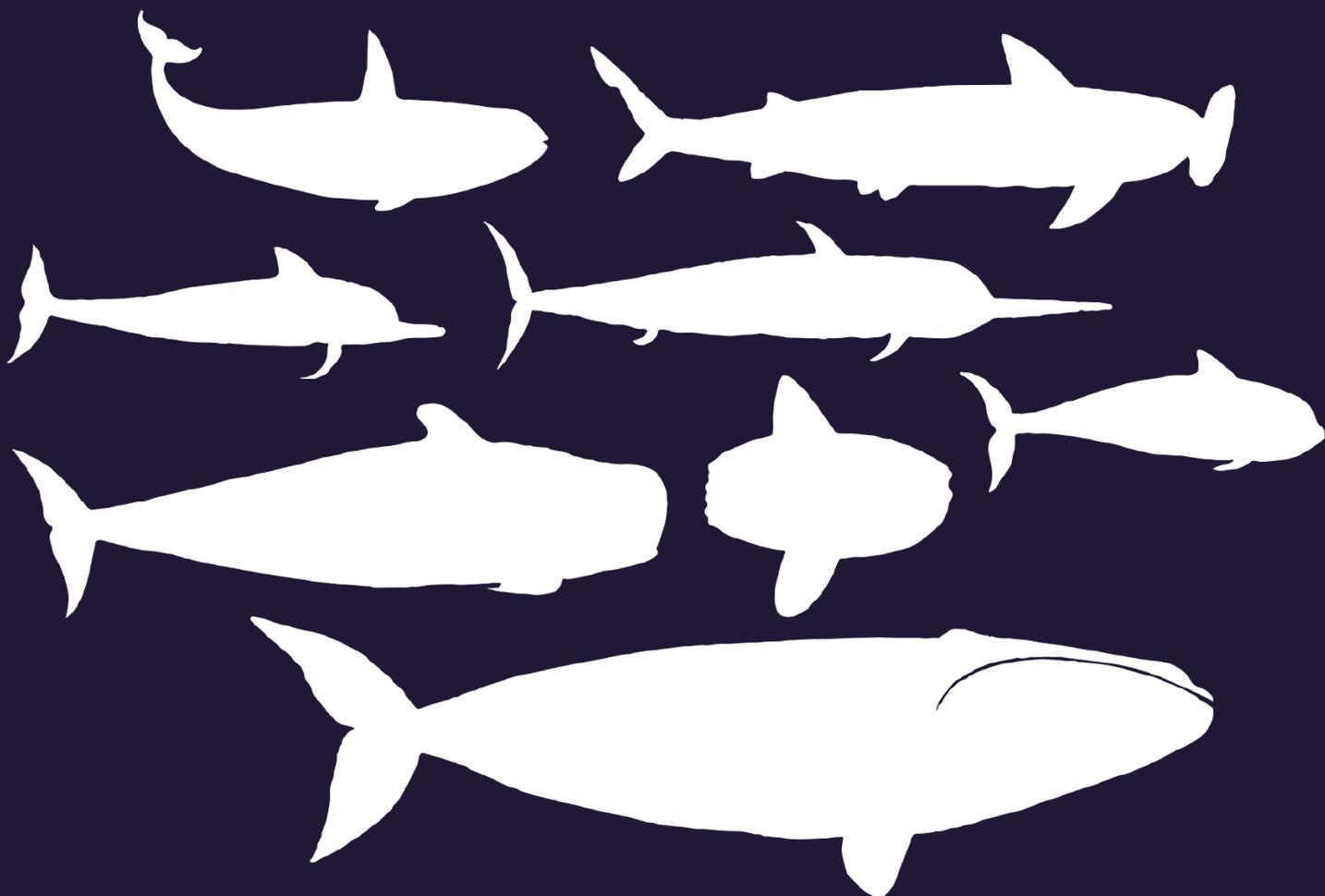


LA MER DÉCHAÎNÉE D'ACHAB :  
UNE HISTOIRE NATURELLE DE

# MOBY ~ DICK



RICHARD J. KING





Titre original : *Abah's Rolling Sea: A Natural History of Moby-Dick*

© 2019 by Richard J. King. All rights reserved.

© édition française, 2023, Éditions La Baconnière

Éditions La Baconnière  
46 ch. de la Mousse  
1225 Chêne-Bourg  
Suisse

editions-baconniere.ch

ISBN : 978-2-88960-124-0

Graphisme : Marco Saccaperni

Les images bleues en pleine page sont des détails des gravures de Gustave Doré qui illustrent *The Rime of the Ancient Mariner* de Samuel Taylor Coleridge dans une édition allemande de 1877.

Relecture : Céline Legendre

Relecture de la traduction : Ivana Erard

Ce livre a été imprimé à Langnau dans l'Emmental par l'entreprise familiale Vögeli selon les critères stricts de la norme Cradle to Cradle Certified® GOLD, qui représentent aujourd'hui la solution la plus adaptée à des imprimés durables de qualité, complètement exemptes de produits nocifs. Cette certification est en effet la plus avancée à ce jour en matière de production circulaire de biens et de services respectueux de l'environnement. Le produit est également entièrement compostable, neutre en CO<sub>2</sub>, et le papier provient de sylvicultures renouvelables européennes.

La Baconnière bénéficie du soutien de la République et canton de Genève de 2023 à 2027 et de l'Office fédéral de la culture pour les années 2021-2024.

Cette publication a bénéficié du généreux soutien de la fondation Leenards et son impression a été prise en charge dans le cadre d'une aide au tournant écologique du Canton de Genève.

RICHARD J. KING

LA MER DÉCHAÎNÉE D'ACHAB :  
UNE HISTOIRE NATURELLE DE  
*MOBY DICK*

Traduit de l'anglais (États-Unis)  
par Thierry Gillybœuf

Éditions La Baconnière

Je crois pleinement en les deux : la poésie et la dissection.

Ralph Waldo Emerson, « Le Naturaliste », 1834

## INTRODUCTION

On peut prédire que chaque génération trouvera ses propres symboles dans *Moby Dick*. Les nuages passeront et changeront au-dessus de cet océan, et l'océan lui-même renverra le reflet de ces changements dans ses profondeurs.

Lewis Mumford, *Herman Melville*, 1929<sup>1</sup>

Le matin du jour où le Capitaine Achab va mourir, il est posté à la tête de mât pour la toute dernière fois. Dans quelques heures, la ligne attachée au harpon qu'il s'apprête à lancer sur la Baleine blanche s'enroulera autour de son cou et l'entraînera par-dessus bord, provoquant sa noyade. À une trentaine de mètres au-dessus des flots, Achab se dit à lui-même : « Mais que je donne encore une fois un coup d'œil à la ronde sur l'océan, d'ici en haut ; c'est le bon moment pour cela... Spectacle ancien, si ancien ! et cependant si jeune en quelque manière, et qui n'a pas changé d'un trait depuis qu'enfant, sur les dunes de Nantucket, je l'ai vu pour la première fois ! Le même, oui le même... et le même pour Noé et pour moi. »<sup>2</sup>

L'océan d'Achab était-il vraiment le même que celui de Noé ? Était-il le même que le nôtre ? Herman Melville (1819-1891) a achevé la rédaction de *Moby Dick, ou le Cachalot* en 1851. Il avait situé l'histoire une dizaine d'années plus tôt. Ces années 1840-1850, qu'il a connues, ont vu des révélations et des bouleversements majeurs sur la place du genre humain dans le monde naturel, et son roman était, de loin, l'œuvre littéraire américaine la plus profonde de son temps à avoir l'océan pour décor. Il devait le rester pendant tout un siècle au moins, et peut-être l'est-il encore aujourd'hui. L'histoire naturelle que vous tenez entre vos mains se propose de raconter en quoi *Moby Dick* sert d'étalon pour appréhender la connaissance et la perception qu'à l'Amérique de l'océan et de ses habitants — et comment cette vision de la mer a changé jusqu'à aujourd'hui. *Moby Dick* a été le premier roman, par exemple, à mettre en scène des animaux marins pour faire ressortir des sous-entendus métaphoriques et spirituels révélateurs de notre propre comportement. Quand on lit *Moby Dick* en ce XXI<sup>e</sup> siècle désormais bien ancré dans l'Anthropocène, on peut y voir un chef-d'œuvre protodarwinien et proto-environnementaliste du *nature writing* sur fond d'océan qui a encore beaucoup de choses à nous dire, en particulier en regard des crises mondiales que nous traversons.<sup>3</sup>

Ismaël explique à plusieurs reprises dans le livre que les deux tiers de la planète sont recouverts d'eau. Les géographes estiment aujourd'hui ce chiffre à environ 71 % de la surface du globe. Melville avait compris

ou pressenti, ce qui est toujours vrai, que la mer régit notre climat, notre biodiversité, notre économie, notre politique internationale et notre imaginaire. L'océan reste l'écosystème le plus vaste, le plus fascinant, le plus complexe et le plus sublime de notre planète. Il abrite encore — pour nous — parmi les formes de vie les plus étranges et les moins bien connues sur Terre.<sup>4</sup>

Quand je suis parti en mer en 1993, au départ de Vancouver, en Colombie britannique, j'avais 22 ans, quelques mois de plus que Melville quand il s'est enrôlé pour la première fois à bord d'un baleinier dans le port de New Bedford, en 1841. Quand j'ai embarqué à bord de mon navire, un trois-mâts goélette baptisé *Concordia*, ma destination était également le Pacifique Sud. Professeur d'anglais fraîchement émoulu, je suis parti de Vancouver et j'ai passé onze mois avec des lycéens nord-américains, à sillonner le Pacifique, en formant un énorme huit avec les îles Hawaï au centre. Nous sommes allés, entre autres, à Hilo, Majuro, Darwin, en Papouasie-Nouvelle-Guinée, à Bali, à Oahu, aux Fidji, à Sydney et sur l'île Pitcairn, avec San Francisco comme terme de notre traversée. J'ai lu *Moby Dick* pour la première fois dans une chaise de paille à Moorea, en Polynésie française. Je l'ai lu pendant quatre jours de suite, sans me douter que Melville avait lui-même musardé sur cette île, peut-être même sur cette plage en particulier.

Un après-midi, alors que j'enseignais *Moby Dick* depuis quelques semaines et que j'en étais au neuvième mois de cette première traversée, j'étais en train de relire le roman tandis que nous voguions en direction de l'île de Pâques. J'avais besoin de temps et d'espace et j'ai donc grimpé sur le gréement pour regarder la courbure de l'horizon. Je suis monté tout en haut de la vergue du petit perroquet, à une trentaine de mètres au-dessus de la surface de l'eau. En me penchant par-dessus la fusée de la vergue tribord du petit perroquet, le point le plus élevé et le plus éloigné du pont que je puisse atteindre, j'ai vu au large de la proue ce que j'ai cru être le souffle unique et hardi d'un cachalot. J'étais tellement plongé dans le roman — à réfléchir au symbolisme chrétien, aux parallèles avec le

fascisme et aux liens avec le *Paradis perdu* de Milton<sup>5</sup> — que la vue d'un cachalot vivant confinait au miracle. Je n'ai pas crié en direction du pont. Le souffle de brume semblait être une offrande qui n'était destinée qu'à moi seul. J'ai regardé les nageoires du cétacé quand il a plongé.

Ce dont j'ai pris conscience dans les jours qui ont suivi, c'est que, pour moi, *Moby Dick* est d'abord et avant tout un roman sur l'océan qui vit, respire, inspire la crainte et le respect, et sur ses habitants. La plupart des analyses de ce grand roman américain passent trop rapidement sur la vie marine au large que Melville a tant prisée et embellie.

Cette histoire naturelle entend mettre en exergue cet arrière-plan en suivant plus ou moins la chronologie du périple du *Pequod* et explorer des thématiques touchant à la biologie marine, à l'océanographie et à la science de la navigation qu'Ismaël a abordées dans *Moby Dick*.

Aujourd'hui, plus de vingt-cinq ans après ma première traversée, comme la plupart des lecteurs de *Moby Dick*, je sens bien que les mers du monde sont vulnérables, fragiles, et qu'elles ont besoin que nous veillions sur elles. Nous avons pratiqué la surpêche, surdéveloppé les habitats côtiers et fait exploser le taux d'introduction d'espèces marines invasives. Nous avons pollué la mer avec les marées noires, les écoulements des usines chimiques et l'omniprésence des déchets plastiques. La quantité de dioxyde de carbone dans l'atmosphère a augmenté de plus de 70 % depuis les années que Melville a passées en mer, et continue de croître. Depuis les premiers relevés, en 1895, ce dioxyde de carbone a non seulement fait gagner entre 0,7 et 1,1°C à la température moyenne de l'air, mais il a aussi entièrement modifié la chimie et la température de l'océan lui-même — un exploit *a priori* impossible. Nous lançons des harpons sur un océan anonyme, en nous tuant lentement nous-mêmes quand nous entraînons par le fond, avec nous, des écosystèmes tout entiers. Avant la montée des océans et le spectre insaisissable de la fonte des glaces polaires, Melville a vogué, dans les années 1840, sur un océan Pacifique dont le niveau était sans doute 20 centimètres plus bas qu'il ne l'est aujourd'hui.<sup>6</sup>

Mais alors que nous voyons la fonte des glaces dans des documentaires télévisés, que nous essayons de limiter l'érosion de nos côtes due à l'augmentation du niveau de la mer et aux effets du changement climatique sur les communautés îlotières, côtières et arctiques, que nous nous préparons pour la prochaine tempête et que, tel Ismaël, nous nous dédoublons passivement de n'avoir acheté qu'une bouteille d'eau en plastique ou un sushi au thon de plus, parallèlement, l'océan ne nous apparaît pas que comme un écosystème vulnérable qui a besoin de notre protection. Parce que nous continuons en effet, peut-être même à cause de romans comme *Moby Dick*, de vouer à notre océan du XXI<sup>e</sup> siècle le même culte que Noé, Jonas et Achab. Malgré toutes nos avancées technologiques et nos connaissances scientifiques, la mer continue de nous paraître implacable, indifférente, immortelle et sublime, cherchant à nous attirer à elle en jouant de sympathie et de bienveillance, avant de nous botter les fesses sans même un regard en arrière.

Par exemple, bien des années après ma traversée à bord du *Concordia*, l'après-midi du 17 février 2010, à environ 300 milles nautiques de la côte du Brésil, le bateau a essuyé un grain violent. L'homme de barre a modifié le cap pour l'éviter, mais trop lentement. Le vent a tant fait gîter le *Concordia*, et si rapidement, que l'eau a commencé à s'engouffrer par les écoutilles, les portes et les soupiraux — qui, avec le recul, auraient dû être fermés —, tandis que le navire était couché sur le côté. La vergue sur laquelle je m'étais perché bien des années plus tôt, au cours de ma première traversée, s'est brisée avant de s'abîmer dans les flots chaotiques. Les voiles se sont remplies d'eau de mer. Depuis les ponts inférieurs, étudiants et membres d'équipage ont grimpé tant bien que mal le long des cloisons, désormais à l'horizontale, désespérant de réussir à s'en sortir. Tous les étudiants, les enseignants et les membres de l'équipage sont parvenus tant bien que mal à monter à bord de quatre canots de sauvetage gonflables. Le bosco a nagé pour récupérer la balise de détresse. Le vent a emporté les canots pleins à craquer. Alors qu'ils déviaient en proie à l'effroi, leur *Concordia*, mon *Concordia*, a coulé par le fond. Les soixante-quatre

naufragés sont restés en mer pendant trente-six heures sans gouvernail, sans savoir si quelqu'un quelque part savait ce qui s'était passé. En suivant leurs signaux radio et GPS, puis les fusées de signalisation, la marine brésilienne et deux navires marchands, le *Crystal Pioneer* et le *Hokuetsu Delight*, ont sauvé tout le monde.<sup>7</sup>

Au XXI<sup>e</sup> siècle, la tragédie en mer est moins rare qu'on pourrait le croire. La mer continue d'emporter nos plus gros bâtiments à coque d'acier. En 2015, quatre-vingt-cinq gros navires ont été perdus en mer à travers le monde. Ce qui représente le bilan le moins lourd de la décennie. Parmi ceux qui se sont abîmés en mer cette année-là figurait le navire marchand américain *El Faro*, de près de 220 mètres de long, qui a été englouti pendant un ouragan et a coulé. Le navire a perdu de la puissance et le contrôle, avant de sombrer dans des eaux d'environ 5 kilomètres de profondeur. Âgé de 36 ans, Mitchell Kuflik est l'un des trente-trois hommes à avoir péri. Il avait grandi dans ma ville de Mystic, dans le Connecticut. Sa fiancée\* était la première baby-sitter de ma fille.<sup>8</sup>

Dans *Moby Dick*, Herman Melville a parlé de la beauté et de la cruauté de l'océan. Il a condensé la vision de la mer au XIX<sup>e</sup> siècle et présagé la mort d'Achab et de son équipage en une seule phrase, pareille à une massue à clous, qu'il a dissimulée dans un court chapitre traitant, entre autres choses, du zooplancton. Je trouve que cette phrase constitue le résumé le plus profond, en langue anglaise, de la relation de l'homme avec l'océan — antérieure à Darwin, à Carson<sup>9</sup> et à toute apparition du concept d'Anthropocène. Melville a glissé cette simple phrase dans le meilleur roman jamais écrit sur la vie en mer — et sur la vie marine :

Mais encore que, d'une façon générale, tout habitant des océans inspire invariablement aux terriens une antipathie et une répulsion presque inexprimables ; encore que nous sachions combien la mer est demeurée *terra incognita* à travers tous les temps, si bien qu'il fallut à Colomb croiser interminablement au-dessus d'innombrables mondes inconnus pour découvrir au bout du compte ce seul et superficiel monde

de l'ouest ; encore que, d'âge en âge, les plus terrifiants des désastres mortels aient immémorialement et indistinctement accueilli ceux qui, par dizaines et centaines de milliers, se sont aventurés sur les eaux ; encore que la plus brève minute de simple réflexion nous apprenne quel bébé est l'homme, si fanfaron de sa science et de ses talents, et se vantant encore de l'avenir que lui promettent cette science et cette habileté sans cesse accrues, quand à jamais, jusqu'au fracas du Jugement, l'océan l'insulte et le massacre, pulvérisant comme rien la plus majestueuse et la plus robuste frégate qu'il puisse faire ; encore que soit tout cela, il n'empêche pourtant que la répétition de ces sentiments éternels les a émoussés et que l'homme a perdu, peu à peu, l'horreur et la terreur de la mer qui étaient en lui depuis les origines du monde.<sup>10</sup>



- Trajet imaginaire du *Pequod* fictif
- Traversées réelles de Melville à bord des baleiniers *Acushnet*, *Lucy Ann* et *Henry*, 1841-1843
- - - Traversée de Melville à bord de la frégate *United States*, 1843-1844
- · - · - Les deux voyages aller-retour de Melville en Angleterre, 1839 (*St. Lawrence*) et 1849-1850 (*Southampton*, *Independence*)

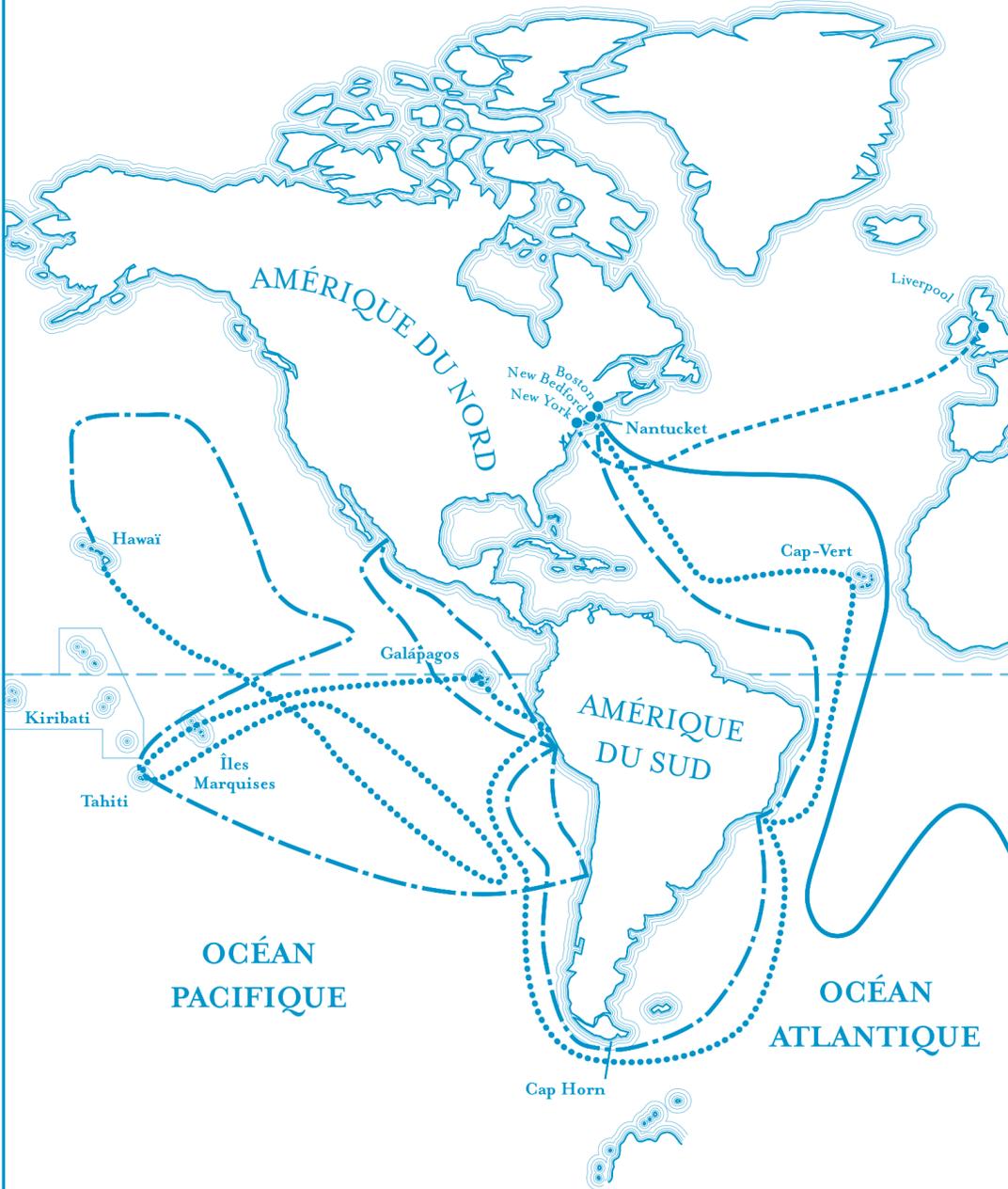
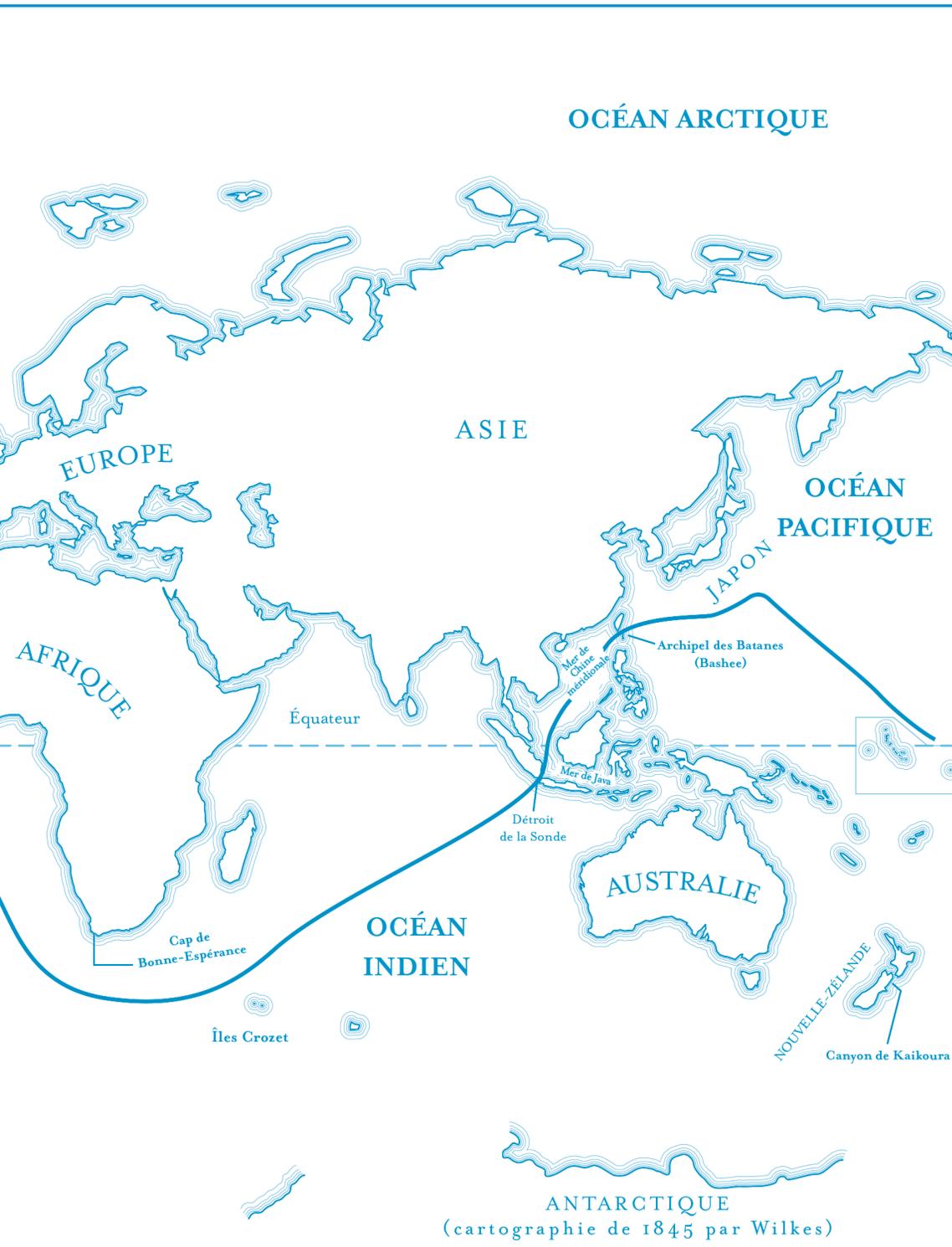


FIG. 1. Trajets du voyage fictif du *Pequod* et des voyages réels de Melville avant l'écriture de *Moby Dick*.



## CHAPITRE 1

HERMAN MELVILLE

CHASSEUR DE BALEINES, ÉCRIVAIN ET PHILOSOPHE NATURALISTE

À bord de l'un de ces baleiniers du Sud, dont la campagne la plupart du temps se prolonge entre trois et quatre ans, le nombre d'heures que vous passez ainsi à la pomme du mât équivaut, au total, à plusieurs mois entiers.<sup>1</sup>

Ismaël, « La Vigie »



Dans le premier chapitre de *Moby Dick*, « Miroitements », Ismaël est au bord du suicide, pressé de quitter la vie citadine et de reprendre le large sur le vaste océan sauvage. Il erre sur les quais de New York, au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, avant que soit érigée la statue de la Liberté, avant que soit construit le pont de Brooklyn, et avant que la population de Manhattan ait atteint le demi-million d'habitants, les immigrants continuant d'affluer pour créer et former la plus grande ville de l'hémisphère Ouest.<sup>2</sup>

De New York, Ismaël se rend à New Bedford, dans le Massachusetts, où la mer permet de gagner sa vie, mais où l'on peut aussi mourir, et où Dieu règne, la baleine étant son agent. À New Bedford, il fait la connaissance de son « âme sœur » polynésienne, véritable héros humain de l'histoire, l'Océanien Queequeg. À Nantucket, il choisit leur navire, le *Pequod*, qui, croit-il savoir, doit son nom à une tribu éteinte d'Amérindiens. Une fois en mer, dans le chapitre « La Tête de mât », Ismaël se collette à la possibilité immédiate de sa propre mort, non pas à cause de la baleine, mais à cause de la quête elle-même.

Les historiens estiment qu'en moyenne, au moins un homme mourait à chaque expédition baleinière au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, sur un équipage de trente hommes et pour un périple en mer qui durait généralement trois ans et demi. La moitié de ces morts était due à la maladie et l'autre moitié à toutes sortes d'accidents, qui allaient de la poursuite de la baleine en elle-même à des chutes malencontreuses alors qu'ils étaient en train d'effectuer une manœuvre sur le bateau ou de scruter la mer à la recherche de ces animaux. Par exemple, peu après Melville, un jeune homme du nom de William Allen s'est embarqué à New Bedford à bord d'un autre baleinier. Il a décrit dans son journal, en 1842, qu'à un moment il s'est retrouvé dans la mâture à scruter les flots à la recherche de baleines. Son camarade de bord, George Stevens, est passé juste à côté, tombant de plus haut encore, à une « vitesse incroyable ». Allen écrivait : « Il a frappé l'eau la tête la première dans un terrible fracas ; l'eau a giclé jusqu'à 30 centimètres au-dessus de la misaine ! » Le capitaine a ordonné qu'on mette une baleinière à la mer, avec quelques hommes à son bord pour rechercher le corps,

mais de l'avis de l'équipage, il a mis un terme aux recherches beaucoup trop vite. Alors qu'ils reprenaient leur route, les marins se sont rendus à la poupe pour demander au capitaine que les vergues du petit perroquet soient capelées « comme tout baleinier qui se respecte » afin d'avoir plus de choses auxquelles s'accrocher. Le capitaine n'a pas accédé à leur requête, consentant juste à ce qu'une corde supplémentaire soit tendue autour des haubans.<sup>3</sup>

À la fin de *Moby Dick*, dans « La Bouée de sauvetage », Ismaël décrit un compagnon de bord qui tombe de la mâture. Après le lever du soleil et le changement de quart, un homme s'extirpe de son hamac et grimpe directement pour prendre son quart. « Il n'était guère depuis longtemps à son perchoir, explique Ismaël, quand on entendit un hurlement là-haut — et tous les yeux levés aperçurent un fantôme qui traversait les airs, puis dans le bleu de la mer un petit bouillonnement de bulles blanches à l'endroit de sa chute. »<sup>4</sup>

Bien avant la mort de ce marin dans le Pacifique, il est clair que la sensation de hauteur et de profondeur chez Ismaël est essentielle pour comprendre *Moby Dick* et la relation du chasseur de baleines du XIX<sup>e</sup> siècle avec son monde aquatique. Après que le *Pequod* a quitté Nantucket, les marins ne visitent plus aucun port. Ils n'aperçoivent pratiquement plus la terre ferme durant tout le reste de l'histoire. Pour autant, contrairement à ce à quoi on pouvait s'attendre, Ismaël évoque à peine le temps, la distance ou les vastes horizons. Dans *Moby Dick*, les descriptions de la vie en mer sont avant tout verticales. Ismaël médite sur les visions tout là-haut, dans la mâture, la hauteur de la voûte céleste et les métaphores du ciel et des nuées comme autant de pensées philosophiques élevées. Après quoi, en contrepoint, il s'appesantit sur les abîmes marins, les plongées les plus profondes et les métaphores de l'Enfer et de l'insondable folie. Dans le chapitre « L'Abandonné », c'est la vision imaginaire d'ordre divin de l'océan sous la surface, tout au fond, qui transforme Pip, le garçon qui a le moins de pouvoir à bord, en un fou délirant. Pip a sauté pour la seconde fois d'une baleinière, et ses camarades de bord l'ont laissé flotter derrière

eux, seul sur l'océan. Sa folie ne surgit pas à cause de l'horizon à perte de vue ou de la distance qui le sépare du navire, mais à partir du moment où son âme, qui jusque-là l'ancrait dans la réalité, désormais perdue, sombre sous la surface.<sup>5</sup>

Melville a construit l'intrigue de son roman autour de la vengeance d'Achab contre un cachalot en particulier et de la quête intellectuelle d'Ismaël pour comprendre le plus grand prédateur sur terre. Ismaël dit que cette espèce se trouve « à quelque cent brasses dans les profondeurs [...] pour une heure et plus »<sup>6</sup>. Tout au long du roman, Ismaël et Achab font régulièrement allusion à la capacité de la baleine à plonger dans les ténèbres. Nous savons aujourd'hui que les cachalots, ainsi que certaines baleines à bec<sup>7</sup>, plongent plus profond et plus longtemps que n'importe quel autre mammifère sur cette planète. Melville et ses contemporains le supposaient pour ce qui est du grand cachalot, sans pouvoir le confirmer avec certitude. Ils n'avaient ni sonar ni émetteur radio pour mesurer la profondeur exacte de la mer ou pour suivre une baleine, mais ils estimaient la durée de plongée d'un grand cachalot à au moins quatre-vingts minutes et des individus qu'ils avaient harponnés pouvaient entraîner 1 500 mètres de ligne sous la surface. Les biologistes ont observé depuis de grands cachalots qui vont s'alimenter jusqu'à 2 000 mètres de profondeur, en restant sous l'eau pendant cent trente-huit minutes.<sup>8</sup>

L'océan d'Ismaël est « insondable » et « abyssal ». Un an avant la publication de *Moby Dick*, le gouvernement américain a dépêché pour la première fois un navire dans le seul but de sonder les profondeurs marines. À l'aide d'un fil en acier, on a enregistré une profondeur fascinante de 10 420 mètres au milieu de l'océan Atlantique Nord, supérieure à l'altitude de n'importe quel sommet sur terre. Ce qui sera infirmé par la suite à cet endroit précis, mais on a mesuré des profondeurs du même ordre dans d'autres fosses océaniques, dans l'Atlantique comme dans le Pacifique. Les océanographes estiment aujourd'hui que la profondeur *moyenne* de la mer est d'environ 3 795 mètres, tandis que l'altitude moyenne sur terre atteint à peine 840 mètres. L'endroit le plus profond du monde, la fosse

des Mariannes, n'est pas très loin de là où il nous plaît d'imaginer que le *Pequod* a navigué vers son destin fatal dans le Pacifique équatorial. Elle fait environ 11 030 mètres de profondeur, fournissant suffisamment d'eau pour noyer le mont Everest... avec le mont Washington<sup>9</sup> posé sur son sommet.<sup>10</sup>

L'idée de ce plongeon dans les profondeurs est venue à Melville après avoir assisté à une conférence donnée par Ralph Waldo Emerson<sup>11</sup> à Boston au cours de l'hiver 1849. Bien qu'il ait trouvé ce dernier un peu trop optimiste et suffisant, poussant crânement sa réflexion trop loin à son goût, Melville n'en a pas moins été impressionné. Après la conférence, il écrit à un ami :

En toute franchise, si nous disons, pour les besoins de l'argumentation, qu'il est fou — alors j'aimerais mieux être fou que sage — j'aime tous les hommes qui *plongent*. N'importe quel poisson peut nager près de la surface, mais il faut une grande baleine pour descendre à plus de cinq milles ou davantage ; & si elle n'atteint pas le fond, eh bien, tout le plomb de galène ne suffira pas à façonner la sonde qui y parviendra. Je ne parle pas de Mr. Emerson pour le moment — mais de tout le corps de plongeurs de la pensée qui ont plongé & qui sont revenus les yeux injectés de sang depuis le commencement du monde.<sup>12</sup>

L'année suivante, dans son éloge de Nathaniel Hawthorne — auquel il devait dédier *Moby Dick* — paru dans *The Literary World*, Melville écrivait qu'un homme au génie supérieur capable de « s'élever à une hauteur aussi sublime » doit également signifier quelque chose « de profond et qui ait du poids ». Hawthorne, affirmait Melville, était un génie doté d'« un grand, pénétrant intellect qui s'enfoncé dans l'univers comme une sonde »<sup>13</sup>.

Pour *Moby Dick*, Melville a puisé les métaphores idéales dans la tête de mât pointée vers le ciel et dans le grand cachalot plongeant dans les profondeurs.

LE BALEINIER *CHARLES W. MORGAN*

Bien que ce soit une chaude matinée de printemps, Mary K. Bercaw Edwards porte un épais chandail de marin sous son baudrier. Elle se tient sur le pont du *Charles W. Morgan* à côté d'un imposant tronçon de chaîne qui mène à un impressionnant crochet rouillé, utilisé autrefois pour retirer la graisse des baleines. Le baleinier est amarré dans l'estuaire du Mystic Seaport, un muséum maritime à Mystic, dans le Connecticut.

« Il peut faire froid là-haut », dit-elle, les yeux levés vers les cerceaux de la mâture.<sup>14</sup>

Bercaw Edwards est la chef d'équipe des membres du personnel du muséum qui montrent aux visiteurs les arts traditionnels et les activités du marin. Pour l'édification des visiteurs, par exemple, elle a maintes fois grimpé, au fil des ans, jusqu'aux cerceaux de la mâture pour crier : « Baleine en vue ! » Elle est également, et ce n'est pas un hasard, enseignante et spécialiste de Melville.

« Ce premier pas est le plus difficile, dit-elle, à cause de la distance. »

Elle se hisse par-dessus la rambarde, jusqu'aux enfléchures, qui sont des échelons de corde attachés entre des câbles verticaux enroulés dans du goudron et de la ficelle. Ces câbles, appelés haubans, s'effilent jusqu'au mât sous la première nacelle, appelée hune inférieure.

Bien entendu, Melville n'a pas navigué avec un baudrier, et les mâts de son navire n'étaient pas soutenus par des agrès verticaux de cordes et d'acier — les constructeurs navals n'ont commencé à utiliser ces matériaux sur des bateaux en activité que quelques décennies plus tard —, mais à part cela, l'ascension en haut du *Charles W. Morgan* est pratiquement identique au chemin qu'empruntait Melville quand il était à bord des baleiniers sur lesquels il a navigué.

Bercaw Edwards monte et s'attache. Pour se déplacer et rejoindre la hune inférieure, elle doit littéralement grimper à plat ventre et, parvenue au bord, se relever sur la petite plateforme. Nous sommes à présent à une

douzaine de mètres au-dessus de l'eau. Le pont du baleinier, vu de là-haut, a des airs de poisson couché sur le flanc. Mais il ressemble davantage à un *mahi-mahi*<sup>15</sup> puisque, contrairement à tous les autres modèles de navires, la proue du baleinier américain n'est pas très pointue, et la partie la plus large de la coque ne se trouve pas en son milieu. La coque du baleinier est plus large vers l'avant. Cette forme permet entre autres d'offrir plus de place pour stocker des barriques d'huile, d'eau et de nourriture. Gardez bien cela à l'esprit quand nous reviendrons sur la scène finale du roman où Moby Dick vient fracasser de sa tête la proue du *Pequod*. La coque du baleinier américain, comme si elle avait suivi une sorte d'évolution convergente, a la même forme que la tête du grand cachalot qui, elle aussi, à peu près carrée devant, s'effile vers le bas en une mâchoire inférieure étroite semblable à une carène.

Voilà ce qu'il est important de savoir au sujet du *Charles W. Morgan* : ce baleinier est pour ainsi dire celui de Melville. Les constructeurs navals ont lancé ce navire en juillet 1841, à New Bedford, dans le Massachusetts. À l'automne précédent, un chantier naval de Mattapoisett, situé juste à 8 kilomètres à l'est, lançait l'*Acushnet*. Ce dernier était le baleinier à bord duquel s'était embarqué, le 3 janvier 1841, le jeune Melville âgé de 21 ans, à l'embouchure de l'*Acushnet River*. Le *Charles W. Morgan* est pratiquement identique à l'*Acushnet* pour ce qui est du tonnage, du gréement et de toutes ses parties fonctionnelles (voir la planche 1, p. 272). Le *Charles W. Morgan* ressemble aussi au *Pequod*, la création imaginaire de Melville sur un modèle plus fantastique et plus ancien : un « bâtiment cannibale ». Par conséquent, quand on arpente les ponts du *Charles W. Morgan*, on s'approche concrètement le plus possible de ce qui a inspiré et conduit Melville jusqu'au Pacifique, avant de l'amener à écrire *Moby Dick*. En ce sens, le *Charles W. Morgan* est l'un des artefacts les plus importants de la littérature américaine. Entortiller ses mains autour des hauts du *Morgan* dans les airs revient à tapoter des doigts sur la rambarde du tribunal de Harper Lee à Monroeville, dans l'Alabama<sup>16</sup>. Ou bien, si elle existait encore, à poser la paume de la main sur la fenêtre couverte de

givre de la cabane que Henry David Thoreau a construite à côté de l'étang de Walden.<sup>17</sup>

« Très bien. Grimpons donc », dit Bercaw Edwards.

## L'EXPÉRIENCE EN MER DE MELVILLE

Troisième de huit enfants, Melville est né à New York. Son père était un marchand de la classe moyenne supérieure qui a fait faillite quand Herman était encore enfant et qui est mort quelques années plus tard en proie au « délire », pour reprendre les termes de Bercaw Edwards, quand Herman était âgé de 12 ans. Sa mère s'est occupée tant bien que mal de sa famille, en s'appuyant sur le frère aîné de Herman et la générosité contrainte de leur grande famille. Melville était loin d'être un prodige intellectuel, bien qu'il ait montré assez tôt des aptitudes pour les mathématiques appliquées et qu'il ait passé deux années dans l'une des meilleures académies scientifiques d'Albany, dans l'État de New York. Mais il a dû en partir pour des raisons familiales. Adolescent, il a lu et s'est instruit grâce à d'autres institutions communautaires quand l'occasion se présentait, et il a travaillé comme garçon de recettes dans une banque puis dans la ferme de son oncle. À 19 ans, il s'est formé pour être arpenteur et ingénieur du génie civil, mais il n'a pas réussi à trouver d'emploi. Au début du mois de juin 1839, il a signé comme simple matelot à bord d'un navire marchand du nom de *St. Lawrence*. Il se rendait à Liverpool pour livrer du coton, avant de revenir quelques mois plus tard dans le port du New York, la cale désormais pleine de barres de métal, de bobines de corde, de matériel de couture et avec trente-deux passagers à son bord.<sup>18</sup>

Il a officié comme instituteur pendant un temps, avant d'aller rendre visite à un oncle à Galena, dans l'Illinois. Il est revenu ensuite à New York pour essayer de travailler dans un bureau. Cela s'est mal passé. D'après son frère aîné, « Herman s'est fait tondre les cheveux, raser les favoris & il ressemble plus à un chrétien que d'ordinaire », mais son écriture illisible et son orthographe incohérente étaient loin d'être un atout pour trouver du

travail. Entretemps, Melville avait lu les romans maritimes de James Fenimore Cooper<sup>19</sup> et venait de lire le *bestseller* de Richard Henry Dana Jr.<sup>20</sup>, *Deux ans sur le gaillard d'avant* (1840), l'un des premiers récits réalistes sur la vie d'un marin de métier à bord d'un navire marchand. Melville avait quelques proches qui étaient allés en mer et qui, à l'époque, travaillaient sur des navires de guerre et des baleiniers. Aussi, faute d'avoir beaucoup d'autres options, et avec sans doute un mélange d'appel de l'aventure et d'ambivalence plus ou moins suicidaire quant à son salut et son avenir qu'Ismaël décrirait plus tard dans le chapitre « Miroitements », le jeune Melville a décidé de reprendre le large. Cette fois, il a trouvé un baleinier.<sup>21</sup>

À bord de l'*Acushnet*, Melville prenait sa veille tous les uns ou deux jours avec les pieds sur un simple ensemble d'étrésillons. Ces « barres de cacatois » consistent en quelques planches de bois vissées sur le mât. Les constructeurs navals n'ont commencé à installer des cerceaux métalliques que des décennies plus tard. (Voir la figure 2.)

Deux années environ avant de s'asseoir à sa table pour rédiger *Moby Dick*, Melville avait lu *Tableaux d'une chasse à la baleine* (1846), écrit et illustré par J. Ross Browne. Il avait rendu compte du livre pour le *Literary World*. Jeune journaliste ambitieux, Browne défendait les droits des chasseurs de baleines professionnels en révélant la brutalité et l'injustice régnant à bord. Mais Browne décrivait d'une façon romantique les tours de veille à la recherche de baleines : « Il y avait bien des choses autour de moi susceptibles de m'inspirer de vagues images visionnaires : l'océan, une étendue d'eaux vierges ; la voûte des ciex déployée au-dessus comme un rideau bigarré ; les oiseaux marins tournoyant dans les airs ; les myriades d'albacores [thons] fendant les vagues claires et bleues : tout cela ne pouvait manquer de faire naître de nouvelles émotions dans l'esprit d'un habitant de l'intérieur des terres »<sup>22</sup>.

Quelques années plus tard, dans *Moby Dick*, partageant les sentiments de Browne, Melville écrivait, en faisant parler Ismaël dans le chapitre « La Vigie » : « Sous les ciex sereins des tropiques, c'est chose extrêmement agréable que d'être de vigie ; non, non ! pour un esprit méditatif et rêveur,

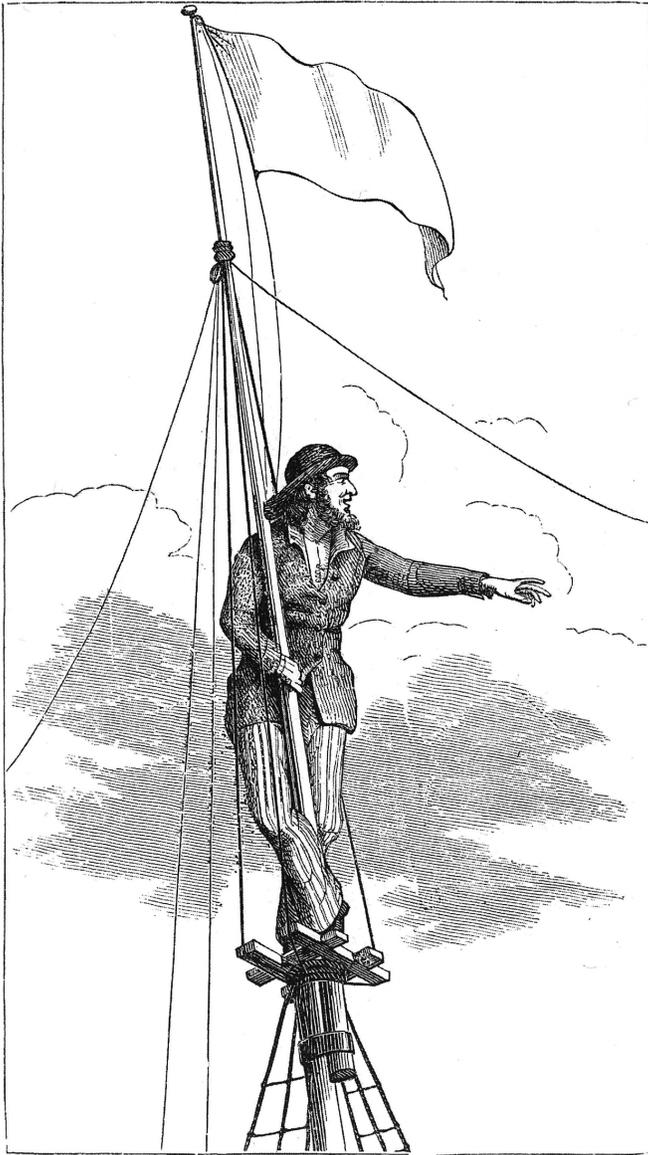


FIG. 2. Illustration tirée de *Tableaux d'une chasse à la baleine* de J. Ross Browne (1846).

ce sont de pures et suprêmes délices. Vous êtes planté là-haut, à quelque 100 pieds au-dessus des ponts où l'on n'entend plus rien, déambulant à travers l'océan comme si les mâts étaient pour vous d'immenses échasses ; cependant qu'à vos pieds, entre vos jambes mêmes dirait-on, naviguent dans les eaux les plus fabuleux monstres de la mer »<sup>23</sup>.

Sur la route jusqu'au Pacifique et aux Marquises, une traversée d'environ un an et demi, Herman Melville et ses camarades de bord de l'*Acushnet* ne se sont vraisemblablement arrêtés que dans trois ports : Rio de Janeiro au Brésil, Santa et Tumbes au Pérou (voir la figure 1). Après avoir quitté Tumbes, l'*Acushnet* a navigué pendant plus de six mois sans entrer dans le moindre port. Le navire a sillonné les eaux à la recherche de baleines du côté des Galápagos, y a mouillé, avant de mettre cap à l'ouest vers le Pacifique Est équatorial, une zone à laquelle on donnait le nom d'Offshore Ground<sup>24</sup>. Le capitaine de l'*Acushnet*, répondant au nom charmant de Valentine Pease Jr.<sup>25</sup>, aurait raisonnablement pu gagner l'archipel des Marquises depuis les Galápagos en moins de trois semaines. Mais au lieu de cela, le capitaine Pease a musardé pendant cent quarante et un jours, en effectuant des zigzags dans les deux sens de chaque côté de l'équateur, et s'est lancé sans grand succès à la recherche de baleines tandis que l'*Acushnet* sillonnait l'un des océans les plus vastes de la Terre.<sup>26</sup>

Après cette traversée, et peut-être à cause d'elle, en juillet 1842, Melville et un camarade de bord ont déserté l'*Acushnet* sur l'île de Nuku Hiva dans les Marquises. Entretemps, la première grande expédition d'exploration subventionnée par les États-Unis, menée par Charles Wilkes<sup>27</sup>, venait juste de rentrer de ses quatre années de circumnavigation. En l'apprenant, John James Audubon<sup>28</sup> avait écrit, à la fin de sa vie, au secrétaire d'État Daniel Webster<sup>29</sup> pour solliciter un poste qui lui permettrait d'illustrer et superviser les spécimens, en ajoutant qu'il « serait davantage satisfait si notre gouvernement créait une institution d'histoire naturelle pour faire progresser nos connaissances en matière de sciences naturelles et me mettait à sa tête »<sup>30</sup>.

Melville et son camarade de bord ont séjourné un mois sur Nuku Hiva, en vivant parmi les habitants de l'île. Il n'était pas rare, pour les chasseurs de baleines, de passer d'un navire l'autre. Après avoir déclaré qu'il avait échappé aux Polynésiens, qui, prétendait-il, étaient cannibales, Melville s'était assuré une couchette à bord d'un petit baleinier australien du nom de *Lucy Ann*. Ce navire était en sous-effectif et dirigé par un capitaine malade. L'équipage s'est mutiné en refusant de travailler quand on lui a demandé de naviguer sans but au large du port de Papeete. Avec les autres, Melville a été placé dans une prison tahitienne contrôlée par les Français.<sup>31</sup>

Après une détention sans histoire, un autre de ses camarades de bord et lui se sont évadés.

« Ce qui n'était pas difficile, déclare Bercaw Edwards. Il est parti à pied une nuit et a regagné une île voisine avec une embarcation. »

Melville a essayé de cultiver des pommes de terre sur l'île de Moorea. Quand cette activité a perdu de son charme, il est monté à bord d'un baleinier de Nantucket, le *Charles and Henry*. Il y a travaillé pendant cinq mois, jusqu'à Hawaï.<sup>32</sup>

Une fois à terre à Honolulu, Melville a exercé divers métiers insolites, parmi lesquels celui consistant à relever les quilles dans une salle de bowling. Sans doute parce qu'il avait le mal du pays et parce qu'il craignait d'être poursuivi pour désertion, il s'est enrôlé à bord d'un navire de la marine en partance, l'*United States*. Melville a navigué à son bord pendant quatorze mois en contournant le cap Horn, avant de remonter jusqu'à Boston. Au début du mois d'octobre 1844, il est descendu à terre avec son paquetage de mer et une vision du monde totalement différente.

En cet automne 1844, à une trentaine de kilomètres du port de Boston à l'intérieur des terres, Emerson avait acheté un terrain à côté de l'étang de Walden. Il allait bientôt permettre à son disciple, Thoreau, d'y construire une cabane. De l'autre côté de l'Atlantique, Darwin venait d'achever le premier brouillon d'un essai sur la sélection naturelle, qu'il allait remanier, développer et laisser traîner pendant quinze années supplémentaires.

Melville était rentré à New York et avait commencé à coucher ses aventures sur le papier. Son premier livre, *Taiïpi* (1846), était le récit enjolivé de son séjour parmi les « cannibales » de Nuku Hiva. Il a enchaîné avec *Omoo* (1847), sur la mutinerie du *Lucy Ann* et son exploration de Moorea. « Puis il a écrit encore trois autres livres en deux ans, ajoute Bercaw Edwards, chacun lié à ses différents voyages en mer. » Il a rédigé *Mardi* (1849), un autre récit ayant le Pacifique Sud pour décor, où il est un peu question de baleinier et dans lequel Melville commençait à explorer en profondeur son intérêt naissant pour la philosophie naturelle. Il a ensuite écrit rapidement *Redburn* (1849), tiré de sa première traversée transatlantique, et *La Vareuse blanche* (1850), sur la vie à bord d'un navire de guerre, en s'appuyant sur son expérience quand il servait sur l'*United States*.

À l'automne 1849, Melville a entrepris une nouvelle traversée avant de commencer *Moby Dick*. Pour ce premier voyage sur l'océan en tant que passager, il est allé de New York à Londres à bord du *Southampton*. Melville emportait son manuscrit de *La Vareuse blanche* pour le vendre directement à un éditeur anglais.

Le premier matin où, à bord de ce transatlantique, les terres avaient disparu de la vue, il a grimpé sur les enfléchures. Dans deux entrées absolument extraordinaires de son journal, Melville a décrit ce dont il se ferait l'écho plus tard dans *Moby Dick* avec Achab : « [Je suis monté dans la mâture] pour me rappeler les vieilles émotions ressenties au haut du mât. J'ai trouvé que l'océan était toujours semblable à lui-même. » Le lendemain, Melville a été le premier à apercevoir et signaler à tout l'équipage qu'un homme était tombé par-dessus bord. Melville a lancé un palan pour que l'homme puisse l'attraper. Ce que l'homme a fait. Mais il l'a lâché ensuite avec une expression de « joie » sur son visage. Melville a écrit : « Quelques bulles, & nous ne le vîmes plus. » Le capitaine a confié à Melville qu'il avait vu quatre ou cinq suicides similaires.<sup>33</sup>

De retour à New York, Melville a commencé à travailler sur *Moby Dick*. En mai 1850, Melville écrivait à Richard Henry Dana Jr. : « Quant

au “Voyage à bord d’un baleinier” — je suis à mi-chemin de l’ouvrage et heureux que vos suggestions s’accordent si bien à mes vues [sur le choix d’écrire un livre consacré à la pêche à la baleine]. Ce sera pourtant, je le crains, une étrange espèce de livre ; la graisse de baleine est la graisse de baleine, vous savez ; quoique vous en puissiez tirer de l’huile, la poésie en coule aussi malaisément que de la sève d’un érable gelé ; — et pour parfaire la cuisson du mets, il faut nécessairement y mettre un brin d’imagination qui, vu la nature de la chose, est forcément aussi saugrenu que les gambades des baleines elles-mêmes. J’ai pourtant l’intention de transmettre la vérité de la chose en dépit de cela. »<sup>34</sup>

C’est exactement ce que Melville a essayé de faire : présenter l’histoire naturelle de la vie océanique de la façon la plus précise possible, à partir de ce qu’il avait appris de sa propre expérience et de sa lecture minutieuse des naturalistes et des marins qui avaient sillonné les océans, en y ajoutant de temps à autre un brin d’imagination pour faire avancer son récit et explorer des vérités supérieures sur la vie humaine.

Plus d’un an après avoir écrit ces lignes à Dana, Melville, âgé de 31 un ans, était criblé de dettes et désormais père de jeunes enfants. Il se considérait comme un écrivain raté. Il avait quitté la ville pour essayer de faire pousser du maïs et des pommes de terre dans une petite ferme tout en tentant de terminer *Moby Dick*. Il écrivait à Hawthorne : « Ce que je me sens le plus poussé à écrire m’est interdit — cela ne paiera pas. Et pourtant, c’est certain, écrire *autrement*, je ne le puis. De sorte que le résultat, en fin de compte, est un gâchis et que tous mes livres sont sabotés. »<sup>35</sup>

#### MELVILLE EN TANT QUE PHILOSOPHE NATURALISTE

Avec les cerceaux du mât autour de la taille, Bercaw Edwards se tient en haut sur le côté tribord du mât de hune. Elle peut voir les toits de tous les bâtiments du muséum et remonter la Mystic River jusqu’au pont de la voie de chemin de fer — une voie tracée dans les années 1850 qui devait modifier à jamais l’écologie du littoral en coupant à travers de nombreux

marécages au large du détroit de Long Island. Elle voit un balbuzard pêcheur s'envoler de l'autre côté de l'estuaire, la rive opposée de la rivière et la forêt périurbaine qui recouvre les collines. À l'époque de Melville, ces collines étaient complètement nues, entièrement rasées pour le bois de chauffage et la construction navale.

Dans un numéro de 2011 du *Biological Bulletin*, publié par le laboratoire de biologie marine de Woods Hole, dans le Massachusetts<sup>36</sup>, le chercheur Harold Morowitz a donné un article intitulé « Herman Melville, biologiste marin », dans lequel il faisait valoir, sur le ton de la plaisanterie, que si Melville avait eu la chance d'aller à l'université, il se serait spécialisé en anglais et aurait pris la biologie en option. Ismaël ne déclare-t-il pas dans « La Parole est à la défense » qu'« un baleinier [fut] mon Yale College et mon Harvard. »<sup>37</sup> Morowitz faisait remarquer que dix-sept des cent trente-cinq chapitres de *Moby Dick* « traitent essentiellement de l'anatomie, de la physiologie, de l'écologie, du métabolisme et de l'éthologie du grand cachalot, *Physeter macrocephalus*, et de plusieurs autres cétacés apparentés ainsi que des phoques, des calmars, des requins, des albatros et d'autres oiseaux marins. »<sup>38</sup>

Nous reviendrons sur chacun de ces sujets dans les chapitres suivants, mais quelle est la part de cet intérêt général pour l'histoire naturelle qui appartient en propre au caractère d'Ismaël, pour servir au roman ? Tout en admettant que la bifurcation entre humanités et sciences se soit amorcée au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle et que notre cloisonnement actuel entre personnes ayant un cerveau droit et celles ayant un cerveau gauche soit apparu à la fin du XX<sup>e</sup> siècle, il paraît raisonnable de se demander si Melville était lui-même un marin-naturaliste quand il était en mer jeune homme. Autrement dit, s'est-il pelotonné sur sa couchette pour dessiner la *Sargassum* dans son journal, en séchant et en pressant les frondes entre ses pages ?

« Je n'en ai jamais entendu parler jusque-là, déclare Bercaw Edwards. L'un de ses oncles était un célèbre explorateur, qui s'intéressait à l'histoire naturelle, et il a passé un été avec lui quand il était jeune. Mais les biographes n'ont trouvé aucune trace chez lui d'un quelconque intérêt

scientifique avant ses voyages. Et aucun journal, aucune lettre de Melville n'a survécu de ses années dans le Pacifique. »<sup>39</sup>

Il est tentant de comparer le temps passé par le jeune Melville en mer avec le lent voyage de découverte scientifique qui devait transformer Charles Darwin. Mais comme me l'avait fait remarquer une fois Robert Madison, professeur émérite de l'Académie navale, il est sans doute plus probable que Melville ait été allongé sur sa couchette à lire de la poésie anglaise ou des ouvrages d'histoire de l'art, plutôt que de scruter l'horizon à la recherche de nouvelles espèces d'oiseaux marins. Par exemple, dans les toutes premières pages du journal en mer de Melville qui nous soient parvenues, au cours de sa traversée jusqu'en Angleterre à bord du *Sou-thampton* en 1849 en tant que simple passager, il lui arrivait de consigner des notes sur la météorologie et les usages maritimes, mais il mentionnait rarement la vie marine en tant que telle à l'exception de la rapide description d'oiseaux terrestres.<sup>40</sup>

Nous devons donc nous montrer prudents et ne pas donner à Melville et à tous nos anciens marins le titre de « biologistes » ou de « naturalistes de terrain » uniquement parce qu'ils sont allés en mer pendant une longue période. De la même manière, aujourd'hui, certains pêcheurs se livrent à une véritable étude de l'environnement marin, même si c'est loin d'être le cas de la majorité d'entre eux, quelle que soit leur expérience en mer.

Entre 1830 et 1850, environ huit mille hommes par an, en moyenne, se postaient à la tête de mât des baleiniers américains tout autour du monde, tous ces individus ayant une histoire et des centres d'intérêt différents. Pour les marins partis en mer pour leur première traversée à bord de voiliers, leur attention était accaparée par mille autres choses alors qu'ils apprenaient comment travailler et venir à bout de tous les aspects sociaux et de toutes les exigences techniques de la vie sur un navire. C'était également une époque d'avant le guide pratique moderne de la faune et de la flore et d'avant la photographie sans trépied. Cela étant dit, les savants ont découvert un taux d'alphabétisation extraordinairement élevé parmi

les marins : de 75 à 90 %. La culture écrite se portait bien à bord des navires. Les récits maritimes, depuis au moins *Un nouveau voyage autour du monde* (1697) de William Dampier<sup>41</sup>, incluaient régulièrement des descriptions d'histoire naturelle dans toutes les aventures en mer, quelles qu'elles soient, qui renvoyaient et préparaient les marins-lecteurs à l'observation marine.<sup>42</sup>

Prenons, par exemple, le lieutenant<sup>43</sup> de la première traversée du *Charles W. Morgan* en 1841, un jeune homme originaire de Martha's Vineyard, du nom de James Osborn, qui a consigné les plus de soixante-quinze livres qu'il a lus durant ses trois années et demie passées en mer. Le premier sur la liste d'Osborn était *Le Livre de la Nature* (1826) de John Mason Good<sup>44</sup>, qui contient des parties sur la géologie, la taxonomie, les sens des animaux et le sommeil humain. Melville a fait référence à l'ouvrage scientifique populaire de Good en citant son nom, en tête de liste, lui aussi, dans son chapitre « La Bibliothèque du bord » dans *La Vareuse blanche*, en disant qu'il était très bon, mais « pas précisément adapté au goût des loups de mer »<sup>45</sup>. Les chasseurs de baleines recueillaient des objets d'histoire naturelle dont ils faisaient commerce et fabriquaient des objets d'art folkloriques avec des os et des dents d'animaux marins, ainsi que des rostrés, des nageoires, des plumes, des ailes et des pattes d'autres animaux. De nombreux hommes, comme Osborn, peignaient des scènes de chasse à la baleine dans leurs journaux. Ils se passaient souvent leurs journaux et leurs illustrations entre eux, comparant et dessinant même dans les livres les uns des autres. Plusieurs journaux et livres de bord révèlent que des individus s'intéressaient à l'observation naturelle et collectaient même des coquillages durant leurs permissions à terre (voir la figure 3). Les toutes premières collections d'histoire naturelle, qui se sont d'abord développées et organisées dans les cités portuaires américaines, abondent en pièces fournies par des marins de toutes sortes. Quant aux épouses de marins qui sont parties en mer, et se comptaient par centaines, plusieurs d'entre elles tenaient également des journaux, qui contiennent souvent des observations et des dessins ayant trait à l'histoire naturelle.<sup>46</sup>

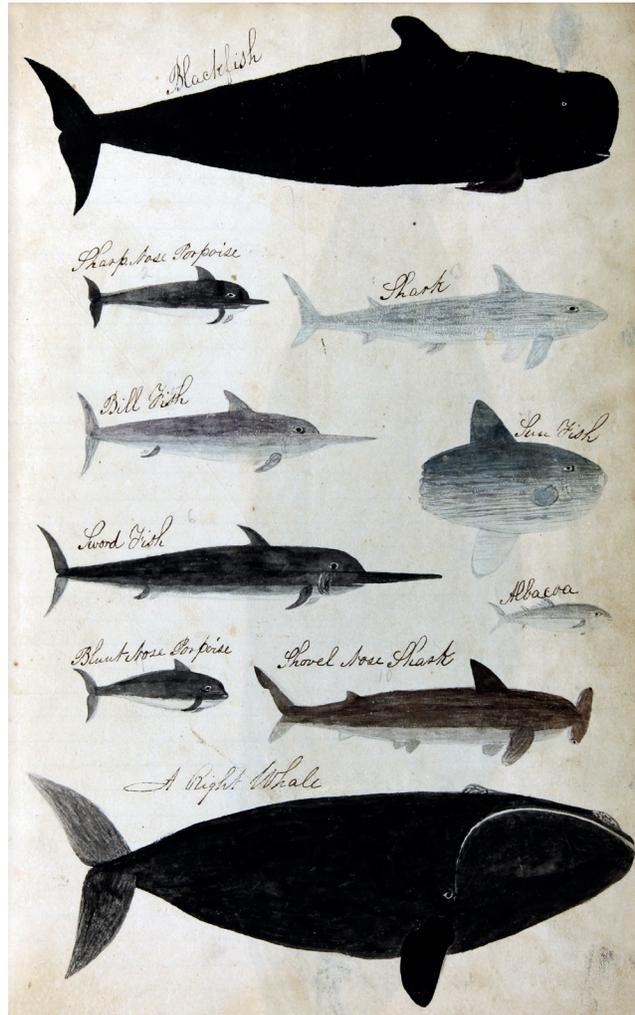


FIG. 3. Dessin dans le journal du chasseur de baleines Dean C. Wright (v. 1841-1845). Dans le sens des aiguilles d'une montre depuis le haut: Globicéphale (p. ex., le globicéphale tropical, *Globicephala macrorhynchus*), Requin (p. ex., le requin soyeux, *Carcharhinus falciformis*), Poisson-lune (*Mola* spp.), Albaco[re?] (thon, p. ex., *Thunnus alalunga*), Tête-pelle (requin-marteau, *Sphyrna* spp.), Baleine franche (*Eubalaena* spp.), Marsouin à bosse (p. ex., le marsouin commun, *Phocoena phocoena*), le dauphin du Chili, (*Cephalorhynchus entropia*), Espadon (*Xiphius gladius*), Marsouin à gros nez (p. ex., le grand dauphin, *Tursiops truncatus*).

De toute évidence, par l'activité et les méthodes mêmes de l'industrie baleinière, les capitaines, les coéquipiers et les harponneurs qui revenaient de maints voyages fructueux étaient passés maîtres dans l'art de déchiffrer la surface de l'eau. Ils avaient besoin de différencier les espèces. Ils apprenaient la façon de plonger et les habitudes migratoires de chaque sorte de baleine. Ils apprenaient l'anatomie de quelques espèces de baleines et d'autres mammifères marins en les disséquant à travers les couches de graisse. Les hommes extrayaient les dents, les fanons et de temps à autre, ils examinaient ou coupaient les organes internes pour les manger, pour l'ambre gris ou par simple curiosité. Les chasseurs de baleines avaient une expérience directe au contact des mammifères marins dans leur élément naturel qui n'a pas d'équivalent, y compris chez les biologistes marins d'aujourd'hui les plus aguerris et les plus passionnés. Ce savoir du chasseur s'étendait à l'écosystème océanique tout entier. Durant les siècles de navigation sur l'océan datant d'avant le GPS, le radar et les cartes précises, les marins apprenaient à naviguer en reconnaissant, entre autres, les espèces d'oiseaux côtiers et les changements dans les courants, les nuages, la pression de l'air, la température et la couleur de l'eau.

Dans le Pacifique Sud, Melville a toujours navigué à la voile. Il parcourait rarement plus de dix milles par heure. Cet isolement et cette lenteur en mer n'ont plus rien à voir avec les activités commerciales ni même avec presque toutes les activités de loisir du XXI<sup>e</sup> siècle. Les porte-conteneurs et les pétroliers traversent désormais tout le Pacifique en à peine deux semaines.

Cerné par tous ces éléments en mer, clairement intéressé par les conséquences des développements scientifiques alors qu'il écrivait *Mardi* puis *Moby Dick*, on peut donner à Melville, sans prendre de risque, le titre générique de philosophe naturaliste. Les années où il a travaillé comme marin sur l'océan Pacifique sont les moments les plus profonds et les plus vastes de son existence. Les premières lignes de son premier livre, *Taïpi*, disent sa fierté : « Six mois au large ! Oui, lecteur, figurez-vous six mois

passés sans voir la terre, à poursuivre le cachalot sous le dévorant soleil de la Ligne, six mois à danser sur les lames du Pacifique infini, et toujours rien que le ciel au-dessus de vous, et la mer alentour ! »<sup>47</sup>

Dans *Moby Dick*, pour décrire dans les moindres détails les scènes de la vie sur l'océan, l'auteur a d'abord puisé dans sa propre expérience. Il a privilégié la perspective du marin par rapport à celle des « vieux naturalistes ». Melville veillait à être rigoureux et précis quand il traitait de biologie marine, de météorologie et de science nautique. Il a fait d'Ismaël son pédagogue omniscient, un narrateur qui se piquait d'être lui-même un docteur de philosophie naturaliste dans le domaine de la cétologie.

La fausse colère d'Ismaël contre le manque de rigueur et de sérieux dans les descriptions des baleines et de l'expérience des baleiniers est ainsi réapparue dans le compte rendu que Melville a consacré en 1847 aux *Tableaux d'une chasse à la baleine*. Il était déçu par Browne parce que ce dernier décrivait un cachalot « rugissant » de douleur à cause d'un harpon. Melville écrivait : « Nous pouvons imaginer les vétérans Coffin, Coleman et Macey de la bonne vieille Nantucket hausser les sourcils au simple énoncé d'une telle assertion. La créature en question est aussi muette qu'une ombre ou que tout autre habitant des eaux à présent. Et nul doute que si Jonas lui-même pouvait être appelé à témoigner, il assurerait gaiement qu'il n'a jamais entendu la moindre syllabe, le moindre grondement, grognement ou hurlement produit par les cellules ventriculaires du Léviathan. »<sup>48</sup> (Il se trouve que ce n'est vrai que *dans les grandes lignes*. Nous y reviendrons plus loin).<sup>49</sup>

De nouveau perchée au sommet du *Charles W. Morgan*, Bercaw Edwards regarde à ses pieds. Un groupe scolaire, pareil à des fourmis, remplit la passerelle. Un kayakiste s'arrête de pagayer pour contempler le gréement. Il ne lève pas les yeux assez haut pour nous voir.

Bercaw Edwards me parle d'un voyage du *Charles W. Morgan* en 1864, au cours duquel le fils du capitaine s'est noyé pendant une tempête au nord du Japon, tombé vraisemblablement de la mâture. Plus tard, au cours du

même voyage, un homme originaire des Mariannes est mort des suites de ses blessures, dues à une chute du gréement.<sup>50</sup>

Ismaël termine le chapitre « La Vigie » en convertissant le danger qu'il y a à se trouver à la tête de mât en un danger existentiel, en abandonnant soudain le lecteur tout seul là-haut : « Vous n'avez plus en vous maintenant sentiment d'une vie, autre que ce bercement vivant et doux dont vous balance le vaisseau dans son roulis plein de lenteur, que lui-même reçoit du berceau de la mer, et que la mer reçoit de l'inscrutable flux de Dieu. [...] Mais vous voilà peut-être, en plein midi, par le plus merveilleux des temps, plongeant avec un cri à moitié étranglé à travers l'air si transparent, piquant dans la vague solaire de cette mer estivale — pour ne réapparaître plus jamais. »<sup>51</sup>

6	INTRODUCTION
16	CHAPITRE 1 - HERMAN MELVILLE. CHASSEUR DE BALEINES, ÉCRIVAIN ET PHILOSOPHE NATURALISTE
38	CHAPITRE 2 - D'INNOMBRABLES DOCUMENTS BALEINIERS
48	CHAPITRE 3 - CÉTOLOGIE ET ÉVOLUTION
82	CHAPITRE 4 - BALEINES BLANCHES ET THÉOLOGIE NATURELLE
98	CHAPITRE 5 - LA MIGRATION DES BALEINES
124	CHAPITRE 6 - VENT
132	CHAPITRE 7 - MOUETTES, CORBEAUX DE MER ET ALBATROS
148	CHAPITRE 8 - GRACIEUX PETITS POISSONS
150	CHAPITRE 9 - PHOSPHORESCENCE
158	CHAPITRE 10 - ESPADONS ET PARAGES ANIMÉS
168	CHAPITRE 11 - <i>BRIT</i> ET FANONS
186	CHAPITRE 12 - CALMAR GÉANT
202	CHAPITRE 13 - REQUINS
228	CHAPITRE 14 - ALIMENTS FRAIS
242	CHAPITRE 15 - BERNACLES ET FRIANDISES
248	CHAPITRE 16 - CÉTOLOGIE PRATIQUE. JET, SENS ET DISSECTION DES TÊTES
280	CHAPITRE 17 - INTELLIGENCE DE LA BALEINE ET DE L'HOMME
290	CHAPITRE 18 - AMBRE GRIS

298	CHAPITRE 19 - INSECTES CORALLIENS
308	CHAPITRE 20 - <i>GRANDISSIMUS</i>
318	CHAPITRE 21 - SQUELETTES ET FOSSILES DE BALEINES
338	CHAPITRE 22 - LE CÉTACÉ DÉGÉNÈRE-T-IL ? EST-IL EN VOIE DE DISPARITION ?
364	CHAPITRE 23 - LES POULETS DE LA MÈRE CAREY
370	CHAPITRE 24 - TYPHONS ET FEUX DE SAINT-ELME
388	CHAPITRE 25 - NAVIGATION
394	CHAPITRE 26 - PHOQUES
400	CHAPITRE 27 - L'AIR FÉMININ
406	CHAPITRE 28 - LE MUET ARGONAUTE
412	CHAPITRE 29 - LE COMPORTEMENT DU CACHALOT
446	CHAPITRE 30 - FAUCON DE MER
452	CHAPITRE 31 - ISMAËL. ENVIRONNEMENTALISTE BLEU ET RÉFUGIÉ CLIMATIQUE
486	REMERCIEMENTS
490	CRÉDITS ICONOGRAPHIQUES
494	NOTE DU TRADUCTEUR
496	NOTES
566	BIBLIOGRAPHIE

