dans l'antiquité puisque le niveau de la mer s'est élevé depuis d'environ trois mètres. Leucade enfin est la plus basse pour un navigateur venu du Nord. Mais l'Ithaque actuelle est plus basse que Céphalonie pour un navigateur venu du Sud-Ouest, le cas probablement le plus fréquent à l'époque: erreur de perspective donc.

Dans l'ensemble, je crois que la localisation de Bérard était juste. Les Phéaciens déposent Ulysse près du port de Phorcys, à Ithaque, dans un excellent abri. De plus, Ithaque dispose d'un havre naturel, Port Vathy, "un bassin presque fermé par un goulet long de 0,5 mille et large de 0,1 mille au minimum entre de hautes terres", et à une demi-heure de marche du port se trouve une grotte à deux ouvertures, la Marmospilia, qui pourrait bien être le sanctuaire des nymphes. Dans la moitié Nord de l'île le port Rheitron semble être le port Frikais actuel, dominé par une montagne.

Ithaque est une île rocheuse, bien en évidence, ses montagnes sont basses (650 mètres) par rapport à celles de Céphalonie. Pourtant c'est à Céphalonie qu'on a trouvé un groupe important de tombes mycéniennes datant des XII^{ème} et XIII^{ème} siècles av. J.C. De plus Tirésias, au Chant XI dit à Ulysse: "Il faudrait repartir avec ta bonne rame à l'épaule et marcher tant et tant qu'à la fin tu rencontres des gens qui ignorent la mer..." A ce compte Ithaque est trop petite. Dans l'Iliade d'ailleurs, le catalogue des vaisseaux montre un Ulysse qui règne sur Ithaque, Zante et Samé alors qu'un autre passage le montre commandant des Céphaloniens.

Il existe donc deux géographies d'Ithaque contradictoires: l'une qui semble désigner Ithaque et l'autre Céphalonie. Mais pourquoi ne pas penser à une évolution historique et à un déclin relatif à partir du XII^{ème} siècle? Le royaume d'Ithaque se serait rétréci et l'imprécision et les contradictions du récit tenteraient de masquer la perte de la domination d'Ulysse sur Céphalonie. Les aèdes auraient volontairement

augmenté la confusion sur les lieux. Samé serait donc bien Céphalonie et Doulichion, Leucade.

Mais si petite qu'elle fût, Ithaque restait bien la dernière escale avant le Noroît et la côte est malsaine jusqu'à Corfou.

Les Kikones

Ulysse, parti d'Ithaque pour le siège de Troie, après dix ans de siège et la perte du cheval, s'en retourne donc chez lui. Et Ulysse l'avisé, l'homme aux mille tours, nous emmène au pays des Kikones:

"En partant d'Ilion, le vent qui nous portait nous mit sous l'Ismaros, au pays des Kikones. Là, je pillai la ville et tuai les guerriers et lorsque sous les murs on partagea les femmes et le tas des richesses, je fis si bien les lots que personne en partant n'eut pour moi de reproches".

Le nom de ce peuple est connu dans l'antiquité qui le situe sur la côte de Thrace. Ulysse poussé donc par un vent favorable et peu violent dans cette partie du bassin, pille cette région riche et boisée.

Les Lotophages

Ulysse ensuite ne peut doubler le Cap Malée, au Sud du Péloponèse, épisode que nous avons déjà évoqué. Alors *"emporté neuf jours durant par les vents de mort sur la mer aux poissons"*, il se retrouve le dixième jour au pays des Lotophages. Le passage est assez court:

"...Chez ce peuple qui n'a pour tout mets qu'une fleur. on arrive; on débarque; on va puiser de l'eau et l'on prépare en hâte le repas que l'on prend sous le flanc des croiseurs... mes envoyés se lient d'amitié avec des Lotophages qui leur servent du Lotos. Or, sitôt que l'un d'eux goûte à ces fruits de miel, il ne veut plus rentrer ni donner de nouvelles... j'avais peur qu'à manger de ces dattes les autres n'oubliassent aussi la date du retour. Mes gens sautent à bord et vont s'asseoir aux bancs. Nous reprenons la mer..."

Je crois que quelques réflexions s'imposent. Sur la durée de la navigation: neuf jours semblent un long délai pour une navigation jusqu'en Libye ou en Tunisie. Le

chiffre est sans doute symbolique. D'autre part nous sommes étonnés par l'imprécision de la description. Bérard situait l'épisode à Djerba: mais alors pourquoi le texte ne fait-il aucune mention d'un phénomène remarquable du golfe de Gabès: les marées peuvent y atteindre une amplitude de deux mètres!

On peut estimer que la localisation proposée est bien la bonne et que la description est imprécise parce qu'Homère lui-même manquait d'informations sur une côte plus ou moins interdite aux navigateurs mycéniens par d'autres marine : je pense ici surtout aux Phéniciens qui fréquentaient ces côtes depuis longtemps.

Sans retard avec Ulysse reprenons la mer, pour gagner le Nord Ouest du bassin, jusqu'au pays des Yeux Ronds, les Cyclopes!

Les Cyclopes

Notons tout de suite la précision descriptive de ce passage au contraire du précédent:

"Au devant de leur port, ni trop près ni trop loin de cette cyclopie, s'offre l'île petite. C'est une île en forêt où les chèvres sauvages se multilient sans fin... C'est que chez les yeux ronds, il n'est pas un navire aux joues de vermillon et pas un charpentier pour construire une flotte..."

Depuis 1954 des fouilles ont été effectuées, dans la région de l'Etna et de Catane, et ont dégagé des établissements mycéniens. Les Cyclopes sont bien évidemment des artisans du feu et du métal. Et le paysage de l'Etna, très majestueux pour un navigateur qui arrive du large et frappant fortement, l'imagination semble mieux convenir que les Champs Phlégréens de Bérard. Les flancs de l'Etna sont fertiles, et pourquoi ne pas penser pour l'oeil rond et unique à l'immense cratère? D'autant que l'on retrouve les deux rochers que lance Polyphème à Ulysse lorsque ce dernier s'enfuit: les Scogli dei Ciclopi, près d'un mouillage! Fumée et grondements sourds du volcan, le tableau semble précis.

Ulysse-Personne quittant le pays des Cyclopes s'en va chez Eole, "l'âme encore navrée mais content d'échapper à la mort".

Chez Eole

"Nous gagnons Eolie où Eole a sa demeure. C'est une île qui flotte, une côte de bronze, infrangible muraille, l'encercle tout entière; une roche polie en pointe vers le ciel. Eole en son manoir nourrit ses douze enfants... Nous montons vers le bourg jusqu'à leur beau manoir"

Pas d'indication de durée de navigation, ni de direction comme on l'aura noté.

A 30 milles de la côte sicilienne se trouve l'archipel des Lipari. Les Instructions nautiques donnent à leur propos des indications sur les vents: "Quand la côte de Sicile est très apparente, avec une atmosphère particulièrement transparente, on peut s'attendre à des vents de Sud. Si la côte de Calabre est bien claire, il y a probabilité de vent d'Est. La côte de Sicile couverte de nuages annonce des vents du Nord. La côte d'Italie dans les nuages est un signe de vent d'Ouest."

On aura peut-être reconnu l'outre bien pleine du Dieu Eole dans ces vents soufflant des quatre quartiers. Ajoutons que des fouilles archéologiques effectuées à partir de 1950 ont donné des résultats importants à Panaréa, où la présence d'Achéens à l'époque mycénienne est certaine.

Reste que l'on peut hésiter entre les îles: Alicudi est la plus occidentale, elle présente bien une face abrupte, mais c'est un volcan éteint. J'aurais tendance à penser plutôt au Stromboli qui m'a toujours fasciné par ses éruptions violentes et irrégulières. Le volcan est inactif pendant certaines périodes et en mer peuvent flotter les pierres ponce qu'il a rejetées. L'île présente une muraille absolument verticale de scories volcaniques qui tombent dans la mer. Elle culmine à plus de 1000 mètres et un bourg se blottit à ses pieds. J'ai souvent fait escale devant la plage de galets où Ulysse peut-être a tiré son navire sur la grève...

Le pays des Lestrygons

L'île d'Eole quittée, Ulysse et ses compagnons rament six jours et six nuits pour arriver au pays des Lestrygons. Ils n'ont pas de vent donc et l'on sait encore qu'en été les vents sont souvent faibles en Mer Tyrrhénienne. C'est au moteur que j'ai personnellement fait chaque fois le trajet entre les Lipari et la Corse.

En six jours, à raison de cinquante milles par jour, Ulysse et ses compagnons auront parcouru 300 milles. On peut donc raisonnablement les faire arriver sur la côte italienne, en Sardaigne ou en Corse. Il est important de noter qu'Ulysse est alors sorti de l'aire commerciale mycénienne qui comprend la Sicile de L'Est, le Golfe de Tarente et les îles Lipari.

Victor Bérard place l'épisode sur les côtes sardes, à Porto Pozzo. Mais la description de l'Odyssée est précise:

"Nous entrons dans ce port bien connu des marins: une double falaise à pic et sans coupure se dresse tout autour et deux caps allongés qui se font face au devant de l'entrée en étranglant la bouche. Ma flotte s'y engage et s'en va jusqu'au fond s'amarrer côte à côte: pas de houle en ce creux, pas de flots, pas de ride; partout un calme blanc... Seul je reste au dehors avec mon noir vaisseau."

Cette description nous fait plutôt penser à la calanque de Bonifaccio, située à quelques milles de là: la double falaise à pic, les deux caps, l'entrée qui en étrangle la bouche et que l'on devine mal du large, et ce fond de la calanque protégé du clapot par tous les temps. Maintenant encore, Bonifaccio est une escale logique avant de longer la Sardaigne et j'y relâché quand je suis allé en Grèce, sans penser à cette époque, je l'avoue, à cette localisation.

D'ailleurs on comprend mieux l'attaque des Lestrygons qui du haut des falaises accablent Ulysse et ses compagnons de blocs de roches.

Chez Circé

Ulysse repart encore, *"l'âme navrée, content d'échapper à la mort mais pleurant les amis"*... et ses autres bateaux sans doute fracassés dans la calanque transformée en piège.

Il arrive chez Circé. Je voudrais passer rapidement sur cet épisode, peu convaincu par toutes les localisations proposées: dans ce passage la géographie semble de nature plutôt légendaire.

Le pays des Morts

Autre contrée plus légendaire que réelle. Alors que le pays de Circé évoquait une localisation orientale, on pense ici à une extrémité occidentale de la terre.

"Ton vaisseau, dit Circé à Ulysse, traversera l'océan. A quoi bon ce souci d'un pilote? Quand vous aurez atteint le petit promontoire, le bois de Perséphone..."

Toute localisation paraît hasardeuse et l'on voit bien combien c'est l'aspect symbolique qui l'emporte dans cet épisode, encore plus magique que le précédent.

Ulysse, une fois quitté le pays des Morts retourne chez Circé d'où il repartira.

L'épisode des Sirènes, de Charybde et Scylla

La magicienne donne à Ulysse des conseils très précis cette fois et lui indique que deux routes sont offertes à son choix: la première par les Roches Planktes i.e les roches errantes, l'autre par Charybde et Scylla.

La localisation de Charybde et Scylla est relativement probable. Le Déroit de Messine est bien un endroit remarquable, un point de passage obligé et dangereux pour de petits bateaux à rames et à voiles, à cause de ses courants et de ses tourbillons. Dans le Déroit de Messine, au Nord, un rocher remarquable sur la côte Italienne porte toujours le nom de Scylla. Le texte précise qu'il s'agit d'une "cime aigüe que couronne une sombre nuée; la roche en est lisse, on la croirait polie". C'est sur elle qu'Ulysse doit gouverner pour éviter les tourbillons de Charybde produits par les courants de marées qui se succèdent de façon imprévisible plus de trois fois par jour.

Les Instructions nautiques l'indiquent encore: "Devant chacune des éminences se produisent des tourbillons, des gorofalo. Ces tourbillons peuvent être dangereux pour les petites embarcations." Et le texte d'Homère ajoute que trois fois par jour "Charybde engloutit l'eau noire et la vomit". Enfin le déroit est orienté selon un axe Nord-Sud et l'on comprend la terreur d'Ulysse quand il s'aperçoit que le Notos (le Sirocco) le pousse à nouveau dans le déroit.

Il nous reste à ajouter que les oiseaux à têtes de femmes (les Sirènes?) ont été retrouvés dans les fouilles du temple d'Héra Argéia, à quelques kilomètres au Nord de Paestum. Là encore, nous avons un bel exemple du mélange homérique de la fiction et de la réalité.

L'île de Calypso

Calypso est fille d'Atlas, et Atlas d'après Hésiode est aux limites de la terre. D'ailleurs Calypso n'a de relation avec aucun homme ni Dieu, et il faut franchir le Grand Gouffre des Mers pour atteindre son île, une terre aux arbres, des cyprès et des cèdres.

Bérard, qui a retrouvé non loin de Ceuta, presque à l'entrée du Déroit de Gibraltar, une grotte où naissent quatre sources, est sûr de sa localisation. Il fait le compte des jours de navigation qu'indique le texte: dix jours depuis la Sicile et dix sept au retour jusqu'au pays des Phéaciens.

S'il n'est pas sûr que la grotte qu'il a localisée soit précisément celle de Calypso, il n'en reste pas moins de nombreuses indications qui situent l'épisode dans cette région du déroit de Gibraltar, située au bout du monde de l'époque, exploration la plus lointaine d'Ulysse qui mettra dix sept jours pour revenir à Corfou en suivant la direction de L'Ouest. Car les conseils de Calypso sont précis et Homère nous décrit la première navigation astronomique hauturière : " Son œil fixait les Pléiades et le Bouvier et L'Ourse qu'on appelle aussi le Chariot , la seule des étoiles qui jamais ne plonge au bain de l'Océan et Ulysse naviguait en gardant toujours l'Ourse sur sa gauche."

Ainsi cap à l'Ouest depuis Gibraltar, Ulysse parcourt en dix sept jours les 1300 miles du trajet, ce qui correspond à une moyenne horaire de 3 noeuds au portant, vitesse tout à fait conciliable avec celle d'un radeau.

Dernier épisode: les Phéaciens

Tout le monde s'accorde pour situer cet épisode dans l'île de Corfou. Certes, le peuple Phéacien lui-même est fortement enjolivé dans la description d'Homère, mais il

est possible par exemple, de rallier dans la nuit Ithaque depuis Corfou, si les rameurs sont vraiment énergiques et la nuit un peu longue.

Surtout, je crois avoir déjà expliqué l'intérêt stratégique de Corfou sur la route de l'Italie. On comprend très bien alors la richesse des Phéaciens, la qualité de leur marine, leur réputation de passeurs des mers et les descriptions du texte sur la "hauteur des murs de la ville, la beauté des ports ouverts à ses deux flancs et leurs passes étroites et près des noirs vaisseaux les fabricants d'agrès, de voiles, de cordages, les polisseurs de rames..."

Après ces localisations, que je tiens pour probables mais non assurées, je crois utile maintenant de relire en marin quelques passages de l'Odyssée.

LE PERSONNAGE D'ULYSSE

A défaut d'avoir le temps de nous intéresser à tous les aspects de la personnalité complexe d'Ulysse, je voudrais interroger le texte au moins sur trois points: les descriptions du mauvais temps, l'évocation du maître à bord et du marin-charpentier .

Tempêtes et fortunes de mer.

Un premier passage a toujours attiré mon attention:

"Notre vaisseau filait: un bel et plein Borée l'avait poussé déjà au-dessus de la Crète, quand le fils de Cronos décide notre perte... Plus une terre en vue, rien que le ciel et l'eau! Zeus nous pend sous la coque une sombre nuée, dont la mer s'enténébre; la foudre vient frapper le vaisseau qui capote et que le soufre emplit: tous mes gens sont à l'eau. Mais Zeus dans ma détresse, me met entre les bras l'énorme mât de ce navire: c'est qu'il voulait encore me tirer du péril."

Nous avons bien ici la description d'un orage en mer. Je regrette un peu, je l'avoue, sa brièveté. Pourtant les notations sont précises et concordantes: un vent du Nord chargé de pluie, un grain noir subit et la foudre qui s'abat sur le navire. L'odeur du soufre est caractéristique!

Il m'est souvent arrivé d'affronter l'orage en haute mer ou près des côtes. Le mât du bateau dans ces circonstances attire la foudre en dépassant de la surface de l'eau et

le danger est redoutable pour les coques en bois ou en plastique: j'ai connu dans ces moments-là les plus grandes frayeurs de ma vie. Et pourtant, depuis Benjamin Franklin nous connaissons un tour qu'ignorait Ulysse: laisser pendre dans l'eau une chaîne reliée au gréement pour mettre le bateau à la terre. Mais la disproportion entre l'impuissance du marin cerné et rattrapé et la violence des éléments "suscite" l'existence d'un Zeus à qui s'adresser. Et il n'est pas étonnant que la foudre puisse disloquer le navire.

Autre récit effrayant: la célèbre tempête qui s'abat sur Ulysse, seul désormais sur son radeau en vue de la côte phéacienne:

"A peine avait-il dit que Poséidon prenant son trident et rassemblant les nues, démontait la mer et des vents de toutes directions déchaînait les rafales; sous la brume il noyait le rivage et les flots; ensemble s'abattaient l'Euros et le Notos et le Zéphyr hurlant et le Borée qui naît dans l'azur et qui fait rouler la grande houle."

Poséidon a déchaîné contre Ulysse les quatre vents, et je crois le passage très plausible, réaliste même.

La tempête est redoutable non par la seule violence des vents mais par leur rotation progressive. Cette situation météorologique rare se produit au passage d'une dépression dont les isobares sont très serrés ou lors de la conjonction soudaine et imprévisible de deux petites dépressions. Comme au passage d'un cyclone, les vents se lèvent alors très brusquement, et leur rotation après le passage du front froid soulève une mer confuse, qui devient en quelques heures dangereuse puisque se créent plusieurs systèmes de houle. La mise en phase statistique de certaines vagues provoque quelques vagues que les marins appellent pyramidales et qui déferlent dans un fracas de tonnerre. Et le texte indique assez précisément ce qui se passe au bout de quelques heures:

"Son esprit et son coeur ne savaient que résoudre quand l'Ebranleur du sol souleva contre lui une vague terrible, dont la voûte de mort vint lui crouler dessus..."

De telles situations existent sur toutes les mers du globe et restent imprévisibles. C'est une tempête de cette nature qui a frappé la Bretagne un 25 octobre et une autre

qui a chaviré par deux fois à quelques heures d'intervalle un voilier de plus de 10 mètres sur lequel je naviguais.

Je voudrais relever une dernière précision du texte: une mouette sort alors de l'onde - qui est aussi la déesse Ino- et s'adresse au héros d'endurance. Et en effet quand la tempête est au plus fort de sa démesure, il est courant que les mouettes à côté du navire en péril jouent avec les vagues, planant à quelques mètres des cataractes d'eau.

Mais l'Odyssée nous montre aussi Ulysse en capitaine

Le maître à bord

Dans la partie de l'Odyssée qui nous intéresse, Ulysse n'est pas le roi d'Ithaque ou le guerrier mais un chef de bord qui " visita les cités de tant d'hommes et connut leur esprit, celui qui sur les mers passa par tant d'angoisses, en luttant pour survivre et ramener ses gens ".

L'épisode des Sirènes nous montre comment il sait s'occuper de son équipage. Autoritaire au début du passage:

"Je reviens au vaisseau et je presse mes gens de remonter à bord puis de larguer l'amarre"

il change d'attitude et se montre persuasif quand le vent pousse le bateau:

"Amis, je ne veux pas qu'un ou deux seulement connaissent les arrêts que m'a transmis Circé, cette toute divine. Je veux tout vous dire pour que, bien avertis, nous allions à la mort ou tâchions d'éviter la Parque et le trépas. Donc, son premier conseil est de fuir les Sirènes..."

Plus loin, Ulysse sait prendre l'initiative et s'occuper des détails pratiques:

"Alors, de mon poignard de bronze, je divise un grand gâteau de cire; à pleines mains, j'écrase et pétris les morceaux. La cire est bientôt molle entre mes doigts puissants. De banc en banc, je vais leur boucher les oreilles; dans le navire alors, ils me lient bras et jambes et me fixent au mât."

Quand le péril d'un grand flot enfin saisit de peur ses gens, il va sur la coursive relever leur courage:

"Nous avons, mes amis, connu bien d'autres risques! Peut-il nous advenir quelque danger plus grand qu'au jour où le Cyclope nous tenait enfermés?"

Ce passage devrait être médité par ceux qui souhaitent devenir chef de bord. Difficile fonction, de nos jours encore, quand le péril se précise, qui demande d'alterner, comme Ulysse, toutes les attitudes et de savoir passer selon les circonstances du conseil à l'ordre, du respect des consignes techniques aux exhortations.

Pourtant ses hommes ne lui obéissent pas toujours. Lors du premier épisode, chez les Kikones Ulysse, après le pillage et le partage du butin, le dit:

"Alors j'aurais voulu que nous songions à fuir du pied le plus rapide, mais ces fous refusèrent."

Et, mépris caractéristique des consignes du capitaine, en cours de navigation, lorsque la troupe a quitté le pays d'Eole:

"Se tournant l'un vers l'autre, ils se disent entre eux: misère! En voilà un que toujours et partout on aime et l'on respecte! Il ramenait déjà de Troie sa belle charge de butin précieux, alors que nous au bout de ce même voyage n'avions pour revenir au logis que mains vides. Allons vite, il faut voir ce que sont ces cadeaux. Le sac est délié, tous les vents s'en échappent."

L'artisan constructeur

Je voudrais enfin savourer avec vous un dernier passage. Calypso désormais ne retient plus Ulysse en son île et lui propose de construire un radeau:

"Tout d'abord, elle vint lui donner une hache aux deux joues affûtées, un gros outil de bronze que mettait bien en main un manche d'olivier aussi ferme que beau; elle montra le chemin vers la pointe de l'île où des arbres très hauts avaient poussé jadis, tous morts depuis longtemps, tous secs, tous légers à souhait. Lui, coupant ses bois sans chômer à l'ouvrage, il jetait bas vingt arbres que sa hache équarrit et qu'en maître il plana, puis dressa au cordeau. Ulysse perça et chevilla les poutres, les unit l'une à

l'autre au moyen de goujons et fit son bâtiment. Les longueurs et largeurs qu'aux plats vaisseaux de charge donne le constructeur, Ulysse les donna au plancher du radeau; puis dressant le gaillard, il en fit le bordage de poutrelles serrées; il planta le mât emmanché de sa vergue; en poupe il adapta la barre à gouverner; alors de claies d'osier ayant contre la vague ceinturé le radeau, il lesta le plancher d'une charge de bois."

Tout le passage nous émerveille. La sagesse d'Ulysse qui se contente d'un radeau puisqu'il n'est pas un artisan, un charpentier de marine et qu'il ne connaît pas tous les tours de main. La précision du projet: un radeau défendu par de faux bordés contre la vague, lesté à l'avant pour équilibrer le poids du château arrière, solidement chevillé pour tenir dans la houle. Ulysse sait choisir ses bois, secs et légers, son outil, cette double hache_ en marine on dit l'herminette. Le ratio longueur/largeur est respecté et surtout, en quatre jours, tout est terminé, le radeau flotte. J'ai souvent pensé au Robinson de Michel Tournier, incapable de construire un vrai radeau! Il arrive à bien des marins d'évoquer l'île déserte. Avec une seule hache seraient-ils capables de construire un radeau qui tienne la mer?

Nous admirons ainsi en Ulysse ses qualités de charpentier, d'homme du concret. Nous retrouvons ici cette intelligence pratique, cette "métis" grecque, si magistralement définie par Jean-Pierre Vernant. Un marin gagne à connaître son bateau sur le bout des doigts, son moteur ou ses voiles, la construction de la coque. Alors, aussi confiant qu'Ulysse, en maître il peut gouverner.

CONCLUSION

Au terme de notre étude, il est possible, je crois, d'élargir un peu le propos.

Méditation sur le personnage d'Ulysse d'abord

Pour tous les marins, le louvoyage constitue une expérience fondamentale. Il est inutile et dangereux de s'obstiner à remonter contre un vent et une houle contraires; mieux vaut tirer des bords, biaiser en langage de terrien et parfois attendre. Ulysse rentrant en Ithaque sait mûrir sa vengeance comme il avait su biaiser avec le Cyclope Polyphème. Les traductions françaises accolent souvent au nom d'Ulysse les

qualificatifs d'ingénieux, d'homme aux mille tours, de rusé. C'est forcer un peu le texte: polumétis en grec désigne seulement l'habileté, le sens pratique de celui qui doit parfois louvoyer faute de mieux. Pensons à l'épisode de Nausicaa qu'Ulysse désarme par sa franchise. C'est qu'en mer si l'on peut biaiser, on ne peut pas longtemps tricher.

Méditation sur l'art du conteur et l'évasion

Ulysse racontant ses aventures l'éprouve le premier. Que signifient une croisière, une aventure, une quête, sans le récit du marin? Celui qui vit son aventure se doit, à lui autant qu'aux autres, de la décrire: les mots s'envolent moins vite que les embruns, encrent son périple. Le voyage devient une autre réalité. L'exploit et le périple se nourrissent de mots qui magnifient le souvenir. Dans notre monde actuel, têtue dans sa recherche de solutions concrètes, applicables immédiatement, le procédé du récit mythique propose un voyage intériorisé, une évasion différente. On n'épuise pas d'ailleurs un personnage aussi protéiforme et complexe qu'Ulysse.

C'est qu'en nous, par l'imagination, il continue à chanter et nous enchanter, à voyager et nous faire voyager. L'élan est donné et la nef lancée: "Heureux qui comme Ulysse..." Le bonheur est le lot du navigateur, lequel sait désormais que la mer est ronde et qu'elle ramènera au terme de la course son voilier au port d'attache: "Orbs Terrarum, orbs marium" qui allonge la foulée du marin pour mieux l'ancrer ensuite au point symbolique de son désir et de ses craintes.

En nous, Ulysse affronte Cyclopes et Sirènes, défie Poséidon ou se laisse porter par les flots. En nous, il suit son bonhomme de chemin et si nous faisons route avec lui, il nous mènera peut-être dans d'autres pays, vers d'autres errances de nous-même, mers du couchant où nous oserons nous aventurer à son exemple.

D.DUFAYARD

JUIN 1991