

# "Vivre la mer : de l'émotion océanique vécue à l'émotion océanique retransmise"

## Séminaire Géographie des émotions

Compte rendu : séance du 5 janvier 2017 par Marie Jussaume

**Camille Parrain** (MCF en géographie, Université de La Rochelle)

[camille.parrain01@univ-lr.fr](mailto:camille.parrain01@univ-lr.fr)

### Profil de l'intervenante :

Camille Parrain est enseignante-chercheuse à l'université de la Rochelle spécialisée en géographie physique des espaces océaniques côtiers et hauturiers. Après avoir réalisé en 2010 une thèse consacrée à la « *Territorialisation des espaces océaniques hauturiers. L'apport de la navigation à voile dans l'Océan Atlantique* », elle poursuit désormais ses recherches au sein du laboratoire Littoral ENvironnement et Sociétés (LIENSs) sur les pratiques maritimes des archipels (Macaronésie et Hawaii). Ses travaux de terrain l'ont conduite à réaliser deux traversées transatlantiques Canarie–Sainte-Lucie et Saint-Martin–Açores pour effectuer des relevés et des observations sur les signaux qui pouvaient indiquer l'arrivée de la terre en pleine mer. En parallèle de ses récoltes de données quotidiennes elle tenait également deux journaux de bord qui rassemblent des ressentis plus personnels liés à l'expérience de la traversée transatlantique mais qu'elle a assez peu réutilisés dans son travail de thèse.

C'est seulement à l'occasion de ce séminaire qu'elle s'est replongée dans la lecture de ses carnets de voyages pour mettre en perspective son expérience de la mer et de l'océan au prisme des émotions.

Son exposé s'appuie principalement sur des extraits tirés de ses carnets et d'un blog tenu de manière collective avec les membres de l'équipage du premier voyage. Il est également illustré par des photographies prises lors des différentes étapes qui ont rythmées les traversées, des préparatifs du départ jusqu'à l'horizon du port d'arrivée. De manière plus secondaire, elle utilise également les messages diffusés par les navigateurs sur les réseaux sociaux lors des grandes courses transatlantiques comme la Route du Rhum et le Vendée Globe. Par la suite, elle souhaiterait davantage exploiter ces données.

## I. La mer et l'océan : des territoires sources d'émotions

Que celle-ci soit mythifiée comme dans l'Odyssee homérique ou magnifiée par les œuvres artistiques<sup>1</sup>, la mer est traditionnellement un lieu investi par les représentations des communautés qui la considèrent souvent comme un territoire à part entière. Si, selon Aristote, il y aurait seulement trois sortes d'hommes « *les vivants, les morts, et ceux qui vont sur la mer* », c'est une multitude d'émotions difficilement catégorisables et parfois contradictoires que relève Camille Parrain au fil de ses entretiens. Fascination, apaisement, méfiance, angoisse, terreur, l'investissement affectif suscité par l'élément marin prend des formes multiples et parfois surprenantes comme semble le rappeler l'éventail de superstitions qui rythment encore les habitudes des marins (interdiction de siffler au vent, de partir en mer un vendredi ou de dire le mot lapin sur un bateau) mais aussi les nombreuses métaphores et comparaisons que les enquêtés convoquent pour tenter d'explicitier leur rapport avec une entité maritime difficilement saisissable. La comparaison de l'immensité océanique avec celle du désert terrien est ainsi récurrente. Pourtant derrière cette illusion de monotonie et d'uniformité l'océan se présente comme un territoire aux multiples facettes pour celui qui a appris à décrypter ses particularités. La géographie des émotions permet-elle dès lors de dévoiler la territorialité et la richesse du vécu océanique ?

## II. Une traversée transatlantique au rythme des émotions personnelles

La pleine mer peut s'apparenter à un espace *potentiel*<sup>2</sup> aux multiples visages, susceptible de générer des émotions différentes. Aspiration au rêve, défi personnel, dépassement soi, retour à la maison, les raisons qui motivent l'expérience océanique de chaque individu influencent les représentations du vécu maritime.

---

1 Exposition *La mer : Terre et Fascination* (BNF 13 octobre 2004- 16 janvier 2005).

2 Notion développée par le géographe Yi-Fu Tuan dans son œuvre *Space and Place*, la potentialité d'un espace reflète la façon dont les processus perceptifs influencent les liens affectifs entre les individus et les lieux. Pour lui à travers les réponses aux stimuli, c'est l'intelligence qui dote l'espace de ses qualités. Il parle ainsi d'*espace potentiel* pour décrire cette forme de stabilisation à un temps T qui dissimule pourtant une puissance latente : « *Les individus projettent leurs illusions sur l'espace, ils peuvent investir les choses de leurs intentions et donc leurs donner des capacités.* »

Malgré cette multiplicité Camille Parrain souligne néanmoins que la traversée transatlantique est ponctuée par des pics émotionnels qui rythment l'expérience océanique et influencent la manière dont est perçu l'océan. Les différentes phases de la temporalité du voyage, par le biais de leurs influences sur l'investissement affectif du navigateur, pourraient d'une certaine façon produire une différenciation de l'espace océanique.

**Le départ :** Le stress et la fatigue des préparatifs, l'agitation sur les pontons, la première nuit sur le bateau sont des moments qui suscitent des émotions souvent contradictoires mêlant impatience et appréhension. L'intervenante souligne que le départ pour sa toute première transatlantique fut particulièrement intense tandis que pour la seconde les émotions étaient plus atténuées, peut-être davantage lissées par l'habitude et l'impression de déjà vu. À cette étape temporelle s'ajoutent également des gestes et des lieux précis qui spatialisent les émotions et constituent des points d'accroche au milieu du chaos émotionnel que peut éprouver le futur navigateur. « *Le dernier repas au restaurant* », « *quitter la terre ferme* » et « *larguer la dernière amarre* » sont par exemple des déplacements dans l'espace chargés en intensité émotionnelle. Ils constituent des effets de seuils que le navigateur franchit successivement à la manière d'un compte à rebours ritualisé qui préfigure le départ en mer. Ce pic d'intensité retombe néanmoins rapidement et contraste alors avec l'accalmie des premiers jours à bord. Cet espace-temps intermédiaire est, encore une fois, teinté de paradoxe : matériellement les marins ont quitté la terre mais psychologiquement ils sont encore influencés par le souvenir de leur mode de vie terrien. Le quotidien en mer est ainsi évoqué dans ses capacités restrictives (le stock de nourriture est limité, l'espace du bateau est réduit) et parfois vécu comme un espace de frustration (« *on parle constamment de nourriture* »), de lassitude (la mer est « *calme* », « *désertique* ») par rapport à l'animation de la terre ferme. Le gradient d'isolement progressif peut ainsi s'accompagner d'une certaine forme de tristesse, de malaise accentué par le paradoxe du bateau qui est un espace de vie exiguë, isolé, seul refuge dans un espace marqué par l'immensité, l'imprévu et l'inconnu. Dans ces premiers jours, l'espace océanique semble donc uniforme, interminable et monotone.

**La moitié de la traversée:** Le milieu de la traversée est marqué par une célébration particulière. Cette étape du voyage marque un point de non retour et suscite un « *climax émotionnel* » accompagné encore une fois par des gestes et des pratiques (boire l'eau de l'atlantique, se baigner). A ce stade du voyage l'acclimatation et l'adaptation du navigateur sont plus avancées. Complètement déconnecté des référentiels de la terre ferme, le voyageur est souvent imprégné des rythmes de la vie de l'équipage et sensible aux multiples variations de l'espace océanique qu'il investit physiquement mais aussi psychologiquement.

**L'arrivée :** L'influence de la terre parvient bien avant de l'apercevoir à l'horizon. Les activités et les préparatifs (rangement, inventaire) et l'impatience influencent le vécu océanique et la manière dont les marins perçoivent l'espace maritime. Impatient, le navigateur utilise la sensibilité qu'il a pu acquérir pendant son voyage en mer pour guetter les moindres signes (odeurs, direction des vents, faune...) tout en regrettant la proximité avec la terre qui met fin au voyage (l'envie de rester, de profiter des derniers moments, l'angoisse du retour à la réalité et à l'altérité). Malgré les instruments de localisation Camille Parrain remarque pour les deux traversées que l'approche de l'arrivée s'accompagne d'une perte de repères. Le référentiel n'est plus la mer mais la terre ferme alors que celle-ci est encore absente.

**D'autres émotions plus aléatoires et liées aux conjonctures météorologiques et sociales de la vie de l'équipage influencent également l'expérience océanique :**

**La pétrole :** La pétrole est une condition météorologique particulièrement redoutée par les marins pendant laquelle, faute de vent, le bateau est difficilement navigable. Ce calme plat peut générer une forme de claustrophobie et un sentiment d'enfermement. Le bateau n'avance plus, dérive au gré des courants et parfois même de l'orage.

**La tempête :** La violence des tempêtes en mer suscite la peur et l'appréhension. À noter que les nouvelles technologies, en permettant davantage de communication en temps réel, influencent aussi les émotions ressenties qui peuvent être grossies par anticipation.

**Des rencontres :** Marquées par leurs caractères aléatoire, fugace et leur imprévisibilité, les rencontres viennent rompre la routine sur le bateau. Celles-ci peuvent être de plusieurs natures :

- **La faune marine :** La rencontre avec la faune maritime (goéland, dauphin, baleine...) suscite souvent l'émerveillement et la fascination. Pourtant malgré une très grande proximité les interactions avec la faune rappellent la mise à distance des navigateur avec l'océan. Le bateau matérialise une frontière entre deux mondes proches mais qui restent distincts. Le marin est invité aux frontières de l'espace océanique mais prend conscience qu'il ne pourra jamais véritablement se l'approprier.

- **Les autres navires :** Les instruments de communication modernes peuvent relativiser le sentiment d'isolement et de solitude. Pourtant la rencontre avec d'autres navires génère toujours une forme d'effet d'attente. Le bateau voisin devient alors l'objet de curiosité et d'espoir de bonnes nouvelles comme l'annonce d'une météo clémente ou la présence d'une connaissance à bord de l'équipage.

- **L'équipage :** L'ambiance de la vie quotidienne et les interactions avec les autres membres de l'équipage peuvent également influencer le vécu océanique. Le partage de l'expérience maritime crée une atmosphère qui catalyse ou inhibe l'émergence des émotions et de certaines représentations de l'espace océanique.

Camille Parrain note ainsi que le premier équipage, animé par le même désir de découverte, a favorisé ses propensions à la contemplation et l'inspiration poétique (observation des nuages, divagation) tandis que les pratiques du second équipage (visionnage de films et de vidéos, membres confinés dans les soutes, musiques bruyantes) ont introduit un rupture dérangeante entre son vécu océanique et leur propre détachement.

- **Les avaries :** Les difficultés à bord (panne de matériel, mauvais temps, etc.) peuvent accentuer le phénomène d'usure physique et psychologique de l'équipage. L'océan devient alors un milieu hostile et son immensité est perçue comme menaçante.

- **La fatigue :** La vie à bord est marquée par le rythme des quarts et une focalisation sur l'instant présent qui peuvent susciter une perte de la notion du temps et des hallucinations. Jour et nuit ne sont plus des repères temporels mais des décors d'une même activité. Camille Parrain se souvient avoir confondu une nuit le grincement du mât avec les cris d'un enfant. Au-delà de la rationalité, la fatigue physique au fil de la traversée influence la perception de l'espace océanique.

### III. La mer par les enquêtés

Une seconde partie de l'analyse de Camille Parrain s'appuie sur des entretiens réalisés auprès d'enquêtés et des données de seconde main tirées de paroles de marins (romans, réaction sur les réseaux sociaux, entretiens..).

**Les courses :** A l'échelle d'une course<sup>3</sup>, elle montre ainsi comment leurs émotions permettent de tracer une géographie maritime : la Manche devient alors une « *punition* », les Acores une « *piste de danse* », l'après Acores un « *Verdun* » ou un « *Hiroshima* ».

Les émotions retransmises par les navigateurs attestent donc de cette influence des intempéries et des conditions météorologiques sur leurs émotions. Pourtant, même si les émotions permettent de différencier l'espace océanique, l'objectif d'une cartographie maritime qui se baserait sur les émotions se heurte à leur variabilité. Comme Camille Parrain le soulignait précédemment, le visage de l'océan évolue constamment en fonction de l'instabilité des conditions météorologiques. Le changement climatique vient même remettre en cause la cartographies traditionnelles des vents. Dans ses recherches, elle développe ainsi la notion de « *merritoire* »<sup>4</sup> pour tenter de saisir les spécificités de la géographie de la haute-mer caractérisée par une hypermobilité, celle de l'espace marin mais aussi celle des hommes qui l'appréhendent en le parcourant selon différents itinéraires. L'aspect transitoire et éphémère de la mer remet ainsi en cause le cadre de l'analyse terrestre du « territoire ».

---

3 Propos recueillis lors de la dernière édition de la *Route du Rhum* en novembre 2014.

<sup>4</sup> Camille Parrain, « La haute mer : un espace aux frontières de la recherche géographique », *EchoGéo* [En ligne], 19 | 2012, mis en ligne le 10 février 2012, consulté le 14 février 2017. URL : <http://echogeo.revues.org/12929> ; DOI : 10.4000/echogeo.12929

**Les escales** : Camille Parrain prend l'exemple du port de Horta sur l'île de Faïal dans l'archipel des Açores pour expliquer comment l'escale est un lieu qui concentre les histoires et les aventures des navigateurs. Plusieurs lieux sur l'île cultivent l'imaginaire et les émotions du vécu océanique.

Par exemple, le *Peter's Bar* est un café qui servait autrefois d'ancien relai de poste pour les navigateurs et qui, malgré la diversité des profils de ses clients, est toujours un lieu de partage de la communauté des navigateurs où s'échangent des informations techniques et où prend forme une sorte de communion autour des émotions liées à la mer.

La Marina est également un lieu où se sédimentent les émotions de générations de navigateurs. Pour repartir avec la certitude d'arriver à bon port, la coutume incite chaque marin à effectuer un dessin sur une pierre du quai. Le port s'apparente ainsi à une mosaïque des mémoires maritimes qui prend la forme d'un palimpseste et révèle à travers chaque dessin des constantes du vécu océanique (éléments aquatiques, faune, vent, tempête...) mais aussi ses évolutions avec notamment l'émergence de nouvelles techniques de navigation (radar, moteur...)

#### IV. Questions et discussions

**- Plus qu'un travail sur l'intensité des émotions une étude sur une échelle qualitative des émotions serait certainement à développer.**

Sur le plan expérimental le vécu océanique, en se déroulant sur le temps long d'une traversée transatlantique, permet de discerner plusieurs types d'émotions qui ne peuvent pas toujours émerger au quotidien. Il serait donc possible d'amorcer une forme de typologie qui discernerait celles davantage liées à la modernité (stress, anxiété), qui sont embarquées au départ ou anticipées à l'arrivée, mais aussi des émotions plus contemplatives, moins furtives rendues propices par la traversée en mer. Dans une perspective phénoménologique l'émotion est autant un accès au monde qu'à sa propre intériorité. Mais cette intériorisation prend du temps, un temps qui est offert par la longueur de la traversée et qui peut être mis à profit.

**- D'un point de vue méthodologique la retranscription du vécu océanique pourrait être limitée par le langage et les termes employés.**

Le seul accès aux émotions des acteurs est donné par les termes qu'ils utilisent alors même qu'ils « *cherchent souvent leurs mots* » ou ne parviennent pas à décrire véritablement une expérience qui reste intime. Le problème des capacités linguistiques et de rhétoriques révèlent ainsi que l'on peut certainement approcher les émotions du navigateur sans vraiment pour autant comprendre ce qu'il vit. Dans ce sens peut-on réellement essayer de comprendre un terrain sans l'avoir vécu ? Il faudrait alors certainement dissocier l'émotion, qui est nommée, de l'affect qui lui n'est pas sujet à la nomination. Par ailleurs, la retranscription d'un terrain n'est pas seulement restreinte aux modalités traditionnelles de l'écrit universitaire mais peut également intégrer des vidéos, des extraits d'entretiens, des images et de la géolittérature (poèmes, romans...). Camille Parrain mentionne ainsi les écrits de Jean Giono dans lesquels elle a trouvé des descriptions et des mots qui retranscrivent son vécu océanique alors même que l'auteur n'est jamais allé en haute mer. Le vécu océanique passe également par des expériences sensibles : la vue, le goût, le son, le toucher.... Une play-list musicale associée à la mer et des prises de sons pourraient également être utilisées.

**- Comment les représentations et les mythes peuvent-ils influencer les relations à l'élément marin ?**

Camille Parrain prend pour exemple la culture insulaire de l'archipel Hawaï. Elle souligne ainsi que la perception de l'océan est légèrement différente car la mer désigne autant le large que les eaux des lagons sur la côte. L'émotion maritime est donc étroitement liée à cet accès à l'eau et aux pratiques de pêche qui sont mises à mal par la privatisation induite par le développement du tourisme balnéaire. Autrefois libre d'accès, les évolutions des politiques foncières initiées par l'aménagement touristique entravent en effet progressivement l'accès au front de mer. Les lagons sont progressivement intégrés dans des périmètres réservés aux établissements hôteliers ce qui remet en question le droit d'usage des populations locales et leurs pratiques héritées.

Dans la mythologie hawaïenne la déesse du feu Pele est associée à des valeurs positives et est supposée rendre la justice. Cette représentation personnifiée des divinités naturelles influence ainsi la notion du danger des coulées de lave ou des tempêtes maritimes qui sont perçues comme des punitions méritées. Les habitations sont donc souvent reconstruites sur les ruines de celles qui les ont précédées car, sans raison valable, la déesse Pele ne les détruira pas.

**- D'un point de vue anthropologique, faudrait-il séparer le traitement des émotions des navigateurs et des non-navigateurs ?**

L'émotion va être vécue et développée de manières différentes selon les portraits des acteurs. Une participante qui a réalisé une thèse sur « *l'ensauvagement des espaces maritimes en Islande et la privatisation de l'accès à la ressource maritime* » explique ainsi que les pêcheurs professionnels et artisanaux ont un rapport à l'environnement qui induit des comportements particuliers. Les stratégies individuelles et collectives sont différentes et marquées par des rites de passages. A l'image du verre d'eau de l'Atlantique bu en milieu de traversée ou du dernier restaurant avant le départ mentionnés par Camille Parrain, la communauté des navigateurs est forgée par des pratiques qui lui sont propres. Les rites de passages créent alors des relations affectives à l'espace océanique différentes par rapport à celles des autres profils de voyageurs. Il serait peut être intéressant de tenter de constituer une cartographie maritime des émotions sur des trajets précis mais aussi en fonction des profils des navigateurs.

**Conclusion :**

Les émotions permettent donc d'une certaine manière de différencier les lieux et de faire éclater l'illusion d'uniformité de l'espace océanique. En donnant des valeurs symboliques à certains espaces (passage d'un cap, moitié de la traversée...) ou à certains moments (départ, arrivée, nuit...), elles donnent sens au lieu maritime et proposent des repères.

Cette organisation spatiale reste néanmoins transitoire, éphémère et la variabilité des conditions qui peuvent susciter les émotions rend difficile la constitution d'une cartographie spatiale stable dans l'espace et dans le temps. L'identification de zones spécifiques en mer est elle même sans cesse remise en cause par des aléas météorologiques, techniques ou personnels. Plus qu'un territoire cartographié aux caractéristiques définies, l'océan présente de multiples visages qui peuvent surgir de façon aléatoire. Chaque voyage semble donc avoir sa propre cartographie maritime qui est influencée autant par les conditions météorologiques que la sensibilité du navigateur. Ce constat appelle donc à repenser la manière de cartographier et certainement à se détacher du modèle traditionnel de la carte linéaire au profit d'autres approches favorisant la réticularité des espaces itinérants : une cartographie à géométrie variable qui ne dépendrait pas seulement d'une échelle spatiale mais aussi temporelle, météorologique et humaine.