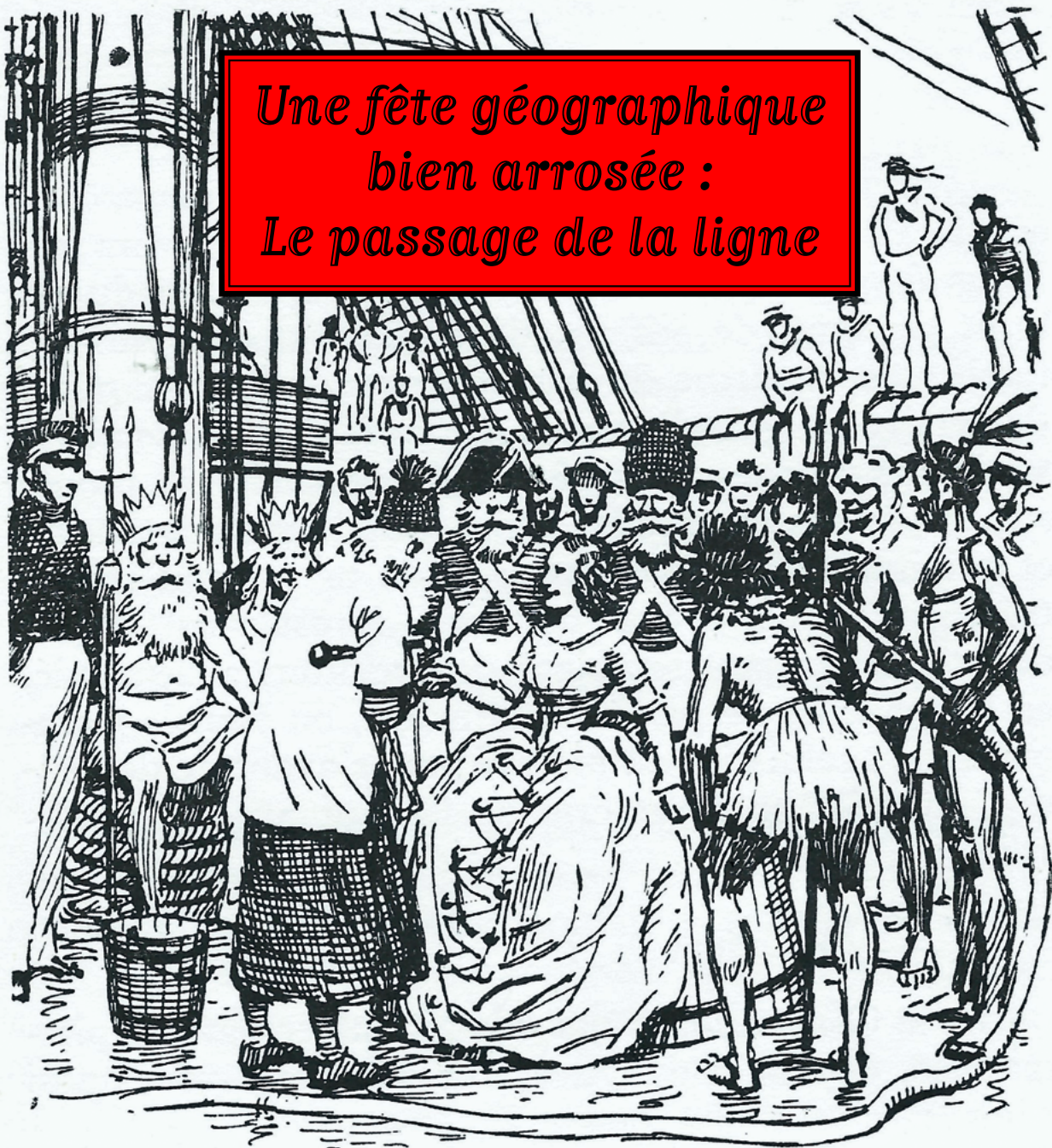


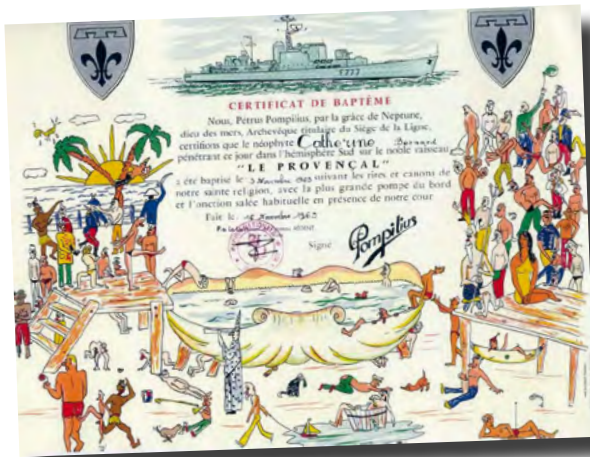
*Une fête géographique  
bien arrosée :  
Le passage de la ligne*



L'espace eurasiatique se trouvant contenu dans l'hémisphère nord, aucun des grands voyageurs terrestres n'avait franchi l'équateur avant la Renaissance. Ce fut le privilège des marins. Et ils eurent un certain mérite eu égard aux légendes médiévales selon lesquelles le téméraire qui franchirait le cap Bojador serait irrésistiblement entraîné dans la mer des Ténèbres, verrait sa peau noircir et finirait ébouillanté dans le chaudron équatorial. Saint Augustin avait jugé inimaginable que l'on passe d'un hémisphère à l'autre. La commission Talavera y trouva l'argument décisif pour réfuter, après quatre ans d'examen, la théorie de Colomb selon laquelle on pouvait atteindre l'Orient en faisant route à l'ouest. La chaleur extrême de la zone équatoriale faisait même supposer que l'or y mûrissait. Quand Colomb dupliqua les Indes en trouvant quelque chose à l'ouest, le partage équitable de l'or natif fut l'un des motifs du pape Alexandre VI pour partager la Terre entre Espagne et Portugal non plus selon le parallèle des îles Canaries mais selon un méridien, fondement du traité de Tordesillas en 1494. L'équateur resta longtemps un sujet de perplexité. Robert Challe, écrivain de la Compagnie des Indes remarquait en mars 1690 à bord de l'Écueil : « Il n'y a que deux cents lieues d'ici la ligne ; mais c'est le plus difficile du voyage que d'en approcher ou de s'en éloigner, à cause des calmes fréquents qui y règnent ; outre qu'on va en montant contre la situation du monde ». Ce qui ne signifiait pas grand chose, sinon que l'équateur constituait dans son esprit une évidente anomalie géographique.

L'équateur fut franchi pour la première fois en 1471, après cinquante-six ans d'investigations portugaises de la mer des Ténèbres dédramatisée. Un second mythe s'effondra. Dans ces parages redoutés depuis la géographie grecque, rien n'entravait la progression des caravelles, sinon des calmes éprouvants. La volte, l'option météorologique vers les vents porteurs fit plus tard traverser obliquement l'Atlantique suivant le flux des alizés, avant de revenir vers le cap de Bonne Espérance en profitant des vents d'ouest des latitudes sud. Tous les voiliers se pliant à la tyrannie des vents dominants, c'est probablement dans l'Atlantique occidental que naquit la cérémonie festive du franchissement de l'équateur. Elle a aujourd'hui la dimension d'un rituel universel puisqu'il a lieu tout au long de l'année, tout autour de la Terre.

Il est difficile de dater le début de la célébration du passage de la ligne. D'abord parce que les récits des traversées de la Carreira da Índia portugaise se comptent sur les doigts de la main. Le séisme qui détruisit Lisbonne en 1755 y est pour quelque chose, mais les passagers pour l'enfer refusaient le plus souvent de s'étendre sur leur épouvantable traversée. Ensuite parce que les deux journaux exceptionnels de Jean Mocquet et de François Pyrard de Laval dans la première décennie du XVII<sup>e</sup> siècle n'en parlent pas. Il se pourrait que la tradition soit née pourtant à cette époque, quand les compagnies nord-



européennes courraient aux Indes orientales. C'est à ce moment que l'ombre du Vliegende Hollander, le Hollandais volant maudit commença à planer sur la mer dans les parages du cap de Bonne Espérance.

Quoi qu'il en soit, le passage de la ligne donna lieu à une manifestation indispensable à bord des navires long-courriers. Elle offrait d'abord une animation festive bienvenue dans la monotonie d'interminables traversées vides. Mais pas seulement. Le dévouement d'un carnaval burlesque ouvrait une trêve tacite dans la

discipline rigide, qui tolérait pendant quelques heures le renversement de la hiérarchie sociale du navire. Entre bizutage d'école et rite de passage précédé d'une purification symbolique, le baptême de la ligne constituait une manière de consécration de compagnonnage. Un brevet de Chevalier des mers – moins prestigieux sans doute que le passage du cap Horn qui autorisait à cracher au vent – était la preuve d'un début d'expérience de marin au long cours.

Depuis toujours, annoncée par des imprécations et des cris terribles, la fête se déroule en présence de Neptune, de son épouse Amphitrite, d'assistants : évêque, pilote, astronome, père de la ligne et gendarmes chargés de débusquer les récalcitrants, de pirates et d'une horde de sauvages badigeonnés de noir. Ils évoquent un outre-mer ésotérique ou rappellent les malédictions de la mer des Ténèbres. Grêle de haricots secs matérialisant la traversée d'un grain équatorial, farine en abondance et eau de mer délivrée selon les moyens du bord en baquet, en piscine ou par les lances à incendie sont les accessoires d'une mascarade dont les participants ne sont pas dupes mais jouent le jeu. Le capitaine, tenant son propre rôle, sollicite le passage au cours d'un interrogatoire traditionnel, autorisé finalement à poursuivre sa route sous réserve du baptême préalable de sa cargaison de néophytes. Disons que le dérèglement de la société maritime et l'inversion des rôles et des rangs ayant leurs limites, des dérogations ont toujours été accordées aux passagers de marque. L'abbé de Choisy, membre de l'ambassade de Louis XIV au roi de Siam, écrivait le 1<sup>er</sup> avril 1685 à bord de l'Oiseau de 46 canons : « Pour n'être point mouillé, il [l'ambassadeur M. de Chaumont] a mis dans le bassin une poignée d'argent. J'en ai fait autant, & tous les officiers & tous ceux qui avaient de quoi se racheter. » La baronne de Langsdorff, dans la suite du prince de Joinville se rendant au Brésil, nota de son côté dans son journal à bord de la Ville de Marseille le 30 octobre 1842 : « Enfin, on m'a fait asseoir sur une planche placée sur un baquet. Le prêtre m'a fait promettre de renoncer à Satan, à ses pompes et ses œuvres, et de protéger les femmes et les enfants de



matelots, et après tous ces serments [...] il a pris ma main sur laquelle il a jeté de l'eau de Cologne. »

La professionnalisation extrême des porte-conteneurs et des navires de guerre ne laisse plus le temps de s'ennuyer, et émousse la sensibilité aux traditions. La fête du passage de la ligne perdure pourtant autant que faire se peut en France et en Europe. Les armateurs et les états-majors y voient un catalyseur doux de la cohésion des équipages, alors que la diversité ethnique des personnels des navires marchands et l'implication mentale des marins militaires dans leurs missions feraient oublier le bon vieux temps. Si la plupart des passagers ont franchi plusieurs fois l'équateur du haut d'avions long-courriers ou sont des récidivistes, le passage de la ligne à bord d'un paquebot est l'occasion d'une fête que ne manquerait aucun directeur de croisière. Comme au temps de l'abbé de Choisy, le baptême, lui, n'est administré qu'aux seuls volontaires. Croyez-le ou pas, des passagers crédules et des novices candides guettent encore de bonne foi à la proue des bateaux, dans l'aube naissante, la ligne tracée sur la mer.

**Page 30 : dessin de l'auteur.**

**Page précédente : certificat de passage de la ligne tels qu'il pouvait en être délivrés dans les années 1950. D.R.**

**Ci-dessus : un passage de la ligne actuel. Photo de l'auteur.**