

THOMAS ZIEGLER
avec Charles Wright



LES
BATEAUX
DE
L'ÉPHÉMÈRE

Un curé à bord

salvator

THOMAS ZIEGLER
avec Charles Wright

LES BATEAUX DE L'ÉPHÉMÈRE

Un curé à bord

Pendant plus de dix ans, le père Ziegler a sillonné les mers du monde comme aumônier des paquebots de croisières, dont les célèbres Costa.

Tous les soirs, dans sa cabine avec vue sur la mer, il a griffonné des notes qui forment la matière de ce livre. La récolte de sa journée : un repas avec le commandant, la confession d'une danseuse indienne, une messe célébrée au large des Bahamas, des cœurs qui s'épanchent entre deux parties au casino...

Un paquebot est un petit théâtre sur l'eau où se joue à guichet fermé la comédie du bonheur. *Les bateaux de l'éphémère* raconte la vie à bord de ces villes flottantes engagées dans une course à la démesure.

Ce témoignage tendre et drôle est aussi un plaidoyer en faveur d'une présence plus franche de l'Église sur les mers, dans le sillage de l'appel du pape François à rejoindre les périphéries du christianisme. Le père Ziegler décrit de l'intérieur la vie à bord de ces *fun ships* où une humanité en transit recherche le chemin du bonheur, au risque de perdre son âme...

*Incardiné dans le diocèse de Strasbourg, le père **Thomas Ziegler** est détaché à l'aumônerie de la mer. Il a 49 ans. Il a navigué comme aumônier sur les paquebots des flottes Costa Croisières, Carnival, MSC, Royal Caribbean, Pullmantur, Croisières de France et Holland America. Ce livre est son premier ouvrage.*

salvator

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

Christ, lui aussi, ne désertait-il pas les sacristies pour se rendre dans les fêtes, « mangeant et buvant » avec les gens, comme il le dit lui-même, à la recherche de tous ceux qui s'étaient exilés de la joie⁹ ?

J'ai aimé de tout mon cœur les hommes et les femmes qui font vivre ces paquebots. Je n'ai jamais arpenté ces vaisseaux avec le désir d'y injecter les toxines de la morale, mais avec celui de témoigner à chaque personne, quels que soient son statut, sa nationalité, sa religion, de la joie de l'Évangile. Pour les passagers, j'ai essayé d'être une présence d'écoute, d'accompagnement. Pour l'équipage, de partager leur territoire, cette maison qui est aussi parfois une prison, et, dans ce monde confiné, de leur apporter un peu d'oxygène, une respiration.

Je dédie ce livre à Charles de Foucauld. Sa façon de vivre avec les Touareg, dans le désert du Hoggar, m'a aidé, à un moment charnière, à définir ma propre présence à bord des navires, sur cet autre désert qu'est l'océan. À travers cet ouvrage, je voudrais lui donner la possibilité d'être marin, lui dont le rêve d'enfance était de voguer sur les mers du monde.

1. Rinny GREMAUD, qui a ramené de son tour du monde des mégacentres commerciaux un petit livre épatant, fait le même constat : « J'écris un livre sur l'ennui, sur la répétition, le déjà-vu, la copie, les bégaiements du paysage construit, le monde en toc qui se rétrécit [...]. J'écris sur la fabrique de la monotonie qui nous anesthésie tous, classes moyennes consommatrices de tous les pays » (*Un monde en toc*, Seuil, Paris, 2018, p. 56-57).

2. Robert WOOD, « Caribbean cruise tourism : globalization at sea », *Annals of Tourism Research*, vol. 27, n°2, 2000, p. 345-370.

3. Rinny GREMAUD, *Un monde en toc*, *op. cit.*, p. 143.

4. Paul MORAND, *Éloge du repos*, Arléa, Paris, 1996, p. 58.

5. Michel LUSSAULT, *Les hyper-lieux. Les nouvelles géographies de la mondialisation*, Seuil, Paris, 2017.

6. Arnaud DE BOISSIEU, « Mercenaires du commerce mondialisé », *Projet*, 2009/1, n° 308, p. 10.

7. Hilaire BELLOC, *The Cruise of the Nona*, Century, Londres [1925], 1983, p. 347 (cité par Simon LEYS, *La mer dans la littérature française*, Robert Laffont, coll. « Bouquins », Paris, 2018, p. 25).

8. « Sur la surface du globe, l'eau est la généralité, la terre est l'exception », écrit Jules MICHELET dans *La mer* (cité par Simon LEYS, *ibid.*, p. 481).

9. Mt 11, 19.

Prologue

Un Alsacien à la mer

PAR quels étranges détours la Providence m'a-t-elle jeté sur ces navires qui couvrent les océans de leur sillage ? Une chose est sûre : elle n'est pas dénuée d'humour car c'est un pur terrien, les deux pieds enfoncés dans le sol, qu'elle a lancé à la mer.

Dans ses *Nouveaux mémoires intérieurs*, François Mauriac écrit : « Il n'est pour chacun de nous qu'un endroit où nous ayons part au secret du monde¹. » Pour moi, ce lieu, qui est aussi un temps, un temps hors du temps, puisque la grâce de l'enfance est de s'égayer dans un éternel présent, c'est Orschwihr.

Ma famille est enracinée dans ce petit village alsacien, où je suis né, depuis presque six siècles.

Les vignes de mon père ont fourni le premier horizon de mon existence. Ce fut longtemps le seul. Jusqu'à l'âge de 30 ans, je n'avais jamais vu la mer, ou alors seulement quelques fois, de façon furtive, dans les rares vacances que les astreintes de la ferme familiale nous concédaient. Mais je ne vivais pas cela comme un manque. À la différence des enfants qui naissent près des rivages et passent leur temps à jongler entre les cordages des navires sur les quais humides, ou à s'échanger les légendes océanes comme des mots de passe, je n'avais pas d'attraction particulière pour l'eau salée. Je n'étais pas un rêveur d'îles lointaines. Mes eaux familières, c'était la terre et le granit alsacien.

N'eût été l'appel des circonstances, j'aurais sans doute tracé mon chemin à l'intérieur des bornes étroites de mon canton.

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

comporter avec l'équipage comme Charles de Foucauld avec les Touareg, au Hoggar : dans le partage du quotidien, l'amitié concrète, au ras du sol, sans faire de prosélytisme, mais en « criant l'Évangile par ma vie ». Afin de ne plus être assimilé aux « chefs », il fallait que je cesse d'être employé par la compagnie, que je délaisse son uniforme. De même, je devais être inscrit sur le rôle de l'équipage, non de l'état-major, et vivre à sa façon, sans aucun privilège qui me distinguerait. Il n'était plus question, en outre, de singer les animateurs, comme chez Costa, mais de me recentrer sur le cœur : l'écoute, la présence, l'accompagnement, la fraternisation. Deux autres points apparaissaient décisifs : le bénévolat, pour que l'équipage comprenne que ma présence à leurs côtés était gratuite, désintéressée, et la durée. Je ne voulais plus accomplir de missions ponctuelles, temporaires. Seule une permanence à bord, une présence au long cours, créerait un terreau propice à la croissance de relations profondes.

Le hasard a voulu qu'un armateur espagnol, Pullmantur Cruises, recherchât un aumônier pour « Croisières de France », une nouvelle compagnie qui inaugurerait le navire qu'elle destinait au marché hexagonal : le *Bleu de France*.

Par le jeu des relations, je leur ai présenté mes idées. Ils les jugèrent à leur goût.

En avril 2009, à Marseille, tête de la ligne de la nouvelle société, le *Bleu de France* était baptisé en grande pompe en présence de Simone Veil, sa marraine, et de son parrain, Jean-Claude Gaudin. Je dois apparaître sur les photos officielles, puisque la compagnie avait fait de moi l'aumônier attitré et permanent du paquebot.

Le *Bleu de France* avait de l'expérience et des milles au compteur : il s'agissait en fait de l'ancien *Europe*, un navire allemand, entièrement reconditionné, puis embelli dans le goût

français. Selon les critères du *Berlitz Complete Guide to Cruising & Cruise Ships* de Douglas Ward, véritable guide Michelin de la croisière, on pouvait le classer dans les *mid-sized ships*, ceux dont le tonnage n'excédait pas cinquante mille. Ce paquebot à taille humaine – quatre cent cinquante membres d'équipage pour huit cents passagers –, fut le théâtre de trois années merveilleuses.

Enfin, pour la première fois, j'expérimentais l'aumônerie telle que je l'avais conçue, et j'en constatais la pertinence. De réels liens de fraternité me liaient à l'équipage. Le temps faisant son œuvre, ils me considéraient même comme l'un des leurs. Ma simple présence les convoquait à la dimension du silence, de l'intériorité, sans laquelle l'homme s'enferme dans sa nécessité de vivre et de travailler. Dans une existence qui butait contre les horizons étouffants de l'immédiat, j'essayais d'ouvrir des brèches de joie, de communion, de faire entrer de l'air pur.

Mais au cours de l'hiver 2012, la nouvelle est tombée comme un couperet : l'expérience devait s'arrêter, les résultats financiers du *Bleu de France* n'étant pas à la hauteur des espérances de l'armateur. Ce fut une nouvelle amère, brutale, j'avais l'impression qu'on me coupait les ailes en plein vol.

Durement échaudé, j'ai fini par reprendre mon bâton de pèlerin. Il fallait que l'apostolat, dont j'avais tracé les contours et observé la fécondité, perdure quelque part. J'ai fait le tour des compagnies. J'essayais de les convaincre du bien-fondé de cette présence spirituelle bénévole, à long terme, sur le même bateau. Tout le monde avait à y gagner : l'équipage, les passagers, la compagnie.

Pendant cinq ans, croisant sur des *big ships* aux couleurs d'Holland America, de MSC, ou de la Royal Caribbean, j'ai tenté d'acclimater cette aumônerie au long cours, mais toujours de façon temporaire, fragmentée, partielle, et sans qu'aucune

compagnie n'accepte de l'institutionnaliser, de l'inscrire dans le marbre de son fonctionnement.

Un « petit » contretemps ajourna mes démarches : on me décela un myélome multiple, cancer de la moelle osseuse réputé inguérissable... Mais je ne désespère pas, bientôt, de me remettre en selle pour repartir à l'assaut des armateurs. Je ne peux me résoudre à abandonner les équipages à leur sort, et à voir la dimension spirituelle désertier les villes flottantes.

Je le dois aux hommes et aux femmes dont j'ai partagé la vie. Je le dois à la mer.

Rien n'est impossible à celui qui croit.

1. François MAURIAC, *Nouveaux mémoires intérieurs*, Flammarion, Paris, 1965, p. 25.

2. Alain LE DOARÉ, « Sur la mer comme au ciel. Aperçu de l'histoire de la mission de la mer », *Zainak*, n° 21, 2002, p. 475-488, et Catherine BERGER, « Entre terre et mer. La difficile alliance de l'action catholique et de l'élan missionnaire à la mission de la mer (1945-1959) », *Histoire et missions chrétiennes*, n° 9, 2009, p. 97-112.

3. Extrait de l'avertissement de la première édition de l'*Almanach du marin breton*, 1899.

4. La devise : « Révéler le Christ à ceux qui descendent en mer sur des navires, et font négoce parmi les grandes eaux, dans le but de les conduire à une plus grande connaissance du Christ et de son Église » (Antonio Maria VEGLIO, « Message du conseil pontifical pour le 90^e anniversaire de la fondation de l'AM », dans *Apostolatus Maris Bulletin*, n° 106, III, 2010, p. 2-4).

5. Alain LE DOARÉ, « Sur la mer comme au ciel. Aperçu de l'histoire de la mission de la mer », art. cit., p. 484.

6. *Idem*.

7. Mc 10, 45.

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

15. Charlotte BRUNEL, « Et vogue le navire Chanel », *L'Express*, 3 mai 2018.
16. David CASHMAN, « Music and (touristic) meaning on cruise ships : the musicscape of the MV Carnival *Paradise* as a semiotic tourism product », *Journal of the International Association for the Study of Popular Music*, n° 2, 2014, p. 91.
17. Deux expériences ont joué un rôle prémonitoire. En 1922, un navire conçu spécialement pour la croisière, avec ses attractions ostentatoires, a été imaginée, mais la démarche fut ajournée à cause de l'avènement de la Deuxième Guerre mondiale (cf. Olivier DEHOORNE, Nathalie PETIT-CHARLES, « Tourisme de croisière et industrie de la croisière », *Études caribéennes*, n° 18, avril 2011). Mais c'est le *Rex* italien, lancé en 1934, qui peut être considéré comme la première station balnéaire flottante, avec l'immensité de son pont exposé au soleil, et désencombré autant que possible pour la pratique du tennis, du volley, du bowling, du ping-pong, du golf miniature... (cf. Alain CORBIN, *L'avènement des loisirs. 1850-1960*, *op. cit.*, p. 71).
18. Robert WOOD, « Caribbean cruise tourism : globalization at sea », art. cit., p. 349.
19. Adam WEAVER, « The McDonaldization thesis and cruise tourism », *Annals of Tourism Research*, vol. 32, n° 2, 2005, p. 347.
20. La tendance au gigantisme concerne aussi le trafic de marchandises. Globalisation du commerce mondial, croissance chinoise et recherche d'économies d'échelle pour abaisser les coûts de transport se sont combinées pour aboutir à l'explosion de la taille et de la capacité des porte-conteneurs. « En 1996, la barrière des 5 000 conteneurs a été franchie par le Sud-Coréen Hyundai Discovery. Au début des années 2000, les plus gros navires pouvaient déjà charger plus de 8 500 conteneurs, et aujourd'hui les récents CMA GGM Christophe Colomb et Evelyn Maersk en transportent respectivement 13 300 et 15 550 » (Hugo VERLOMME, Marc-Antoine BOMBAIL, *Le guide des voyages en cargo et autres navires*, Équateurs, Paris, 2011, p. 151).
21. Cité par Hélène VISSIÈRE, « Sur le plus grand paquebot du monde », *Le Point*, 17 mai 2018.
22. Fabrice HADJADJ, *Dernières nouvelles de l'homme (et de la femme aussi)*, Tallandier, Paris, 2017, p. 7.
23. Alain GRENIER, « Le tourisme de croisière », *Téoros*, 27-2, 2008, p. 36-48.
24. Hartmut ROSA, *Accélération. Une critique sociale du temps*, La Découverte, Paris, 2013.
25. Paradoxe déjà pointé par le philosophe chrétien LANZADEL VASTO : « L'avènement des machines et l'avantage que nous en attendions : gagner du temps, ont eu pour effet, en accélérant échanges et transports, de répandre partout la hâte. Du matin au soir, nous sommes traqués par la précipitation et la crainte du retard » (*Approches de la vie intérieure*, Desclée de Brouwer, Paris, 2015, p. 227).
26. « Construisez grand, ils viendront. »
27. Olivier DEHOORNE, Nathalie PETIT-CHARLES, Sopheap THENG, « Le tourisme de croisière dans le monde : permanences et recompositions », *Études caribéennes*, n° 18, avril 2011, p. 2.
28. Olivier DEHOORNE, Nathalie PETIT-CHARLES, « Tourisme de croisière et industrie de la croisière », art. cit., et Coralie BONNEFOY, « La croisière à marche forcée », *La Croix*, 9 juillet 2018. Les données statistiques sur l'évolution du secteur de la croisière viennent de la Cruise Line Industrial Association (CLIA), fondée en 1975, qui regroupe vingt-six compagnies de la croisière.
29. Jean-Marc CHARDON, « Le marché des grands paquebots de croisière s'envole », *France Culture*, 23 mars 2018.
30. Emmanuelle OESTERLE, « Le *Meraviglia*, un paquebot hors normes, a pris la mer », *Le Figaro*, 31 mai 2017.
31. Fondé en 1972, *Carnival* possède dix marques dont Holland America Line, Cruise Line, Princess Cruises, et Costa Croisières. Elle réalise un chiffre d'affaires de 17,5 milliards de dollars, un bénéfice net de 2,6 milliards de dollars, et possède 103 bateaux. Né en 1968, Royal Caribbean Cruises détient trois marques principales : Royal Caribbean International, Celebrity Cruises et Azamra Club Cruises. En joint-venture avec la compagnie allemande TUI Cruises, elle possède aussi 49 % de l'Espagnol Pullmantur. Son chiffre d'affaires s'élève à 8,8 milliards de dollars pour un bénéfice net de 1,6 milliard de dollars. Elle détient 79 bateaux. Lancé en 1966, Norwegian Cruise Line regroupe trois marques également : Norwegian Cruise Line, Oceania Cruise et Regent Seven Seas Cruise. En 2017, elle a réalisé 5,4 millions de chiffre d'affaire et un bénéfice net de 760 millions. Elle recoupe une flotte de 25 bateaux (Hélène VISSIÈRE, « Sur le plus grand paquebot du monde », art. cit., et Robert WOOD, « Caribbean cruise tourism : globalization at sea », art. cit., p. 352).
32. « À bord d'un géant des mers », *Journal du Dimanche*, 20 mai 2018.
33. Fernarnd BRAUDEL, *La Méditerranée. L'espace et l'histoire*, Flammarion, « Champs », Paris, 1985, p. 8.
34. Olivier DEHOORNE, Nathalie PETIT-CHARLES, Sopheap THENG, « Le tourisme de croisière dans le monde : permanences et recompositions », art. cit., p. 7.

2

Las Vegas-sur-Mer

AU temps de la Transat, sur les paquebots de la French Line, l'élite fortunée voulait s'octroyer une parenthèse d'inactivité. Cette « classe des gens de loisir », selon l'expression de Stendhal, venait y vivre le désœuvrement, échapper à la ville, oublier « l'accentuation de la pression temporelle que constitue la modernité »¹. Le luxe suprême, alors, était de ne rien faire, de gaspiller les heures, de se délecter du vide. Sur mer, le temps se calmait. La traversée suscitait l'indolence. Elle brisait le rythme de la vie quotidienne, l'affranchissait des scansions de l'utilité, du rendement, de l'économie. « C'était là la vertu des grands voyages maritimes : ils vous contraignaient à l'inaction, vous imposait une halte », se souvient l'écrivain Michel Mohrt².

Cette époque est révolue. Aujourd'hui, le croisiériste désire tout le contraire. Au lieu d'une vie oisive, bercée par la monotonie de l'ennui, il veut intensifier le temps, remplir les heures, densifier ses journées en les surchargeant d'activités. La moindre seconde qui passe doit être pressée comme un citron : le temps libre semble gâché si l'on ne s'amuse pas.

Les *fun ships*, ces mélanges de parc d'attractions, de clubs de vacances et de centres commerciaux, ont été taillés pour répondre à cette quête d'enchantement permanent. Richard Fain, le patron de la Royal Caribbean, ne s'en cache pas : « Les désirs des vacances des gens ont changé de manière spectaculaire. Ils veulent des expériences mémorables, des souvenirs, des photos à poster sur Instagram, et c'est ce que nous vendons. »

Lâché par l'armateur au détour de l'interview, la notion «

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

les hypermarchés, mais aussi les paquebots, tout se ressemble¹⁴. On peut aller au bout du monde et se retrouver partout au même endroit, dormir dans le même lit *king size* au design conçu par une marque de décoration internationale, regarder les mêmes chaînes de télévision, et avaler la même nourriture « continentale ». L'industrie du divertissement est à l'origine de l'homogénéisation croissante du globe. Elle dessine un monde « sans qualité » qui gomme la singularité des individus, des cultures et des lieux. Les spécificités culturelles, quand elles sont soulignées, ne sont que des variations sur un même thème, à l'image de ces groupes caribéens qui, à bord des paquebots, exécutent des airs occidentaux connus dans le monde entier, mais en les infléchissant à la marge, avec l'ajout de deux ou trois accords tropicaux¹⁵.

Pour les ports d'escales, les croisières ne sont pas toujours l'eldorado espéré. Dans des petites îles de la Caraïbe comme Key West ou la ville de Castries, sur l'île de Sainte-Lucie, dix à douze mille passagers débarquent sur les mêmes tranches horaires entraînant une saturation du lieu et les nuisances associées¹⁶. Certaines villes dénoncent de plus en plus ouvertement les dégâts de ces croisières de masse. Ils ont le sentiment que ce déversement de touristes envahit leur quotidien, rend leur vie impossible. La gronde monte à Barcelone, Venise, Dubrovnik où les populations locales s'exaspèrent¹⁷. D'autant que les retombées économiques ne sont pas toujours à la hauteur des promesses. À Marseille, par exemple, si le million et demi de passagers déposé par les paquebots chaque année apporte bien sûr un peu de business, ce n'est pas la manne annoncée¹⁸. Les clients des croisières « tout compris » ont un pouvoir d'achat limité. La mairie avance le

chiffre de 150 euros par jour et par passagers, mais il semblerait qu'elle pêche par un excès tout méditerranéen et que la vérité s'étalonne plutôt autour des 30 euros. Un montant qui se déverse moins dans les restaurants et les petits commerces du centre-ville que dans les boutiques à souvenirs et les enseignes mondialisées situées aux abords des grands lieux touristiques¹⁹. Cela dit, la cité phocéenne peut s'estimer heureuse de bénéficier des revenus du tourisme. D'autres ports n'ont pas cette chance. En dehors de quelques cités comme Barcelone ou Venise, qui sont des destinations en tant que telles, ce n'est pas tellement le port mais son arrière-pays que les opérateurs proposent à la curiosité des touristes. Civitavecchia, Livourne, Le Pirée, Ashdod ne sont que des lieux de transit vers Rome, Florence et Pise, Athènes ou Jérusalem. Dans le cas de Civitavecchia, par exemple, les passagers s'engouffrent rapidement dans des autocars en direction de la capitale italienne, distante de quatre-vingts kilomètres. Ils ne passeront quasiment aucun temps dans ce lieu de transit qui ne possède ni point d'information aux touristes, ni documentation en langue anglaise sur la cité portuaire²⁰. Et s'ils s'arrêtent, c'est seulement en coup de vent, le temps de se prendre en *selfie* devant le ballet des camions qui avitaillent les navires.

Il y aurait beaucoup à dire sur ce sujet des photos ! J'ai assisté à l'invasion progressive des paquebots par les tiges à *selfie*. J'ai été le témoin de ce rite étrange qui consiste à se faire tirer le portrait devant les objets les plus spectaculaires. J'ai constaté que les paysages ne sont plus appréciés pour eux-mêmes mais en tant que supports d'une mise en scène de soi convertible en photo de profil Facebook... Enfin j'ai vu s'étendre les ravages du « donquichottisme » chez des touristes

qui voyagent de plus en plus comme le « Chevalier à la triste figure », non pas pour voir le monde mais pour le vérifier²¹. Il m'est même arrivé d'en consoler certains qui semblaient dans la désillusion parce que les territoires réels ne correspondaient pas à ceux qu'ils avaient imaginés à travers les cartes postales ou les guides.

Bien sûr, il est facile de brocarder ces comportements, de fustiger leur nombrilisme, de moquer leur docilité grégaire. La critique des touristes est aussi vieille que le tourisme lui-même. Déjà Chateaubriand se plaignait des « cookers » – les vacanciers qui s'en remettaient à Thomas Cook, l'inventeur des voyages collectifs – qui laissaient des résidus de leurs pique-niques au Parthénon²², et il n'y a pas une page de *La mort de Philae*, le récit que Pierre Loti a ramené d'un voyage en Égypte, où l'écrivain n'épinge l'inculture des touristes qui déferlent sur les sites antiques comme des troupeaux de moutons. Mais je ne veux pas crier avec la meute. J'ai même beaucoup de clémence pour ces touristes qui ne sont que les révélateurs de leur temps. On voudrait qu'ils partent à la découverte du monde comme les aristocrates du Grand Tour. Mais comment le voyage pourrait-il encore être un moyen de parachever son âme dans une époque où ces âmes sont déclarées nulles et non avenues ? Les touristes concourent à l'aplatissement du monde parce que l'évasion vers le haut est bouchée, et que plus rien n'oriente leurs regards du côté des étoiles.

1. Claude LÉVI-STRAUSS, *Tristes Tropiques*, Pocket, « Terre humaine », Paris, 1955, p. 65-74.

2. Henri MICHAUX, *Ecuador*, Gallimard, « L'imaginaire », Paris, 1968, p. 17.

3. Jean-Christophe GAY, « Deux figures du retranchement touristique : l'île-hôtel et la zone franche », *Mappemonde*, n° 59, 2000, p. 10-16.

4. Jean-Didier URBAIN, « Histoire et évolution des comportements touristiques des Français », *Temis*, juillet 2012, p. 57.

5. *Ibid.*, p. 55.

6. Phénomènes étudiés notamment par Marin DE VIRY (*Tous touristes*, Flammarion, Paris, 2010) et Rodolphe CHRISTIN

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

malades trimbant des cancers. Tous avaient imaginé cette parenthèse sur l'océan comme une façon de s'exiler de la douleur de vivre, de retrouver de la force, du courage, de la confiance. Il m'est aussi arrivé d'accompagner des couples qui s'étaient jetés à l'eau salée pour donner une dernière chance à un mariage qui battait de l'aile.

Si tout le monde ne s'amuse pas, les paquebots n'en restent pas moins le théâtre de la joie. De vraies joies, profondes, humaines, et non artificielles, comme celles que font miroiter les industriels du tourisme. Il y a d'abord les passagers qui vivent la croisière comme le prélude d'un renouveau, après des moments difficiles. Ceux qui en font le lieu d'un ressourcement, d'une sorte de régénération, avec des aspirations comparables aux hôtes qui hantent les monastères. Ceux encore – et je revois distinctement leur visage – qui viennent commémorer des étapes de leur vie : célébrations de fiançailles, renouvellement des promesses de mariage... Et puis il y a ces communions, rares mais inoubliables, comme cette fête de Noël passée en 2013 sur le *Prinsendam*, de la compagnie Holland America. Nous voguions vers l'Amazonie. Tous les jours, les mêmes visages se présentaient à la messe. Ils formaient un bon groupe. Quelque chose passait entre eux, et avec moi. J'ai senti qu'il fallait sceller cela par une réjouissance. Le repas de Noël approchant, j'ai réservé un restaurant. Nous étions plus de soixante. J'ai béni le repas. On a bu du champagne, avalé des bons plats, on s'est échangé des contes de Noël. C'était simple et joyeux. Ce soir-là, nous formions vraiment une petite communauté embarquée, soudée par une réelle joie de vivre ensemble.

Qu'ils soient éprouvés par la tristesse ou par la joie, la croisière est pour tous les passagers une sorte d'enchantement, une sortie du cadre ordinaire de l'existence. C'est une grande grâce, pour un prêtre, de les accompagner dans ce petit pas de

côté qui est propice à la réflexion, aux révélations, aux prises de conscience et à l'ouverture du cœur.

-
1. L'âge moyen des croisiéristes est de 48 ans, et les retraités ne représentent plus que 20 % des clientèles (cf. Olivier DEHOORNE, Nathalie PETIT-CHARLES, « Tourisme de croisière et industrie de la croisière », art. cit.).
 2. Jean-Didier URBAIN, *Sur la plage. Mœurs et coutumes balnéaires (XIX^e-XX^e siècles)*, Payot & Rivages, Paris, 2007.
 3. Expression employée par géographe pour désigner les îles (Jean BRUNHES, *La géographie humaine*, Félix Alcan, Paris, 1925, t. 2, p. 744).
 4. FRANÇOIS, *La joie de l'Évangile*, Salvator, Paris, 2013, § 20.
 5. Éloi LECLERC, *Sagesse d'un pauvre*, Desclée de Brouwer, Paris, 1991, p. 134.
 6. Selon l'expression du pape Paul VI dans *Populorum Progressio*, son encyclique sur le développement des peuples (1967).
 7. Jules VERNE, *Une ville flottante*, Livre de Poche, Paris, 1970 [1871], p. 1.
 8. Emmanuel MOUNIER, « Notes scandinaves ou Du bonheur », *Esprit*, février 1950, p. 253-286.

6

Périls en mer

LES seuls risques qui viennent à l'esprit des passagers des paquebots est d'attraper un coup de soleil, de laisser des plumes au casino, ou de revenir des buffets à volonté avec quelques kilos en trop. Pour le reste, les vacanciers ont l'esprit tranquille. Pour eux, la mer est un refuge, et le navire un havre de sérénité préservé des menaces qui mettent la terre ferme en ébullition. Pourtant les dangers qui pèsent sur ces villes flottantes ne manquent pas. Avaries, collisions, naufrages, incendies, épidémies, piraterie, terrorisme... les vaisseaux ne sont pas à l'abri des périls. En 2015, la mort de passagers du MSC *Splendida* et du Costa *Fascinosa*, en escale à Tunis pendant l'attentat du Bardo, a sonné le rappel : il suffit de quelques secondes pour que les vacances paradisiaques virent à l'horreur, et que les convulsions du monde enténébrent les bateaux¹. On sait aujourd'hui qu'avec une telle quantité de personnes non armées réunis dans un espace clos, les navires sont des cibles pour les organisations terroristes. Sans le crier trop fort, les spécialistes redoutent la survenue d'un « Bataclan à la mer² ».

J'ai bien conscience qu'en convoquant ces thèmes, j'entre « dans l'angle mort de la croisière³ ». Les compagnies n'aiment guère qu'on soulève ce tabou. Cela risque d'écorner leur image, d'attenter au mythe auquel elles doivent une large part de leur succès. Car la fortune de l'industrie vient d'abord de cette promesse faite aux passagers de trouver à bord des bateaux un environnement aseptisé, calme, sans criminalité ni insécurité, où

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

ne travaille pas à l'extérieur, sur les ponts et les passerelles, mais au département de l'hôtel. L'architecture navale renforçait encore cette impression d'enfermement, avec ses petits hublots, le strict cloisonnement des locaux, une lumière du jour qui pénétrait très chichement, et de rares endroits où respirer l'air pur. Je découvrais aussi que ce périmètre très circonscrit était surtout un espace public ; dans une vie commune de chaque instant, la seule solitude offerte à l'équipage était la minuscule cabine de six mètres carrés. Et encore cette intimité était-elle très relative puisque deux membres du personnel devaient cohabiter dans ce réduit. De même, ils étaient quatre, parfois huit, à se partager la même salle de bain.

Un espace clos surdensifié : voilà le cadre d'existence de l'équipage. Enfermés pendant six à huit mois dans ce modeste espace vital, ses membres partagent tout : les fatigues, les espoirs, les désillusions, le bonheur, l'intimité, les loisirs, la vie collective, l'habitat, le travail... Sans cesse sous le regard des autres, entassés comme des sardines, les marins vivent une forme de clausturation qui évoque celle des reclus dans les prisons ou des moines dans leur abbaye. La langue française a gardé quelque chose de ce confinement : alors que nous sommes « à » terre, ne dit-on pas que nous allons « en » mer, comme nous allons d'ailleurs « en » forêt, ce « en » signifiant qu'il s'agit là de « mondes englobants dans lesquels on pénètre⁸ » ?

Dans ces conditions de huis clos, on n'est pas étonné que les navires prennent beaucoup d'importance pour l'équipage au point de leur conférer des qualités humaines, voire spirituelles. Le paquebot fait l'objet d'une relation quasiment affective. Certains membres du personnel lui attribuent même une âme car, disent-ils, l'ambiance n'est pas la même sur tel ou tel vaisseau. La langue des gens de mer trahit cette personnification : le

paquebot a ses humeurs, sa fatigue, ses enthousiasmes ; dans le gros temps, il souffre, grince, gémit, se cabre, réagit comme un être vivant⁹. Son « nez » est la proue, son « cul » la poupe, les « hanches » la partie trois quarts arrière et extérieur de la coque, tandis que ses « yeux » sont les écubiers. « Les vibrations du bateau ne sont pas purs bruits matériels, elles sont les battements de son cœur et ses pulsations », écrit l'écrivain Henri Queffélec se faisant l'interprète d'une anthropomorphisation que j'ai souvent rencontrée à bord¹⁰. D'ailleurs, comme les personnes, on baptise les paquebots, et on leur donne un nom. Si la masculinité s'est imposée chez nous (le *Normandie*, le *France...*), dans d'autres pays, comme l'Angleterre, les noms sont féminins : « Ça correspond au besoin de tendresse des hommes qui vivent sans femmes¹¹ », s'amuse l'écrivain Colette.

Dans le périmètre étriqué que forment les étages inférieurs du navire, l'équipage dort, mange, se distrait, se repose, mais surtout... il trime. S'ils souffrent de la compression de l'espace, avec le confinement de leurs lieux de vie, les salariés subissent aussi la contraction du temps. Car leur rythme est haletant, pour ne pas dire épuisant : à bord, les journées de travail sont interminables, et il n'y a pas de dimanche pour reprendre son souffle. Je me souviens d'Antso, toujours revêtu d'une impeccable veste blanche. Le jeune cuisinier malgache déboulait sur le bateau pour son premier contrat. Son service débutait à 5 h 30, s'achevait à 14 h 30, avant de reprendre de 17 h 30 jusqu'à 22 h 30. Épuisé par cette cadence, Antso était rapidement tombé malade, et il lui fallut un courage exemplaire pour honorer son engagement jusqu'au terme.

Je ne suis pas du genre à faire l'éloge de la paresse. Dans le monde rural d'où je viens, on tient le travail en haute estime. On

sait que c'est à travers lui qu'on donne une forme au monde, qu'on s'accomplit dans des réalisations, qu'on construit sa vie et qu'on en devient « artiste », d'une certaine façon. Évidemment, tout le monde n'est pas appelé à devenir « artiste » au sens spécifique du terme, mais, comme l'a écrit un pape, « la tâche d'être artisan de sa propre vie est confiée à tout homme : en un certain sens, il doit en faire une œuvre d'art, un chef-d'œuvre¹² ». Ce rayonnement de soi, cet épanouissement passe, notamment, par le turbin. Encore faut-il qu'il s'effectue dans des conditions respectueuses de l'humanité et de la dignité des personnes. Est-ce toujours le cas à bord ?

On sait que le personnel des paquebots est aux avant-postes de la dérégulation qui sévit dans la marine marchande depuis les années 1970, avec la multiplication des pavillons de complaisance. Puisque la loi qui s'applique sur un bateau est celle du pays où il est immatriculé, les armateurs européens et américains, pour contourner les normes de leurs pays, se sont massivement tournés vers le Panama, le Liberia, les Bahamas... et battent pavillon de ces États où le droit social est défailant. Une façon d'étirer en toute légalité les horaires de leurs salariés, de leur imposer de longs contrats, et des salaires réduits aux acquêts puisque dans ces pays où les travailleurs ont peu de protection, il n'existe pas de minimum salarial. Plus de 60 % de la flotte mondiale navigue sous ces pavillons de complaisance¹³. Toutes les compagnies y ont recours. Sans eux, il n'y aurait pas eu de démocratisation des croisières. Les coûts de fonctionnement des paquebots étant relativement fixes, la seule variable d'ajustement avec laquelle les industriels de la croisière pouvaient jouer, c'était la masse salariale. Grâce à ces pavillons, les armateurs se sont payé à peu de frais une main-d'œuvre corvéable à merci¹⁴.

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

9

Le démon de l'acédie

UN jour, sans crier gare, le mal apparaît. Tout à coup, on se sent oppressé, à l'étroit dans son existence. Les certitudes vacillent. On remet en cause ses choix. On se met à convoiter d'autres destins, à penser que la vie est plus belle ailleurs. Les forces vitales s'émeussent, une torpeur enténébre l'esprit. Cette atonie de l'âme, qui vient avec un cortège de troubles comme l'ennui, la paresse, la tristesse, la tradition chrétienne l'appelle l'« acédie ». C'est Évagre, un moine du désert de Scété, en Égypte, qui lui a donné ses lettres de noblesse au IV^e siècle :

Le démon de l'acédie, qu'on appelle aussi démon de midi, est le plus pesant de tous les démons. Il attaque le moine vers la quatrième heure et assiège son âme jusqu'à la huitième heure. D'abord, il fait que le soleil paraît lent à se mouvoir, ou immobile, et que le jour semble avoir cinquante heures. Puis il le pousse à regarder sans cesse par la fenêtre, le jette hors de sa cellule pour examiner le soleil et voir si la huitième heure approche, enfin l'incite à jeter les yeux de tous côtés, espérant la visite d'un frère. Il lui fait prendre en haine l'endroit où il se trouve, son genre de vie, le travail des mains ; il lui suggère qu'il n'y a plus d'amour parmi les frères, qu'il ne peut compter sur aucun¹...

Ce démon hante les cales et les soutes des paquebots. Il rôde dans les cabines de l'équipage comme un lion rugissant à la recherche de sa proie. En dix ans de présence bord, j'ai constaté ses ravages. La morsure qu'il laisse dans le cœur du personnel est identifiable parmi mille. L'éloignement des siens, le confinement, la déconnexion vis-à-vis de l'actualité, la routine qui altère la conscience du temps, tout cela finit par susciter un

véritable dégoût de la vie à bord, à la source d'un découragement qui peut conduire au désespoir.

Il ne faut pas oublier que le navire est une île². Il isole de la société globale, distend le lien avec la vie culturelle et sociale des pays. Au XIX^e siècle, un matelot américain a raconté que l'équipage de son bateau était tellement décalé qu'il ignorait « qui était désormais le président des États-Unis³ ». Nous n'en sommes évidemment plus là, mais la relation du personnel de bord avec la terre ferme reste très relâchée. À bord, les bruits du monde parviennent amortis, l'actualité semble lointaine, incertaine, presque irréelle.

Lorsque j'ai débuté mon sacerdoce sur les paquebots, Internet n'en était qu'à ses balbutiements. Partir en mer, à l'époque, c'était se couper du monde. Le courrier était l'unique lien qui reliait l'équipage à la maison. Sur les bateaux Costa, j'étais chargé d'opérer la distribution. Au port d'attache, l'équipage faisait fébrilement le guet devant mon bureau où j'affichais la liste des bénéficiaires de plis sur la porte. Ceux qui n'avaient rien repartaient directement dans leur cabine en baissant la tête, et, les jours suivants, il fallait être attentif à eux car leur moral était en berne. Les autres exultaient de joie, et serraient ces petits rectangles de papier comme s'ils détenaient des trésors. À bord, les lettres étaient plus que des lettres : c'étaient des doses d'amour, des rations d'affection, des bouées de sauvetage pour poursuivre la vie en mer.

Les nouvelles technologies ont changé la donne. Mails et smartphones atténuent l'impression d'isolement. Dans les étages inférieurs, la connexion n'est pas excellente, et surtout loin d'être donnée, mais les marins savent qu'ils peuvent contacter leur famille en cas de coup de blues, et cela n'a pas de prix.

Skype et Facebook sont des médicaments contre la solitude. Dans la salle à manger de l'équipage, des télévisions déversent aussi de l'actualité en continu. Cela atténue le déphasage, même si, le plus souvent, les chaînes sont un bruit de fond plus qu'une source d'informations. Parfois, elles produisent même l'effet inverse en exacerbant le stress de l'éloignement, notamment quand surgissent des catastrophes susceptibles d'impacter les proches. Ce fut le cas pendant le tsunami qui a dévasté l'Asie du Sud-Est en 2005, ou lors du typhon Haiyan qui s'est abattu sur les Philippines en 2013. Bloqués à bord, avec un terrible sentiment d'impuissance, les membres asiatiques de l'équipage se sentaient envahis par ces images d'une violence insoutenable.

Si la relation à l'espace est affectée par la vie à bord, la perception du temps, elle aussi, subit des altérations. « Le rythme des heures de travail, de repos, de veille et de sommeil faisait oublier la durée », se souvient le capitaine d'un navire de la marine marchande⁴. La mer fait entrer dans une temporalité alternative. Les repères habituels se brouillent. Sur ces petits confettis qui flottent sur l'eau salée, les ponctuations des heures ne sont pas les mêmes qu'en société. D'abord la distinction entre le jour et la nuit s'efface. Dans les étages inférieurs, la lumière du jour pénètre à peine. Beaucoup de zones, comme les salles des machines ou les cabines sans hublots, ne reçoivent que l'éclairage blafard des néons électriques. Le personnel qui vit et travaille dans ces endroits ne voit pas le jour. Beaucoup embauchent de nuit, puis se reposent la journée, ce qui accentue encore l'indétermination des heures.

Mais ce repère classique n'est pas le seul à s'estomper : sur l'eau s'abolit aussi l'opposition entre la semaine et le week-end, et entre les jours ordinaires et les jours de fête. Sur un bateau, il n'y a ni lundi, ni mardi, ni dimanche... Tous les jours se

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

comprendre et une grande indépendance d'esprit. La bibliothèque de son grand-père lui offre un large choix : Rabelais, Érasme, les philosophes des Lumières. C'est en lisant Voltaire et Montesquieu, mais aussi Taine et Renan, philosophes du scientisme alors triomphant, qu'il perd la foi de son enfance. À 16 ans, il devient agnostique. « Pendant douze ans, se souvient-il, je demeurais sans rien nier et sans rien croire, désespérant de la vérité. »

En 1874, Charles est envoyé à Ginette, alors à Paris, pour se préparer au baccalauréat. L'atmosphère studieuse de l'internat déplaît à cet assoiffé de liberté qui finit par se faire renvoyer à cause de sa paresse. Le jeune homme connaît une période de désordre. C'est un cheval fou. À sa cousine Marie de Bondy, il témoignera : « Jamais je ne crois avoir été dans un si lamentable état d'esprit. J'étais tout égotisme, tout vanité, tout impiété, tout désir du mal, j'étais comme affolé. »

À 18 ans, il entre à Saint-Cyr. Pourtant, il n'éprouve aucune attirance pour le métier des armes. Lui qui déteste les groupes et la discipline n'est pas fait pour l'armée. En réalité, il n'aime que les grands larges, l'océan infini, et rêve d'être marin. S'il se lance dans cette carrière, c'est seulement pour faire plaisir à son grand-père adoré, militaire de métier.

En 1878 survient la mort de ce dernier. Pour Charles, c'est un choc affectif. Le jeune officier, alors âgé de 20 ans, hérite d'une fortune colossale qu'il dilapide en organisant des fêtes fastueuses pour ses camarades de Saint-Cyr, puis de l'École de cavalerie de Saumur, d'où il sort, à 21 ans, quatre-vingt-septième et... dernier. Ses camarades l'appellent le « gros Foucauld » tant il est porté sur la bonne chère et les grands vins. Le flambeur entretient des chevaux, jette l'argent par les fenêtres. Mais cette vie de fête, qui lui vaut les remontrances de ses supérieurs, et même une mise à pied, lui laisse à la bouche un goût de cendre.

Un ennui profond, un spleen invincible, enténébrent son existence. En relisant sa vie, il dira de cette période :

Je faisais le mal, mais je ne l'approuvais ni ne l'aimais. Vous me faisiez sentir, mon Dieu, une tristesse profonde, un vide douloureux, une tristesse que je n'ai éprouvée qu'alors. Elle me revenait chaque soir lorsque je me trouvais seul dans mon appartement. Elle me tenait muet et accablé pendant ce qu'on appelle les fêtes : je les organisais, mais le moment venu, je les passais dans un mutisme, un dégoût, un ennui infini.

À l'étroit dans la vie de caserne, Charles donne sa démission, passe quelques semaines à Évian avec une fiancée, puis demande sa réintégration dans son régiment, le 4^e Hussards, quand ce dernier part combattre en Tunisie. Dans la campagne du Sud-Oranais, il se jette avec la même fougue que dans les plaisirs. Animé par le désir de briller, une certaine volonté de puissance et de reconnaissance, il brave le danger, révèle son goût de l'action d'éclat. En Afrique, il comprend que sa vocation n'est pas d'être soldat, mais explorateur, pour défricher les terres inconnues. En 1882, pour exaucer cette soif, il prend congé de l'armée. « Je déteste la vie de garnison, confie-t-il à un ami. Je trouve le métier des armes assommant en temps de paix. À quoi bon traîner sans aucun but une vie où je ne trouve aucun intérêt : j'aime bien mieux profiter de ma jeunesse en voyageant. »

Avec l'insouciance de la jeunesse, Foucauld choisit donc de renoncer à la sécurité d'une carrière dans les armes pour suivre l'inspiration de ses désirs. À 24 ans, le voilà sans plan de vie, le bagage léger, libre pour l'aventure. En 1883, après avoir appris des rudiments d'arabe, il se lance en solitaire dans une exploration scientifique au Maroc durant laquelle il risque sa vie. À son retour, un an plus tard, l'aventurier s'isole dans un appartement parisien, habillé à l'arabe, couchant par terre pour

ne pas ramollir, et écrit la relation de ce périple. Intitulé *Reconnaissance au Maroc*, le livre lui vaut la célébrité et la reconnaissance du monde scientifique. Ces onze mois passés au Maroc, dans une vie pauvre, itinérante, dépendante de l'hospitalité des musulmans, l'ébranlent profondément. La découverte de l'islam ouvre une première brèche dans son cœur d'incroyant : « La vue de cette foi, de ces âmes vivant dans la continuelle présence de Dieu, m'a fait entrevoir quelque chose de plus grand et de plus vrai que les occupations mondaines. Je me suis mis à étudier l'islam, puis la Bible. » Ce qui l'impressionne, c'est la grandeur, l'absolu du Dieu musulman. Il écrira : « *Allah Akbar*, Dieu est plus grand, plus grand que toutes les choses que nous pouvons énumérer ; seul, après tout, il mérite nos pensées et nos paroles. ».

Désormais installé à Paris, Charles cherche du côté de la philosophie. Il veut mener une vie de grande vertu, mais de vertu païenne, sans Dieu. Il se rêve en héros stoïcien, soucieux de se dépasser jusqu'à l'extrême, à la force du poignet. Mais cette démarche philosophique le laisse vide. Toujours en quête de vertu, il retrouve le livre, très en vogue à l'époque, que lui avait offert sa cousine pour sa première communion : *Élévations sur les mystères* de Bossuet. Grâce à sa lecture qui, écrit-il, lui fait « sentir chaleur et beauté », il reprend contact avec le christianisme.

Dans le retournement du cœur de Charles, la foi vivante de sa cousine Marie de Bondy n'a pas compté pour rien. En 1886, il passe beaucoup de temps au contact de cette femme douce et vive. Marie ne cherche pas à le convertir, mais en voyant vivre cette femme intelligente, en constatant la joie qui rayonne d'elle, Charles est interpellé. D'où lui vient cette bonté silencieuse ? Et si cette religion, qui la fait vivre, était vraie ? Tourmenté, il se met à hanter les églises, à y semer cette prière en forme de défi

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

universelle a pris corps, notamment à l'occasion de fêtes où nous formions une communauté unie. Des choses simples : des parties de bingo, des karaokés, ce divertissement prisé des Asiatiques, des célébrations d'anniversaires, ou encore des repas au port, pendant les escales, arrosés de ce « vin qui réjouit le cœur de l'homme¹⁰ ». Dans ces moments inoubliables, l'amour circulait entre nous, l'entente était palpable, nous n'étions plus qu'un.

Médiateur entre les statuts et les cultures, je m'efforçais aussi d'être comme Charles de Foucauld un trait d'union entre les personnes des différentes religions. La diversité religieuse est foisonnante dans un paquebot. On y trouve d'abord toutes les nuances du christianisme : des catholiques, principalement chez les Philippins et les Latinos, des protestants évangéliques, venus souvent d'Amérique du Sud, des orthodoxes issus des pays de l'Est – Roumanie, Bulgarie, Ukraine... À qui s'ajoutent, dans des proportions importantes, des musulmans, des hindouistes, des bouddhistes, et, dans une moindre mesure, des pratiquants de la religion juive ou des animistes... Le dialogue n'est pas toujours facile entre ces confessions. Il m'est arrivé de faire face à des Honduriens évangéliques un brin sectaires qui n'avaient qu'une obsession : me faire abjurer la foi catholique ! Je me souviens aussi de musulmans de Jakarta pratiquant un islam radical ; ils formaient un groupe secret, fermé sur lui-même, imperméable à l'échange. Mais le plus souvent, grâce à un dialogue à hauteur d'hommes, nous parvenions à dépasser nos particularités. Personnellement, je ne faisais aucune différence. J'étais le pasteur de tous. Je veillais à ce que chacun s'épanouisse dans sa tradition spirituelle. Sur les navires d'Holland America, où l'équipage est à moitié musulman, j'intercédaï auprès du commandant pendant le ramadan pour

qu'il aménage l'emploi du temps du personnel. Il m'est arrivé aussi de proposer la prière du *kiddouch*, le vendredi soir, à des membres du personnel juif. Je me souviens aussi, avec une émotion encore vive, de ces moments de recueillement interreligieux à la faveur d'un tsunami qui avait endeuillé la partie asiatique de l'équipage. Musulmans, hindouistes, bouddhistes et chrétiens, nous avons prié ensemble, chacun selon sa grammaire, éprouvant concrètement le sentiment d'une appartenance commune au-delà des séparations confessionnelles.

-
1. Victor HUGO, « La mer et le vent », cité par Simon LEYS, *La mer dans la littérature française*, *op. cit.*, p. 849.
 2. Jean-François SIX, *Charles de Foucauld autrement*, Desclée de Brouwer, Paris, 2008 (réédité en poche sous le titre *Charles de Foucauld, sa vie, sa voie*, Artège, Paris, 2016).
 3. Michel DE CERTEAU, *La fable mystique*, Gallimard, Paris, 1982, p. 411.
 4. Les citations qui suivent sont tirées des biographies de Maurice SERPETTE (*Foucauld au désert*, Desclée de Brouwer, Paris, 1996), Pierre SOURISSEAU (*Charles de Foucauld. 1858-1916. Biographie*, Salvator, Paris, 2016), Hugues DIDIER (*Petite vie de Foucauld*, Artège, Paris, 2018), et de Jean-François SIX (*Charles de Foucauld. Sa vie, sa voie*, Artège, Paris, 2016, et *Charles le libéré. Foucauld rendu à lui-même*, Salvator, Paris, 2016).
 5. FRANÇOIS, *La joie de l'Évangile*, *op. cit.*, § 14.
 6. Maurice DUVAL, *Ni morts, ni vivants : marins ! Pour une ethnologie du huis clos*, *op. cit.*, p. 89.
 7. *Ibid.*, p. 98-102.
 8. Robert WOOD, « Caribbean cruise tourism : globalization at sea », *art. cit.*, p. 354.
 9. *Ibid.*, p. 359.
 10. Ps 103, 15.

La messe sur la mer

ON dit souvent que les hommes de la Bible n'avaient pas le pied marin. Pourtant la mer est présente dans les Écritures. Le Dieu de l'Ancien Testament est le maître des eaux. Il leur assigne des bornes, les contient ou les relâche à sa guise. L'élément liquide apparaît docile entre les mains du Créateur qui domine les forces du cosmos, comme dans ce psaume de louange : « Tu as pour manteau la lumière. Comme une tenture, tu déploies les cieux [...]. Tu prends les vents pour messagers, pour serviteurs, les flammes des éclairs. Tu as donné son assise à la terre, tu l'as vêtue de l'abîme des mers. Les eaux couvraient même les montagnes ; à ta menace, elles prennent la fuite, effrayées par le tonnerre de ta voix. Tu leur imposes la limite à ne pas franchir : qu'elles ne reviennent jamais couvrir la terre¹. » Pour les israélites de l'Ancien Testament, l'océan parle de Dieu. La cambrure de son flot, qui s'apaise et reflue à l'appel de sa voix, est une célébration de sa puissance. Mais le symbolisme religieux de la mer n'est pas absent du Nouveau Testament. L'Évangile révèle qu'une grande part de la vie du Christ s'est déroulée sur les eaux. Le lac de Genézareth, appelé « mer » à l'époque, fut le théâtre de la rencontre des premiers fidèles. Sur ses rivages, des paroles décisives furent semées. La petite embarcation de bois sur laquelle Jésus vogua au fil de ses missions peut être considérée comme la toute première chaire – aujourd'hui encore, on compare l'Église à une barque. Le Christ a pris part à la vie et au travail de l'équipage de Pierre, l'apôtre marin. Il a calmé la mer déchaînée, stupéfiant ses amis : « Qui est donc cet homme pour que même les vents et la mer lui

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

lassé, d'autant qu'en dépit des apparences, il est extrêmement changeant : la hauteur des vagues, la force du vent, la lumière aux différentes heures de la journée, le jeu infini des bleus, des verts et des gris, le chatolement des couchers de soleil. Toute cette beauté soutenait ma méditation, me disposait au recueillement. Parfois, un lien intime se nouait entre les paysages et mes états d'âmes. Quand je traversais des périodes de tourments et que l'océan lui-même entraînait en furie, je pensais à la phrase de Teilhard de Chardin : « Dans notre âme, comme sur la mer, les tempêtes ne s'apaisent que par une suite de lames amorties² ». Comme le jésuite me le recommandait, il fallait tenir bon, en direction de la confiance. Ne pas hésiter aussi à m'en remettre aux autres. Dans les moments d'épreuve, j'ai vraiment fait l'expérience que ce sont eux qui nous sauvent. À plusieurs reprises, des membres de l'équipage ont su trouver les mots pour me remonter le moral. Je me suis senti relevé par eux et cela m'a bouleversé. Je me voyais en sauveur apportant l'Évangile aux incroyants, mais c'est d'eux que je recevais la vie. Grâce au personnel, j'ai appris la réciprocité. Car l'amour est un échange, une « communication mutuelle », selon l'expression d'Ignace de Loyola dans les *Exercices spirituels* : il consiste autant à recevoir qu'à donner. Sans cette donation mutuelle, nous sommes dans le patronage, l'assistance sociale, toutes choses très louables, mais pas encore dans l'amour.

Voilà donc quelle était ma besogne : dans la grisaille quotidienne, aimer mes marins le mieux possible. Notre vie est tissée de choses banales, de petits riens sans relief qui se répètent jour après jour, demain et après-demain. Au quotidien, on découvre nos proches aussi limités, imparfaits, blessés que nous. On rêvait de grandes choses, de perfection, on vit platement, au ras du sol et dans l'imperfection. Charles de

Foucauld appelait cela la « vie de Nazareth », celle qu'avait vécue le Christ pendant les trente ans de sa vie cachée, dans la condition obscure d'un charpentier d'un petit village de Galilée. Dans ses écrits et plus encore par sa vie, Charles enseigne à accepter avec réalisme et humour cette condition : la fidélité à ce quotidien grisâtre est un chemin de vie et de sainteté. De fait, j'en ai tiré énormément de profit spirituel. Mes années à bord ont d'abord élargi ma compréhension du sacerdoce. Avant d'arriver sur les bateaux, j'étais enlisé dans l'activisme. Mais plus je passais de temps en mer, plus je me rendais compte que l'important était moins de faire que d'être. L'équipage n'attendait pas de moi de grandes choses, des actions, des programmes. Ses membres étaient simplement heureux de trouver un ami, quelqu'un dont la simple présence manifestait à quel point leur existence avait du prix.

Cette vie au long cours m'a également enseigné l'abandon. Un livre a eu beaucoup d'influence pour Charles de Foucauld : *L'abandon à la Providence divine*, attribué à un jésuite du XVIII^e siècle, Jean-Pierre de Caussade. Pour ce dernier, Dieu se manifeste dans le hasard de l'événement, l'imprévu des rencontres. La vie chrétienne ne consiste donc pas à se cramponner à des règlements, mais à devenir souple, docile à l'Esprit qui se révèle à travers les circonstances. Sur les bateaux, j'ai appris à vivre ainsi : non plus raidi sur ma volonté, accroché aux préceptes de la morale, mais abandonné à l'action créatrice de l'Esprit et à l'inattendu de la vie.

Dans son autobiographie, un capitaine à la retraite écrit que « le marin part toujours, et n'arrive jamais³ ». C'est une très bonne définition de la mystique ! De fait, la vie au long cours, flottant sur cet abîme où l'on ne peut ni s'arrêter ni fonder de demeure fixe, est une métaphore de l'union à Dieu. Elle invite au

dépaysement, à quitter son pays, ses repères, c'est-à-dire à découvrir l'étrangeté en soi et à s'ouvrir à l'autre, et à ne jamais cesser d'approfondir cette exploration. Dans l'expérience spirituelle, il est impossible de s'en tenir à un lieu, de cesser d'avancer. « Dès que nous nous arrêtons à une étape de la vie spirituelle, observe Michel de Certeau, dès que nous voulons “nous en tenir là”, nous sommes trompés, de telle sorte qu'il y a un lien essentiel entre la quête de la vérité et l'impossibilité de posséder un “chez soi” [...]. La vraie paix n'est pas un arrêt, c'est une marche habitée par la continuité du désir⁴. » Mes années à bord m'ont appris à devenir ce voyageur qui n'arrive jamais, ce pèlerin en quête d'une terre qui se dérobe sans cesse, renouvelant constamment son horizon, s'accrochant nulle part, éperonné par le désir d'aller toujours plus loin.

Durant cette longue traversée, le plus dur aura sans doute été de ne pas me sentir épaulé. Au fond, l'Église n'a pas vraiment admis la légitimité d'une aumônerie dans les paquebots de croisières. Certes, elle m'a laissé partir, mais était-elle vraiment convaincue par l'idée ? Pendant des années, j'ai tenté d'infléchir son regard, de lui raconter la vie à bord, la rude existence de l'équipage, les attentes spirituelles des passagers, l'occultation de Dieu dans ce monde voguant à l'horizontal. J'ai pris mon bâton de pèlerin, rencontré les évêques, la curie. J'ai prêché dans le désert. J'ai bon espoir qu'avec le pape François, qui appelle les chrétiens à aller dans les périphéries, à fréquenter les frontières, à atteindre ces régions physiques et spirituelles où personne n'a envie d'aller, mon expérience devienne plus audible. L'aumônier a besoin de l'engagement de l'Église derrière lui ; faute de ce soutien, que pèse sa parole face aux armateurs tout-puissants ? Quand cette absence de reconnaissance institutionnelle me faisait trop souffrir, je

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

- while others play ? », *International Journal of Hospitality Management*, n° 27, 2008, p. 42-52.
- GOFFMAN (Erving), *Asiles. Études sur la condition sociale des malades mentaux*, Minuit, Paris, 1968.
- GREMAUD (Rinny), *Un monde en toc*, Seuil, Paris, 2018.
- GRENIER (Alain A.) « Le tourisme de croisière », *Téoros*, 27-2, 2008, p. 36-48.
- GUNG (Kam), PETRICK (James F.), « Why do you cruise? Exploring the motivations for taking cruise holidays, and the construction of a cruising motivation scale », *Tourism Management* n° 32, 2011, p. 386-393.
- JONES (Rory Victor), « Motivations to cruise : an itinerary and cruise experience study », *Journal of Hospitality and Tourism Management*, vol. 18, 2011, p. 30-40.
- LABOUÉRIE (Guy), « L'homme de mer », *Études*, n° 3804, avril 1994, p. 469-480.
- LE DOARÉ (Alain), « Sur la mer comme au ciel. Aperçu de l'histoire de la Mission de la mer », *Zainak*, n° 21, 2002, p. 475-488.
- LE DOARÉ (Alain), « Les prêtres-marins », dans DURIEZ (Bruno), FOUILLOUX (Étienne), MICHEL (Alain-René), MOURADIAN (Georges), VIET-DEPAULE (Nathalie), dir., *Chrétiens et ouvriers en France 1937-1970*, Les Éditions ouvrières, Paris, 2001, p. 157-167.
- LESCURE (Jean-Claude), « La sécurité, un enjeu de développement des croisières (1975-2010) ? », *Études caribéennes*, n° 18, avril 2011.
- LEYS (Simon), *La mer dans la littérature française. De François Rabelais à Pierre Loti*, Laffont, « Bouquins », Paris, 2018.
- LOGOSSAH (Kinvi), « L'industrie de la croisière dans la Caraïbe : facteur de développement ou pâle reflet de la globalisation

- ? », *Téoros*, 26, 1, 2007, p. 25-33.
- LUSSAULT (Michel), *Les hyper-lieux. Les nouvelles géographies de la mondialisation*, Seuil, Paris, 2017.
- MACK (John), *The Sea. A Cultural History*, Reaktion Books, Londres, 2011.
- MARIGNAN (Claire de), « La croisière, une invitation au rêve », *Études*, juillet-août 2018, p. 17-27.
- MARIN (Pierre-Henri), *Les paquebots. Ambassadeurs des mers*, Gallimard, « Découvertes », Paris, 1989.
- MOHRT (Michel), *Paquebots. Le temps des traversées*, Éditions maritimes, Paris, 1980.
- MONDOU (Véronique), TAUNAY (Benjamin), « Une ethnographie des appropriations touristiques d'une croisière maritime en Chine », *Mondes du tourisme*, hors-série, 2016.
- PARRAIN (Camille), « La haute mer : un espace aux frontières de la recherche géographique », *Échogéo*, 19, 2012.
- PAULET (Jean-Pierre), *L'homme et la mer. Représentations, symboles et mythes*, Économica, Paris, 2006.
- PÉTRÉ-GRENOUILLEAU (Olivier), « L'histoire maritime en France : du bilan aux perspectives », *Histoire, économie et société*, 20/1, 2001, p. 37-48.
- QUEFFÉLEC (Henri), *Le cargo*, Ouest-France, Rennes, 1989.
- ROY (Olivier), *La sainte ignorance. Le temps de la religion sans culture*, Seuil, Paris, 2012.
- SERPETTE (Maurice), *Foucauld au désert*, Desclée de Brouwer, Paris, 1996.
- SHERMAN (Rachel), *Class Acts. Service and Inequality in Luxury Hotels*, University of California Press, Berkeley/Los Angeles, 2007.
- SIX (Jean-François), *Charles de Foucauld. Sa vie, sa voie*, Artège, Paris, 2016.
- SIX (Jean-François), *Charles le libéré. Foucauld rendu à lui-*

- même*, Salvator, Paris, 2016.
- SOURISSEAU (Pierre), *Charles de Foucauld (1858-1916). Biographie*, Salvator, Paris, 2016.
- URBAIN (Jean-Didier), *Le voyage était presque parfait*, Payot, Paris, 2008.
- URBAIN (Jean-Didier), *L'envie du monde*, Bréal, Paris, 2011.
- URBAIN (Jean-Didier), « Histoire et évolution des comportements touristiques des Français », *Temis*, juillet 2012, p. 52-59.
- VENAYRE (Sylvain), *Panorama du voyage. 1780-1920*, Belles Lettres, Paris, 2012.
- VERNE (Jules), *Une ville flottante*, Le Livre de Poche, Paris, 1970.
- VERLOMME (Hugo), BOMBAIL (Marc-Antoine), *Le guide des voyages en cargo et autres navires*, Les Équateurs, Paris, 2011.
- VIRY (Marin de), *Tous touristes*, Flammarion, Paris, 2010.
- VOGEL (Michael P.), OSCHMANN (Cristina), « Cruising through liquid modernity », *Tourist Studies*, 13(1), 2013, p. 62-80.
- WEAVER (Adam), « The McDonaldization thesis and cruise tourism », *Annals of Tourism Research*, vol. 32, n° 2, 2005, p. 346-366.
- WEAVER (Adam), « Spaces of containment and revenue capture : “Super-sized” cruise ships as mobile tourism enclaves », *Tourism Geographies*, 7/2, 2005, p. 165-184.
- WEAVER (Adam), « The Disneyisation of cruise travel », R.K. Dowling (dir.), *Cruise Ship Tourism*, Cabi, Wallingford (Grande-Bretagne), 2006, p. 389-396.
- WOOD (Robert), « Cruise ships : deterritorialized destinations », *Tourism and Transport. Issues and Agenda for the Millenium*, Elsevier, Londres, 2004, p. 133-145.
- WOOD (Robert), « Caribbean cruise tourism : globalization at

sea », *Annals of Tourism Research*, vol. 27, n° 2, 2000, p. 345-370.

YARNAL (Careen), KERSTETTER (Deborah), « Casting off : an exploration of cruise ship space, group tour behavior, and social interaction », *Journal of Travel Research*, 43, 2005, p. 368- 379.