

LE CHEVAL, LE CANARD ET LE NAVIRE et pourquoi pas le lapin

François POPLIN*

Résumé

Dans la profondeur de notre esprit, il y a une équivalence entre le cheval, les palmipèdes (canards au sens large) et le dauphin (et autres cétacés), des domaines terrestre, aérien et marin respectivement. Dans ces trois catégories entrent la voiture automobile, l'avion et le navire. Ces pages s'attachent particulièrement aux relations de ce dernier avec les transporteurs naturels que sont le cheval et le canard, lequel instaure une communication large entre domaine aérien et domaine aquatique du fait de sa double adaptation. L'analyse dégage une assimilation profonde du canard au cheval, pour ce qui est des êtres naturels, et, pour ce qui est du passage aux êtres artificiels, du navire au cheval. La séparation nette que fait notre culture entre solipèdes et pieds fendus (ruminants) rejaillit dans l'exclusion des premiers et des museaux fendus que sont les lagomorphes, d'où le tabou maritime du lapin.

Summary

Horse, Duck and ship, and why not Rabbit

In the depths of our consciousness there is an equivalence between horses, palmipeds (generally speaking, ducks), and dolphins (and other cetaceans), from the domains of earth, air and water respectively. In these three categories are also cars, aeroplanes and ships. The following pages are especially concerned with the relations between the latter and the natural transporters such as the horse, and the duck, which establishes a communication between air and water, through its adaptation to both these domains. The analysis shows a profound similarity between the duck and the horse as natural beings, and, for the transition to the artificial, between the horse and the ship. The clear distinction that our culture makes between solipeds and cloven-hoofed (ruminant) mammals is reflected in the exclusion of the former and also of the lagomorphs with their split snouts; from this originates the maritime taboo against the rabbit.

Mots-clés

Cheval, canard, navire, tabou du lapin, animal, végétal, minéral, image mentale, système culturel des animaux.

Key words

Horse, duck, ship, taboo, rabbit taboos, animal, vegetable, mineral, mental image, animal cultural systems.

Navire, corps vivant

Pour mettre en place une bouée, on l'attache par un orin à une masse de béton, par exemple, qu'on envoie par le fond. Cette masse est appelée corps mort. Elle ne bouge pas. Elle est dite dormante. Elle repose au sens des épitaphes : *hic jacet*,

requiescat. Si elle est perçue comme corps mort, c'est que le navire l'est comme un corps vivant.

Dans l'expression "perdu corps et biens", *corps* est au singulier et ne désigne pas les infortunés marins, mais le bâtiment. Une remarque sur le français

* Muséum national d'Histoire naturelle, U.R.A 1415 du C.N.R.S.

s'impose, que Grévisse ne fait pas : avec la liaison (*corps-z-et biens*) corps est entendu au pluriel, sans la liaison (*corps / et biens*) il l'est au singulier. De même, selon qu'on prononce *t-humain* ou *humain*, la même expression est entendue comme *ce qui est animal est humain* ou comme *ce qui est animal et humain*. Ce corps au singulier est celui où s'intègrent ceux des marins, et ce corps n'est pas perçu à la manière des physiciens, qui entendent par là aussi bien une fusée spatiale qu'une brique, mais à celle des biologistes. Il se trouve rapporté à l'anatomie d'un être vivant, celle d'un animal aussi bien que la nôtre. Ce rapport est sensible dans le parallèle entre les membrures et les côtes par exemple : il tient essentiellement à ce que le navire est construit en symétrie bilatérale comme le tronc des vertébrés, avec deux moitiés droite et gauche en miroir.

Que ce corps soit vécu comme vivant est dû à ce qu'il bouge. Le mouvement, le vrai, le mouvement propre, est la caractéristique première de l'animal (dont nous), celle qui assure la distinction la plus immédiate d'avec le végétal et le minéral.

Le navire sombré ou échoué est un corps mort comme la masse de béton. Il se fond avec le minéral. Entre cet état et l'animal qu'il était, n'y a-t-il pas une situation où il soit assimilable à du végétal ? Cette question si fondamentale de la

gradation du minéral au végétal et du végétal à l'animal retrouve une page où Buffon (1) écrit : "un végétal n'est (...) qu'un animal qui dort". Il est vrai que nous rapportons à la vie végétative, au

sens actuel qui rapproche du végétal, des états tels que la léthargie, le coma, l'hibernation, ou l'inactivité d'un sujet qui "ne pense qu'à dormir". Nous produisons des allégories végétales du sommeil quand nous disons *dormir comme une souche* ou *comme une bûche*, mais il est à remarquer qu'il s'agit de bois, du bois brut encore proche de l'arbre, ce qui est une qualité particulière du végétal, pas celle de feuillage, d'herbe, de plante que le mot *végétal* amène d'abord à l'esprit. Une chanson très simple de chez nous, *Les Crapauds*, donne à réfléchir là-dessus :

Au loin le bois semble
Un géant qui dort

.....
Nous aimons la mare
Qu'un reflet charmer
Où dort à l'amarre
Un canot pourri

Elle fournit le stade intermédiaire attendu. Le sommeil du bois qui dort debout dans la première partie devient celui du bateau à l'attache dans la seconde. Entre l'animal navire qui fend les flots et le minéral qu'il devient en coulant ou s'échouant, il est végétal quand il est flottant mais attaché. La plante est ainsi faite, fixée par la racine et bougeant sous l'action du vent. Cela donne la corrélation suivante, bonne base de départ pour un examen plus approfondi :

mobilité complète	vie active, vraie	animal	navire en marche
semi-mobilité	vie végétative, sommeil	végétal	navire à l'attache
immobilité	mort	minéral	navire échoué, coulé

Il y a trois grandes catégories dans l'ordre du mouvement : ce qui bouge tout seul, ce qui peut être remué et ce qui est immuable. Dans l'ordre des productions humaines, cela correspond, en gardant la même racine, aux automobiles, aux meu-

(1) Discours sur la nature des animaux, *Histoire naturelle*, tome quatrième (1753)

bles et aux immeubles, ces termes étant pris au sens abstrait. Il peut être convenu de parler de ces catégories en termes

d'immobilité, de mobilité passive et de mobilité active ou mobilité vraie. Voici les principaux termes relatifs à cela :

<i>immobilité</i>	<i>mobilité passive</i>	<i>mobilité active = vraie</i>
IMMEUBLES	MEUBLES	AUTOMOBILES
Ce qui est immuable	Ce qui peut être remué	Ce qui bouge tout seul
immobile	mobile	mobile
inamovible	amovible	automoteur
fixe	mobilisable	mouvant

Dans la catégorie intermédiaire, *mobilité passive* remplace et précise *semi-mobilité* de la concordance précédente. Or il est une autre manière d'envisager la semi-mobilité, on vient de le voir avec la barque ; elle est mi-fixée, mi-libre. Deux logiques se font concurrence, celle du mouvement, dans ce qu'il peut avoir de spontané ou de subi, et celle de l'autonomie. Pour l'animal, la situation est claire parce que ces deux logiques concordent en lui, étant à la fois autonome et automobile, mais il est loin d'en être de même dans tous les cas. Ainsi la plante n'est pas autonome, mais bouge (au vent) ; les deux paramètres sont en discordance. Un troisième élément d'appréciation intervient : le mouvement peut être avec changement de lieu, ou sans, comme le fait de remuer les bras. Ce mouvement externe et ce mouvement interne, peut-on dire, sont distingués par le langage savant sous les termes de *mobilité* et de *motilité*. Le langage ordinaire ne fait pas la distinction. Il parle de mobilité aussi bien pour la pieuvre tapie dans un recoin agitant ses tentacules que pour cette même pieuvre se déplaçant par réaction. De même il confond mouvement actif et mouvement passif. La présence de *mobile* dans deux colonnes de la concordance ci-dessus l'atteste. Nous disons aussi bien que les tentacules et que les feuilles du tremble bougent.

Cette situation complexe où trois points de vue coexistent, où trois composantes (mouvement actif/passif, autonomie/fixité, mobilité/motilité) se mêlent en un jeu polyfactoriel à trois dimensions, demande une analyse trop longue à exposer ici. Il n'en sera produit que le nécessaire. Le sens commun qui préside à la manière dont nous vivons les choses fait sa synthèse sans trop faire apparaître le détail des données et éprouve que le minéral est rigide, le végétal souple, l'animal mobile. On comprend, à ces qualificatifs tranchés, qu'il s'agit de catégories pures, c'est-à-dire du minéral vrai (le granit, pas le sable ni l'argile), du végétal vrai (la luzerne, pas le champignon ni l'arbre sec) et de l'animal vrai (le lièvre, pas l'huître ni le ver de terre). Cela laisse de côté le cas difficile du bois, qui concerne particulièrement le navire. Le roseau est souple, le chêne ne l'est pas. Faut-il croire que le premier est perçu comme plus végétal et le bois rejeté du côté du minéral ?

L'oiseau bouge aux deux sens du terme. Il se déplace (mobilité) et il bouge les ailes (motilité). L'arbre ne se déplace pas, mais nous disons que son feuillage bouge, quand il y a du vent. Nous exprimons cette motilité passive de la même manière que la motilité vraie, et même que la mobilité de l'oiseau. Par conséquent, nous sommes enclins à rapprocher les rameaux de l'animal. A l'inverse, le

tronc, enraciné dans le sol, proche du minéral, semble avoir quelque chose du roc. De la souche à la cime, il y a une gradation où le végétal vrai se situe au niveau des feuilles et des branches, domaine de la souplesse.

Cette notion de souplesse contient le fait de revenir en place après la déformation imposée par le vent. Ce retour a valeur d'action en retour, de réaction, et il y a peu de différence entre l'élasticité du brin d'osier et celle de la patte d'un chat. Le tronc lui aussi dégage la notion de réaction, sur un autre mode, celui de la réaction immédiate, sans déformation intermédiaire; ce n'est plus un retour, c'est une résistance. Elle a valeur d'action en réponse immédiate à l'action imposée. Et ce qui est vrai du tronc l'est encore plus du roc. Or, cela n'est pas étranger à l'animal, sous un aspect non encore envisagé.

Si l'animal est mouvement actif, si le végétal est mouvement passif - mais à ressort, on vient de le voir -, qu'en est-il donc du minéral qui est en dehors de ces deux cas et que l'on placerait à gauche de la passivité sur la concordance donnée plus haut, où figurent les immeubles, les meubles et les automobiles? Résistant aux sollicitations, il apparaît comme un actif paradoxal. Il n'est pas passif au sens où cela est parfois entendu, celui de la nullité, mais au sens algébrique, celui d'inverse. Contraire d'un mouvement actif, il est comme une activité.

Cela se rattache au statisme de l'animal. Le fait que celui-ci coure, comme dit la formule grecque, fait oublier qu'à côté de cette activité dynamique, il en possède une autre, de soutien. Celle-ci correspond à la contraction musculaire tonique, et consiste à tenir. Elle ne nous vient pas facilement à la conscience, mais notre esprit, dans la profondeur, y est sensible: c'est ce qui a fait donner à bon nombre d'instruments, supports ne bougeant pas,

des noms d'animaux, notamment tirés du cheval comme *chevalet*, *chevalement*, *poutre* et autres *cheval d'arçons*. Ces instruments sont tous en bois, à l'origine, comme le bateau. Ils sont dormants, ils résistent, ils sont comme le roc et rejoignent la masse de béton par quoi ont commencé ces pages. Quand il était dit qu'elle ne bougeait pas, ce n'était pas seulement qu'elle était immobile, cela comportait qu'elle était inébranlable. Assimilée au minéral et à la mort, certes, mais au titre d'une composante de fermeté qui est chez l'animal un principe actif. Que le grappin accroche une épave ou une baleine qui résiste immensément sans bouger, par la seule force tranquille, la sensation est la même. S'il s'agit de mort, il ne s'agit pas de la mort flasque, de l'abandon, mais de celle qui fait dire *raide mort*, de la rigidité cadavérique qui associe la contraction musculaire tonique au bois.

Le navire en course est comme un animal qui court. A l'ancre, il est comme un arbre dont une partie bouge passivement au vent, il semble dormir, et le peu de mouvements qu'il a nous semblent assimilables à ceux du dormeur. Son dynamisme est en sommeil, mais sa capacité de porter, sa force tranquille est intacte. On ne parlerait guère autrement d'un cheval qui dort debout et d'un cheval de bois. Coulé ou échoué, il est fondu au minéral, pétrifié, le dynamisme s'est entièrement retiré de lui, mais sa masse inébranlable évoque encore la résistance de l'animal statique, en pleine possession de sa tonicité, laquelle concorde avec la rigidité cadavérique. D'où *cimetière de bateaux*.

L'animal est présent dans l'aspect dynamique et dans l'aspect statique, mais c'est le premier qui nous le fait le mieux paraître, qui nous en donne la perception la plus consciente, qui nous procure la sensation la plus vive du navire corps vivant, par le mouvement qui est la variation, la déclinaison du tonus. Et l'on peut

constater qu'il a déjà été question de cheval dans tout ce qui a précédé. L'allégorie caballine est dans la course que le terme de *corsaire* met en jeu parce que le cheval est le coursier par excellence ; elle fait du navire un cheval de course de bois. Elle est aussi dans le rôle porteur, de soutien tonique commun au cheval, à l'arbre, à la poutre et au navire. A la jonction des deux aspects, statique et dynamique, porteur et coureur, on trouve chez Homère (*Odyssée*, 5, 371) ceci : "Ulysse, dans la tempête, monté sur une poutre comme sur un cheval de course". Le traducteur, en utilisant *poutre*, qui en ancien français veut dire *poulliche*, a ajouté sans le savoir à la comparaison.

L'assiette et le pied marin

La terre ferme est ressentie comme la stabilité absolue. Elle est vécue comme immuable, même si nous savons que nous sommes sur des plaques continentales flottant ainsi que des radeaux et qu'il y a des tremblements de terre. Dès que nous mettons le pied sur un corps flottant, nous avons à y vivre comme relativisés. Tout se joue au moment où nous franchissons le pas de l'embarcadère au bateau. C'est comme lorsqu'il faut, à la frontière, passer à une monnaie étrangère et à une autre langue. Il faut se lancer, ne pas rester un pied ici et l'autre là, il faut épouser la situation nouvelle. Il faut faire corps avec le corps flottant. Quelle que soit sa taille, de la bille de bois au pétrolier géant, il y a toujours à avoir le pied marin, alors que la question du pied terrestre ne se pose jamais, sauf aux estropiés. Elle se pose, en réalité, aux petits enfants, mais nous l'avons oublié.

Cette adaptation du marin est semblable à celle du cavalier, à qui il faut acquérir une bonne assiette, c'est-à-dire une bonne tenue en selle. Il lui faut, lui aussi, lâcher la terre ferme et s'embarquer dans le relatif, se faire au mouvant. Le mot

embarquer me vient spontanément ; je ne pensais pas à la barque, mais au cheval. C'est signe que l'équivalence du cheval et du navire est effective en même temps que profonde, se faisant sous les mots. Un vieux cavalier et un vieux loup de mer disent de la même façon qu'ils ne sentent plus bouger leur support. Ils l'ont intégré, ils "n'y pensent même plus", de même que le piéton ne prête plus attention à sa marche bipède. Pour ces anciens de la marine et de l'équitation, "ça bouge" quand la mer se fait grosse ou quand le cheval se met à faire des siennes. Le surplus d'agitation parvient à la conscience, de même qu'il a été dit plus haut que le mouvement nous est plus présent que le tonus, dont il est la variation.

Corps porteur, corps de cheval

L'assiette est à l'homme de cheval ce que le pied marin est à l'homme de mer. Tous deux sont sur un corps qui se déplace. C'est dans cette fonction porteuse mobile, dans ce mariage avec un corps mouvant portant le nôtre que le navire rejoint l'animal, et cet animal est le cheval dans notre culture parce qu'il y est le véhicule animal par excellence. Cela est à tel point que lorsqu'on confronte les termes *cavalier*, *ânier* et *chamelier* aux images mentales que nous avons du cheval, de l'âne et du chameau, le cavalier va sur les trois bêtes, alors que l'ânier ne va qu'avec l'âne, sans jamais le monter, de même que le chamelier avec le chameau. Il ne viendra pas à l'idée que le chamelier puisse être sur le cheval. Un comble est atteint lorsque nous disons, sans l'ombre d'une plaisanterie, *le chamelier est à cheval sur le chameau*.

L'expression *vaisseau du désert* pour ce dernier fait concurrence au cheval dans le primat de l'assimilation au navire. Cette concurrence est injuste, car le camélidé a un allié puissant, dans la métaphore, avec le désert dont les dunes font comme

des vagues de sable. Le cheval, lui, ne dispose que de ses seules affinités nautiques intrinsèques, et il ne s'en tire pas moins à son honneur.

Le cheval est donc l'animal transporteur prototypique dans le domaine terrestre parce que le mieux adapté. Le navire, lui, est primordial pour avoir été le premier véhicule construit de main d'homme. Cela est sensible dans la conquête de l'air, où *aéronef* et *vaisseau spatial*, entre autres, portent témoignage de son empreinte. L'embarquement de l'avion sur le porte-avions donne lieu à une superposition intéressante dans le langage, comme avec *personnel volant de l'aéronautique navale*, surtout sachant que *navi-gant* est synonyme de *volant* dans l'aviation. Tout le champ du transport instrumentalisé est focalisé sur le cheval et le navire, et la question peut être posée de savoir lequel a préséance sur l'autre. Le cheval tire avantage de ce que nous sommes fondamentalement terrestres, mais la navigation a pour elle d'être plus ancienne. Elle a au moins 10 000 ans, alors que l'équitation en a au plus 5000.

L'évidence s'impose donc : l'animal du navire est le cheval, et cette perception secrète est de caractère si profond, si absolu qu'elle existe sûrement depuis les origines. Homère en donne déjà une expression achevée, quand il désigne les navires par *alos hippoi*, les chevaux de la mer (2). Cela rejoint Ulysse à cheval, au sens plein de l'expression, sur sa poutre, et il est remarquable que dans les exposés sur l'hydrostatique et l'hydrodynamique de la navigation, le navire soit assimilé à une poutre, à une pouliche dans le génie de la langue. Tout cela participe d'une même logique, dense, qui va loin, en profondeur, au delà de l'ordre usuel des mots.

Il est intéressant de confronter la métaphore homérique avec celle que produit Léo Ferré dans *Comme à Ostende* :

On voyait les chevaux de la mer
Qui fondaient la tête la première
Et qui fracassaient leur crinière (...)

Ce ne sont plus les bateaux, mais les vagues déferlant sur le sable qui sont ainsi désignées. Leur mouvement à la fois cabré et enroulé évoque l'encolure, une encolure à crinière d'écume, ce qui coordonne *écume de mer* et *chevaux écumants*, cette dernière locution portant l'action à un paroxysme en accord avec les flots déchaînés.

Dans un cas, le cheval est le navire, dans l'autre l'eau nerveuse qui le porte. Il n'y a pas antinomie. A travers la poutre, c'est la mer déchaînée qu'Ulysse monte. La poutre, le navire par lui-même est l'élément porteur statique ; la variation dynamique est apportée par l'eau, c'est-à-dire par les chevaux de la mer de Léo Ferré. Un autre arrangement donne la mer elle-même comme support, et cela est inscrit aussi dans Homère, qui parle de la mer porteuse de navires. C'est la même chanson d'un bout à l'autre de notre culture à travers les millénaires et les nations, et comme en France, dit-on, tout se termine par des chansons, en voici une de circonstance :

Maman, les petits bateaux
Qui vont sur l'eau
Ont-ils des jambes?

Il était à prévoir que ces jambes seraient des jambes de cheval. C'est ce qu'a exprimé le sculpteur Douziech, dans un bronze figurant une barque de pêche qui, sous la ligne de flottaison, se termine comme une statue équestre, par quatre bons pieds de cheval. L'étrave correspond à merveille avec la carène sternale de

(2) *Odyssée*, 4, 707-709 ; 13, 81. Voir Detienne et Vernant (1974, p. 224 note 98, et aussi pp. 30 et 173, ainsi que tout le chapitre 7)



Fig. 1.

l'équidé, etc. ; il faudrait trop de place pour décrire cette harmonie.

Corps animal ou corps de bâtiment ?

Puisque nous le disons *bâtiment*, le navire n'est-il pas une maison au moins autant qu'un animal ? Il n'est pas une demeure, par définition, n'étant pas à demeure. Il est tout de même une habitation. Quelque chose de la maison se combine à l'animal en lui.

Cela importe dans la perspective suivante : les animaux domestiques au sens littéral, ceux de la *domus*, vont-ils être

accueillis à bord et non les sauvages selon le même partage ? Chien, chat, poulet, lapin, cochon y seront-ils "chez eux chez nous" de la même façon ? Indépendamment des contraintes environnementales, il y a des décalages, dont le plus signalé est celui du lapin, auquel il sera revenu plus loin. Les animaux que l'on installe dans le navire ne sont pas tout à fait ceux que l'on met dans la maison, et cette question mériterait d'être approfondie.

Savoir si un navire est comme un animal ou comme un bâtiment terrestre est un point qui tient pour beaucoup à la manière dont il est construit et dont on parle de cette construction. Sur ce sujet sensible, voici quelques indications. Le maître rapport avec l'animal est celui de la carcasse du tronc. Les couples et la quille sont comme les côtes et la colonne vertébrale, et ce rapport subsiste même dans des navires métalliques construits d'une autre façon, parce que le vaisseau de référence reste dans notre esprit celui du temps de la marine à voile. Ce rapport se trouve exprimé de manière idéale dans une oeuvre du sculpteur Renonciat, le cheval-navire monumental d'Aytré, près de La Rochelle, où, derrière une tête et une encolure bien reconnaissables s'opère la conversion de la colonne dans la quille et le sternum, de l'épisomatique dans l'hypomatique, du tet dans le têt (3). Ce renversement oppose de la même façon le navire à l'animal et au toit. C'est ce qui fait parler de toiture en bateau renversé ; d'où *nef* d'église. Mais la coque et le toit assurent la même fonction, qui est de lutter contre la pénétration de l'eau. Une autre opposition apparaît, avec les récipients, qui eux aussi contiennent des liquides, dans l'autre sens, et s'appellent vaisseaux. Tout cela détermine une topologie que complique la question du pont.

(3) De ces deux mots peu usités, le premier vient de *tectum* et a le sens de toit, de couverture, en particulier de toit crânien, le second, lié à *testum* et *testa* (d'où procèdent *tête* et *tesson*) a le sens de vase de terre. Têt et tet sont dans le même rapport que la marmite et son couvercle, l'un supérieur, l'autre inférieur.



Fig. 2.

Ce n'est pas la même chose d'être sur le navire et dans le navire. Cela dessine presque deux séries, une qui va de la bille de bois au pétrolier, où l'on vit comme sur le dos d'un cheval, et une autre que l'on peut faire aller de la bouée de plagiste au paquebot, et qui s'assimile mieux à la maison. Le navire de guerre se situe dans la première lignée, où il est comme un cheval de combat. A ce sujet, il faut rappeler la définition de *coursier* : "grand et beau cheval de bataille, de tournoi". A cela est lié le fait que le personnel de la Marine de guerre dégage une impression de chevalerie. De même que le cheval vrai est ce cheval, laissant dans sa marginalité le cheval de trait, le navire vrai est celui de guerre, c'est-à-dire le vaisseau (4). C'est ce navire idéal que prennent par exemple les très fluviaux marins d'Auxerre comme emblème dans la mise en scène de leur saint Nicolas.

A la rencontre du vaisseau et du coursier se situe un épisode des guerres révolutionnaires resté fameux, celui de la prise de la flotte hollandaise par la cavalerie de Pichegru chargeant sur la glace. Une infanterie bien appuyée d'artillerie eût sans doute fait autant et mieux. Il a fallu qu'on envoie des chevaux, dans une sorte d'harmonie qui est celle de l'équivalence cheval-navire, et cette correspondance réussie dans l'affrontement a concouru à faire entrer celui-ci dans la légende. La tapisserie de Bayeux, qui est en réalité une broderie, associe de même chevaux et navires de guerre, mais sur le mode de l'alternance et non pas de l'opposition. Et, beaucoup plus loin dans le temps, c'est à dire avec une grande fidélité, la rencontre du vaisseau et du coursier est présente dans Xénophon, comme l'indique Delebecque (1978, p. 7) : la cavalerie "combat même, en pénétrant dans la mer, contre des vaisseaux ennemis".

Que la série du paquebot ait à voir avec la maison transparaît dans la locution *ville flottante* utilisée pour lui, mais cette assimilation n'est pas totale. Même de ce côté de l'habitation qui va sur l'eau, le navire conserve une forte composante animale, de cheval marin. Renonciat rêve de faire un jour un grand cheval de Troie. Dans son esprit, il ferait venir un charpentier de marine, et non pas un charpentier tout court. C'est bien signe que le cheval entretient avec le navire un rapport privilégié, la maison ne venant qu'au second rang.

Le navire au nom de l'animal

Une manière sensible de voir si le navire est assimilé à un animal est de regarder s'il reçoit des noms selon les mêmes modalités que lui. D'emblée, cela complète le point précédent : la maison est rarement dénommée, alors que l'animal et le navire le sont souvent. On va jusqu'à baptiser les bateaux, avec le cérémonial afférent. Ils se rangent non loin des personnes, avec les animaux les plus considérés, au premier rang desquels se trouve le cheval de selle. Il faut descendre dans les classes les plus banales de la construction navale pour ne plus avoir affaire qu'à des numéros d'immatriculation ou à des embarcations innommées, cette banalité étant liée à la petitesse (les grandes unités sont toujours dénommées, non les canots et barques de pêche), à la production en série (l'industrialisation induit l'anonymat : il en va un peu de même en viticulture, où les cépages nobles ont des noms, comme le Pinot, alors que ceux issus de la technologie agronomique ont des matricules) et au caractère administratif du milieu humain possesseur et navigant : l'armée, les compagnies maritimes ou de pêche, en dehors des gros navires très en vue et au

(4) *Bateau* désigne des embarcations et bâtiments de toute taille, sans distinction d'eau douce ou d'eau salée ; le navire est ponté et va à la mer ; le vaisseau est destiné à la guerre navale.

rôle emblématique, ont tendance à banaliser ce qui relève de la flottille, ce qui est répétitif ; on nomme le type et numérote dans le type.

Il faut souligner que la recherche se heurte à la difficulté de couvrir toutes les catégories fonctionnelles. S'il est facile de trouver des listes de bateaux de guerre et de marine marchande, la rapide investigation à laquelle j'ai pu me livrer n'a rien rencontré de semblable pour la plaisance ni pour la compétition, ce qui est dommage, notamment pour celle-ci étant donné les rapports qu'elle a avec le cheval de course.

Sur ce sujet riche et délicat, je me bornerai à ajouter trois observations. Les navires les plus en vue, les plus *considérables*, ont souvent un rôle de porte-enseigne faisant paraître au loin de grands noms de personnes ou de lieux comme *Clémenceau* ou *Chambord*. Or, de tradition, à quels animaux fait-on ainsi porter les armes et les couleurs ? Presque exclusivement au cheval, et le parallèle avec les véhicules terrestres montre que les seuls avec lesquels on pratique ainsi sont les chars d'assaut, héritiers de la cavalerie. Cette fonction est développée surtout dans les bâtiments de guerre ; navire et véhicule terrestre convergent là dans le rôle du cheval. Ils en sont d'égaux substituts. Il est frappant à cet égard de voir à Marseille, ville portuaire, au pied de Notre-Dame de la Garde, lieu de culte maritime, un char de la dernière guerre du nom de *Jeanne d'Arc*, chevalière protectrice tutélaire de la France dont le nom est aussi porté par un navire école de la Marine nationale. La rencontre du cheval et du navire est complète.

La seconde remarque porte sur la répartition des noms de bateaux entre animal, végétal et minéral. Elle privilégie fortement la première catégorie, avec, notamment, une participation marquée

des oiseaux de mer et autres êtres marins doués de vélocité, assimilation qui coule de source. La participation des végétaux et des minéraux est loin d'être négligeable, ce qui, ainsi présenté, est en contradiction avec la logique des catégories de l'animé. Mais l'examen fait apparaître que ces dénominations vont pour beaucoup à des parties détachées du végétal et du minéral, à des noms de fleurs et de pierres précieuses, les unes équivalant aux autres avec suffisamment d'évidence pour qu'il n'y ait pas lieu d'insister, c'est-à-dire à des objets que notre esprit conçoit séparés de leur support et mobilisés. En cela aussi, l'animé, au sens passif, sinon l'animal, joue son rôle, et se mêle au prestige de la beauté. N'entend-on pas dire que telle unité est la fleur ou le joyau de la flotte ? Les deux notions deviennent une dans *fleuron de la couronne*. Une marine est comme une couronne autour de la nation qu'elle sert, et il transparaît quelque chose de cela dans la manière dont nous désignons la nôtre par la *Royale*. Cette désignation rejoint celle de *chevaux du Roi* pour parler, de haute tradition, de la cavalerie. Cela souligne une fois encore les rapports étroits du cheval et du navire.

Enfin, il est rarissime qu'un bateau soit appelé *Cheval* (ainsi que *Canard* ou *Oie* ou *Cygne*, mais ceci anticipe sur la suite). La raison est fort simple : le navire étant déjà un cheval, il ne vient pas à l'esprit de lui donner cette désignation, de même que personne n'appellerait son cheval *Cheval*.

Le navire en animal, l'animal du navire et l'animal passager

Les pages qui ont précédé ont fait apparaître que le navire est vécu comme un animal en soi, et précisé : comme un cheval. A cet animal consubstantiel au navire s'ajoute l'animal qui y vit avec l'homme. Il arrive, de plus, que le navire

embarque des animaux comme une marchandise pour les transporter. Ces derniers ne sont là que de manière transitoire, leur présence relève de la vénalité, et l'on peut s'attendre à ce qu'ils n'aient pas de rapport profondément vécu comme ceux des deux premières catégories.

L'animal hôte permanent du navire aura à voir avec celui qui fait partie de l'être du vaisseau. Cela va se répercuter dans les effigies : la figure de proue aura à composer avec le cheval de la mer auquel elle s'applique, et les tableaux animaliers que l'on accrochera dans les cabines, les salons et les coursives auront à se comporter un peu comme les animaux hôtes. Tout cela dessine les linéaments d'un bestiaire, où, sous la main de l'homme, les animaux sont reçus par l'un des leurs, le cheval.

Pour savoir comment se compose ce bestiaire, non pas seulement dans sa liste d'espèces, mais dans le réseau de relations qu'elles ont entre elles, pour savoir comment il s'organise, il n'est que de prendre ces espèces l'une après l'autre et d'examiner comment elles s'intègrent au navire, pensera-t-on. Toutefois, il ne sau-

rait être question de les prendre isolément. Il faut au contraire les considérer dans l'assemblage culturel qu'elles forment de manière générale et voir comment cet assemblage s'applique au navire.

Le système culturel des animaux

Au *Systema naturae* de Linné s'oppose Buffon certes soucieux, lui aussi, de classer les êtres selon ce qu'ils sont en dehors de l'homme, mais mû davantage par cette souci de dépeindre l'agencement qu'ils reçoivent dans notre manière de les vivre. L'*Histoire naturelle* est en même temps, et avec les difficultés inhérentes à un double classement, une histoire culturelle, ce dont peu de personnes s'avisent. Quand il écrit que ce n'est pas, pour nous, le zèbre mais le chien qui suit le cheval, il a raison. Notre système culturel (français, européen, occidental) inclut le cheval et le chien - et ils sont souvent cités dans cet ordre - et exclut le zèbre.

Il est un jeu de patience fait d'animaux qui s'emboîtent. Le taureau allonge la jambe dans la gueule du crocodile, le cochon blottit son groin sous le menton du

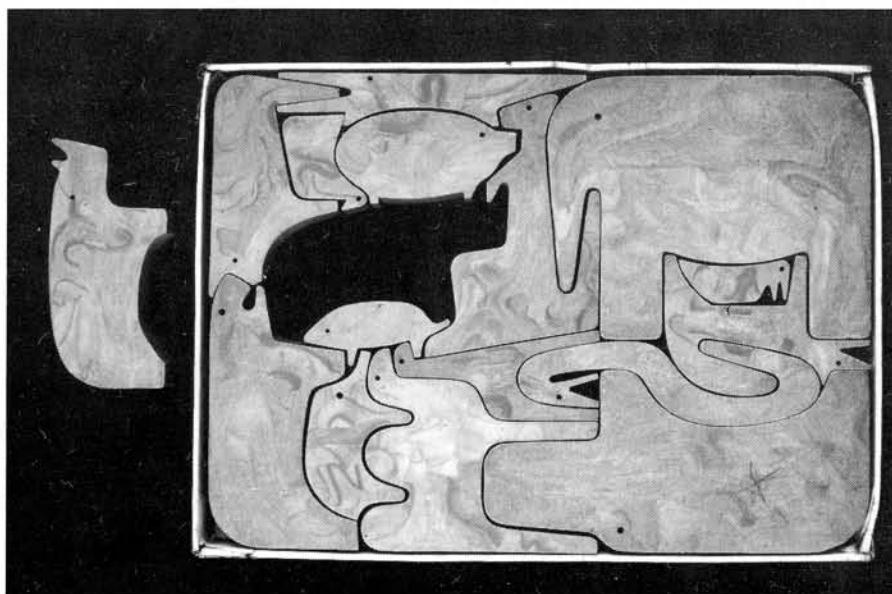


Fig. 3.

kangourou, le kangourou met la main entre la grande et la petite corne du rhinocéros et laisse entre son dos et sa queue relevée juste la place pour la trompe de l'éléphant. Celui-ci, privé de ses défenses, faute qu'elles aient pu être logées, abrite entre ses jambes le corps du renard et un oiseau. Le renard et le serpent enroulent leur queue en une double spirale aplatie, etc.. Et tout ce petit monde se range sans laisser de vide dans le rectangle de la boîte en carton.

Quand on retire un animal, les autres dessinent encore son contour ; on comprend de la sorte qu'on ne saurait changer sa forme sans modifier celle des autres. Toutes ces formes assemblées se définissent mutuellement.

Notre bestiaire est ainsi fait. Nous vivons avec un ensemble d'images mentales qui constituent un système, un organisme. La différence avec le puzzle, c'est que tous les animaux sont en relation avec tous les autres, au lieu de ne connaître que leurs voisins immédiats. Nous sommes nous-mêmes l'une des pièces, et les animaux qui nous entourent s'ordonnent en plus ou moins proches, en plus ou moins liés à nous.

Cuvier écrit : "Tout être organisé forme un ensemble, un système unique et clos, dont les parties se correspondent mutuellement, et concourent (...) par une réaction réciproque. Aucune de ces parties ne peut changer sans que les autres ne changent aussi." Dans ce célèbre passage des *Révolutions du Globe* où le principe du transformisme se propose à l'esprit de l'auteur, lequel le récuse en déclarant le système clos, la seule modification à apporter est précisément qu'il ne l'est pas, et qu'on passe d'un système à un autre par des transformations harmonieusement conduites, ce que fait la nature à travers le temps et l'espace, et ce qui s'observe également d'un système cultu-

rel à un autre. L'essentiel est de percevoir les rapports constants, *mutatis mutandis*.

Dans ce système, les animaux entrelacent leurs composantes, et leurs traits saillants nous apparaissent par effet de contraste au sein de l'ensemble, c'est-à-dire que le corbeau de la fable n'est jamais si noir et le renard jamais si roux que lorsqu'il est question conjointement du corbeau et du renard. De même pour la bêtise du corbeau et la ruse du renard : le corbeau est vraiment bête par rapport au goupil ; confronté à une poule, il serait génial.

Le lien cheval-canard

Que le canard ait quelque chose du navire est assez clair pour qu'il n'y ait pas à y insister. Qu'il en soit ainsi du cheval est maintenant acquis. Que cela rapproche les deux animaux ne surprendra pas ; mais qu'ils aient des liens privilégiés en dehors même de la navigation est un point plus inattendu par quoi il est bon de commencer.

Ces liens unissent, de manière aussi intense que peu apparente, non seulement le cheval et le canard, mais les solipèdes et les palmipèdes. En bref, ils tiennent à ce que les animaux qui nous sont coutumiers, nos mammifères usuels, sont à 1, 2, 4 ou 5 doigts, avec une lacune pour le chiffre 3 faute de rhinocéros et de tapirs sous nos cieux. Ce vide de la case 3 provoque une aspiration des oiseaux. Ils s'agrègent à la série à nombre impair de doigts, entre les équidés qui n'en ont qu'un et l'homme qui en a cinq. Les palmipèdes réussissent d'autant mieux cette intégration que, par leur palme, ils ont, comme le cheval et l'homme, le pied indivis. Alors que les ruminants ont le pied fendu, celui des équidés est unitaire (*solipède* est à l'origine du terme *solipède*), et le nôtre est perçu comme un tout portant une frange de cinq petits appendices,

contrairement à notre main qui est perçue comme cinq doigts réunis par la paume.

Cette intégration des canards au sens large à la série du cheval et de l'homme les prédispose à l'hippomorphisme (ainsi qu'à l'anthropomorphisme, ce que leur marche bipède renforce et ce qui ne sera pas considéré ici). Sur cette prédisposition du canard au rapprochement avec le cheval, la moindre occasion va jouer pour produire des associations des deux animaux, associations qui, en dehors de cette logique, paraîtront curieuses ou passeront inaperçues.

Elles ne manquent pas, quand on en est averti. Voici la dernière en date que j'ai relevée (31 janvier 1990). A l'aéroport de Marignane, une vitrine horizontale, en largeur, propose à la vente des objets de décoration intérieure zoomorphes. Onze canards à droite, sept chevaux à gauche, un éléphant, un bison, une grenouille, un lapin, un corbeau et cinq petits bronzes plus ou moins galliformes (poids à opium) au milieu. Canards et chevaux l'emportent de concert en nombre, et se répondent à raison de symétrie. Cette association se répète souvent, dans des compositions décoratives semblables.

Passons aux couleurs de la robe. Un cheval *cap de More* ou *cavecé de More* est dans le langage traditionnel un cheval à tête sombre, par allusion aux Maures. Cela rejoint notre moderne *tête de nègre* utilisé pour les bolets par exemple. L'hippologie emploie aussi le dérivé *morillon* pour désigner la même particularité de teinte, et c'est le nom d'un canard qui donne la même impression colorée. Son appellation latine, *Aythya fuligula*, fait allusion à la suie. La foulque, *Fulica atra*, oiseau d'eau particulièrement sombre, a pour autre nom français *morelle*. Voilà par conséquent un mode de désignation commun aux chevaux, aux canards, ainsi

qu'aux hommes puisque la dénomination est tirée d'un type humain.

Le canard mulard, de *mulet*, résulte du croisement du canard musqué et du canard commun. Certes, *mulet*, anciennement, correspond à la notion d'hybride, de métis en général, mais il n'en reste pas moins que cette dénomination est dans la mouvance des équidés.

Un canard, pour un homme de cheval, est un cheval de mauvaise qualité. C'est la boiterie, cette hantise des cavaliers, qui fait le lien, en raison de la démarche peu assurée du canard à terre. Et l'on s'aperçoit presque avec stupeur et ravissement que *canasson* vient de là. Le fait est d'autant plus marquant qu'il laisse d'abord sceptiques les personnes à qui on l'apprend. Dans ce refus *a priori* se tient toute la difficulté de reconnaître les évidences qui crèvent les yeux.

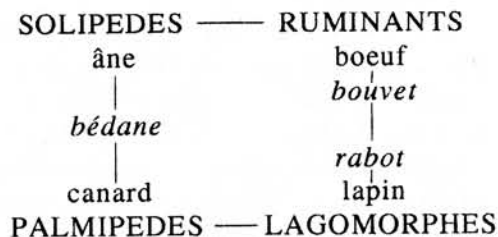
Dans l'extérieur du cheval, on donne le nom de *col de cygne* à une encolure rouée, évoquant le port de tête du palmipède, dont le caractère majestueux s'accorde à la noblesse de notre plus belle conquête. Buffon lui-même produit cette association dans le *Cheval* : "l'attitude (...) du cou contribue (...) à donner au cheval un noble maintien ; la partie supérieure doit (...) former (...), en approchant de la tête, une courbe à peu près semblable à celle du cou d'un cygne".

Un bon cheval est réputé résister au froid et à la pluie, ce qui est un attribut des canards. Pour ce qui est du froid, on a coutume de rendre le caractère terrible de la retraite de Russie en disant que l'hiver sibérien faisait périr même les chevaux. Pour ce qui est de l'eau, j'y reviendrai plus loin.

Le bédane est un ciseau à bois à lame étroite, beaucoup plus épaisse que large, qui sert à tailler les extrémités de mortaises. Son nom, depuis le XIII^e siècle, est

donné tantôt comme *bec d'âne* (d'*asinus*), tantôt comme *bec d'ane* (d'*anas*). Cette hésitation est restée gênante des années durant dans une réflexion que je conduis sur le bestiaire de l'outillage. Rien n'y faisait. Les dictionnaires se renvoyaient la balle du camp de l'âne au camp du canard. Ce n'est que récemment que l'étincelle a jailli : au lieu de s'évertuer à rechercher la seule et véritable origine, il est plus instructif de constater que, de siècle en siècle, le bédane est un terrain d'échange, un lieu de communication entre l'image mentale que nous portons du canard et celle de l'âne. L'ambiguïté même les associe.

Le bouvet est une sorte de rabot qui sert à creuser des rainures, comme la charrue creuse le sillon. Le terme est lié à *boeuf*, par référence aux animaux de l'attelage, rapport particulièrement sensible dans le *bouvet deux corps*. Or, *rabot* est lui-même lié au lapin, ce qui perdure dans l'anglais *rabbit*. Les museaux fendus que sont les lagomorphes (cf. *bec-de-lièvre*) sont associés, dans la profondeur de notre esprit, aux pieds fendus que sont les ruminants. Ainsi se trouvent constitués à travers le bédane et le bouvet deux groupes parallèles, avec le canard et les équidés d'une part, les lagomorphes et les bêtes à cornes (= ruminants, pieds fendus) de l'autre, se répondant terme à terme. De sorte que le substitut de l'attelage de chevaux (bige),



parallèlement au substitut de l'attelage de boeufs qu'est le lapin (5), sera une paire de canards ou de quelque autre palmipède.

C'est bien ce qui se trouve dans *La tortue et les deux canards*, vieux conte oriental passé du sanskrit au persan et à l'arabe et dont la fable de La Fontaine est l'avatar que nous connaissons. Les canards remplacent les chevaux, et l'homologie est d'autant plus forte que les deux volatiles tiennent le bâton à travers le bec à la place du mors. "Nous vous voiturerons", leur fait dire La Fontaine, usant d'un terme dérivé du latin *vehere*, transporter, qui renvoyait à l'époque au véhicule hippomobile, qui est passé depuis à la voiture automobile, et qui trouve avec *vecteur* un élargissement au domaine aérien dans ce qu'il est convenu d'appeler l'aérospatiale.

Le dispositif constitué par les deux volatiles et l'animal de la sagesse (lequel, à ce titre, aurait dû se rappeler que le silence est d'or) n'est pas sans évoquer les avions à double fuselage et cabine centrale comme le Nord-Atlas. Les pilotes de ce type d'appareil ont les mêmes soucis pour l'équilibre des deux moteurs que les cochers du mythe de l'attelage ailé, dans le *Phèdre* de Platon, avec leurs deux chevaux également bons pour les chars des dieux et l'un bon, l'autre mauvais pour les chars des hommes. C'est l'occasion de souligner que les chevaux volants comme Pégase sont régulièrement représentés avec des ailes de grands palmipèdes ; c'est encore un signe de l'agrégation des canards aux chevaux.

Après ces manifestations "hors d'eau" de l'association du cheval et du canard, venons-en à ce qui rapproche le cheval de l'eau hors présence des palmipèdes. La traversée de la rivière fait partie du rituel du *western*, et nous assistons à la scène avec un sentiment d'harmonie à travers lequel nous éprouvons que ces bêtes superbes sont là dans leur élément tout autant que le cygne. Le septième art n'a

(5) Il est dans la logique de dédoublement du lagomorphe, on le verra plus loin, d'équivaloir à deux boeufs.

pas inventé le thème, il l'a mis en scène d'une manière dont lui seul était capable ; il est présent dans Buffon, au début du *Cheval* : "Ils cherchent à se devancer à la course, à se faire et même s'animer au péril en se défiant à traverser une rivière". Décidément, nous aimons que le cheval aime l'eau, et cela ne date pas d'aujourd'hui. Dans sa notice introductive à l'*Art équestre* de Xénophon, Delebecque (1978), dressant un portrait du cheval grec, écrit : "son sabot, capable de résister à l'eau du Styx et de faire jaillir la source de la montagne (...). Pégase, (...) né aux sources de l'Océan (...)". Le lien du cheval et du fleuve est si fort que, voyant un grand mammifère ongulé y vivre, nous avons tendance à le désigner comme cheval de fleuve. C'est de là que l'hippopotame (*hippos, potamos*) tire son nom, ce qui se retrouve dans l'allemand *Flusspferd*, bien que l'espèce soit plus proche du cochon que de toute autre.

On appelle *eaux aux jambes* en médecine vétérinaire une affection du cheval qui pour toute autre espèce serait dénommée autrement, et on recommande de faire baigner les pieds des chevaux, ce qui n'est fait pour aucune autre bête.

L'art antique et ses dérivés sont riches de chars marins, comme celui de Neptune (6), tirés par des chevaux plus ou moins transformés, mais reconnaissables par leur protome ou leur tête.

Sur la fontaine des Terreaux, à Lyon, un groupe en bronze de Bartholdi montre un attelage de chevaux qui, manifestement, se complaisent dans cette ambiance aquatique. Il leur pousse des pattes de canard : leur pied est un composé du sabot et de la patte palmée, dont les trois griffes pointent, ce qui nourrit le propos sur l'homologie du pied du cheval et des palmipèdes.

Voilà pour les symptômes du cheval aquatique. Il en est bien d'autres, mais la place manque. Comme pour le lien du canard et du cheval qui a précédé, ces cas peuvent sembler hétéroclites. C'est ainsi. Cela n'a été ni évité, ni recherché. Cette diversité montre la constance des associations à travers les cultures et les niveaux de faits, depuis les usages pratiques jusqu'aux manifestations symboliques élevées.

Dans le cheminement suivi, il a été montré que le cheval est lié au canard sans même passer par l'eau, puis qu'il est lié à l'eau sans même passer par le canard. Cela laisse penser la puissance qu'aura la liaison des trois éléments, qui se réalise dans le navire. Elle retentit dans le véhicule terrestre, puisque le cheval est terrien, aussi bien que dans le véhicule céleste, puisque le canard vole. Les trois modes de locomotion sont mis en équivalence et intercommunication large par cette association triple, mais ces pages se doivent de se concentrer sur le navire.

Les bas-reliefs du palais de Sargon II à Khorsabad (VIII^e s. avant l'ère) qui sont au Louvre montrent, dans un combat naval, des navires à tête de cheval pour figure de proue ; à la place de cette tête est celle d'un palmipède sur les bateaux des peuples de la mer vaincus par Ramsès II sur son monument de Médinet Abu à Thèbes (XIII^e s. avant l'ère). Cet "ornement en forme de cou et de tête d'oie ou de cygne, à la proue ou à la poupe des vaisseaux de l'antiquité", donnent les dictionnaires, était assez connu pour avoir un nom, *chénisque* en français, où transparaît l'oie.

Le coche d'eau d'Auxerre, qui faisait la liaison entre cette ville et Paris par l'Yonne et la Seine, était halé par dix chevaux. On peut se demander si le choix de cet animal n'était pas dicté en partie au

(6) Pour les liens très forts du cheval et de Poséidon, on verra par exemple Detienne et Vernant (1974, pp. 181, 191, 197-202).

moins par le lien privilégié du cheval et du navire. Surtout, ce mot de *coche* est en osmose avec les voitures telles que les diligences - le bateau était du reste aussi appelé *voiture d'eau* -, et cela va plus loin que cette impression immédiate. En effet, l'étymologie de *coche* présente une histoire embrouillée où, par le germanique *Kutsche*, embarcation et voiture hippomobile se confondent. Or, en pendant de cela, Littré accordait du crédit à la fausse étymologie de *cane* (femelle du canard) tirée de l'allemand *Kahn*, bateau. On pense aujourd'hui que *cane* est d'origine onomatopéique ; *caner*, en ancien français, veut dire caqueter. Cela montre, chez un auteur qui maîtrisait particulièrement notre langue, à quelle force peut atteindre le lien inconscient qui se produit en nous entre le canard et le navire. Et à travers ces deux étymologies où la pure raison n'est pas seule en cause, se manifeste la liaison triangulaire du navire, du cheval et du canard.

Quand la firme Citroën a produit, entre les deux guerres, son moteur flottant, l'affiche dessinée pour le lancement montrait des automobiles et un cygne. Celui-ci était comme le croisement du cheval (-vapeur) qui est dans l'automobile et de la notion de flotter. Il s'agit d'un jeu idéographique où la composante *automotricité de l'animal* extraite du cheval et la composante *flotter, nager sur l'eau* se combinaient en un animal vivant sur l'eau, animal que le lien solipède-palmipède désignait comme devant être un palmipède, de classe élevée pour bien présenter le produit. Là aussi le lien triple, dans la profondeur, fonctionnait.

Sous le terme de cheval-vapeur, le cheval est présent à l'esprit, et compté avec soin dans les engins à moteur, surtout dans ceux qui se déplacent à grande vitesse comme les chevaux. Il existe en Patagonie un canard qui ne vole pas, et qui nage très vite en battant l'eau de ses cour-

tes ailes - *Tachyeres brachypterus* est son nom scientifique - ; il la frappe à bras raccourcis, dirait-on en français peu relevé mais expressif, en faisant des moulinets. Il dégage l'impression visuelle d'un bateau à aubes, ce qui lui a valu le nom anglais de *steamer duck*. La traduction *canard vapeur* mérite attention. Ou bien il s'agit, dans *vapeur*, d'une ellipse pour *bateau à vapeur* et l'on dit *canard vapeur* comme on dirait *canard vedette* ou *canard cargo*, ce qui consacre l'assimilation du canard au navire, ou bien on perçoit dans ce mot la force propulsive de la substance née du feu et de l'eau. En ce cas, il faudrait dire *canard à vapeur*, mais la notion de cheval-vapeur n'est pas loin, et il se pourrait qu'elle impose sa formulation à *canard vapeur*, qu'il vaudrait mieux, dès lors, écrire avec un trait d'union. Dans la première éventualité, le lien est entre canard et navire, mais un navire qui a des chevaux-vapeur à son bord ; dans la seconde, le lien se fait entre canard et cheval. Il est difficile de trancher. La seconde hypothèse est vraie au moins dans la musique des mots. L'ambiguïté, peut-on dire, profite à la coexistence du canard, du cheval et du navire dans cette affaire, de même qu'elle était un signe de l'association du canard et de l'âne dans le bédane.

Enfin, soit dit très rapidement, il y a une analogie du navire avec le berceau, avec le lit et avec le cercueil, le tombeau. Le cheval s'associe volontiers au deuil, à la tombe. Ce bateau métaphorique a la rigidité du cheval statique qui a été dite plus haut. Le berceau est volontiers rapporté à la nacelle, au panier, à la vannerie qui évoque les plumes avec leurs tuyaux. De ce côté-là de l'existence, ce sont plutôt des palmipèdes au sens large que l'on trouve, comme avec le berceau à col de cygne. Au milieu, il y a le lit. Je dois à M. Bernard Liou (*in litt.*), une statistique du bestiaire des accoudoirs de lits (*fulcra*) d'époque hellénistique et romaine, d'où

ressort ceci. La partie principale (couronnement) est le plus souvent zoomorphe. Sur 337 figures animales, 75% (255) sont de solipèdes et de palmipèdes se répartissant en 112 mules, 45 chevaux et 98 canards. L'association des deux sortes d'animaux est caractérisée. Il y a là un champ de recherche intéressant, mais délicat à maîtriser.

Voilà donc des cas d'association triple équidé-palmipède-navire. Je n'ai pas cherché à développer les nombreux cas d'associations binaires, qui viennent compléter, et, encore une fois, je n'ai pas introduit les deux autres types de transport, aérien et terrestre. C'est ainsi qu'il n'a été parlé ni de Nils Holgerson chevauchant une oie, thème très répandu dans la sphère nordique et jusqu'au Japon, ni du char de Lohengrin attelé de cygnes. Lorsqu'on étend ainsi les investigations, on aboutit vite à l'évidence que toutes les permutations sont permises entre Terre, Mer et Ciel, avec pour vecteurs prototypiques naturels le cheval, un palmipède et le dauphin, que doublent le véhicule terrestre (automobile, chemin de fer), l'avion et la marine. Dans la forme la plus "pure et dure", il s'agit de la voiture de course et du char d'assaut, de l'avion de chasse et du vaisseau, c'est-à-dire du navire de guerre. Les palmipèdes sont particulièrement bien placés pour ces échanges, étant à la fois aériens et aquatiques dans l'état de nature, et aquatiques et marcheurs dans l'état domestique.

L'unité et l'individu

Je voudrais inviter à réfléchir sur cette manière de parler du navire : l'unité. Certes, le terme permet, en faisant abstraction du type, de compter les bateaux d'une flotte quelle que soit leur grandeur, leur forme ou leur fonction, mais ce terme d'*unité* porte en lui la notion de solidarité corporelle, de cohésion de l'organisme. Il a suffisamment été souligné que le navire

est un corps pour pouvoir reprendre à son propos les mots de Cuvier : "Tout être organisé forme un ensemble, un système unique et clos". Clos en même temps qu'unique, le navire l'est nécessairement, pour être sans faille face à la pénétration de l'eau. Il doit la pénétrer, non l'inverse. Cette notion de coque unie rejoint dans le cheval à la fois l'unicité et la solidarité de son pied : monodactyle, il a un seul doigt, et sa corne fait un tout solidaire. Ces deux composantes sont inscrites dans le glissement qui s'est opéré de *solidipède* à *solipède* au cours des âges. Le sabot se relie à la coque par notre sabot de bois qui ne saurait lui non plus être fendu. La seime, fente de la corne chez le cheval, est une horreur pour les cavaliers, et, au delà de la notion pathologique, ils vivent une répulsion pour le pied fendu qui rejaillit dans la systématique animale, au plus profond de notre culture, puisque ces notions sont vivantes en nous depuis l'Ancien Testament et Aristote. Il a été montré que c'est sur l'unité du pied que se fait l'association des palmipèdes aux solipèdes. Elle entre aussi dans leur assimilation au navire. L'unité du navire, c'est celle de sa coque, qu'il ne saurait être question de diviser. Elle est individue par nature et par destination. Tout ce qui divisera l'individu sera incompatible avec l'idée profonde du navire, tout ce qui introduira l'idée de fendre le corps sera inacceptable sur le bateau.

Pourquoi pas le lapin

Cela amène à parler du tabou du lapin, qui est un cas particulier d'une loi universelle voulant que les lagomorphes, c'est-à-dire les lièvres et les lapins, induisent le dédoublement dans nos images mentales. De ce phénomène auquel j'ai été sensibilisé en constatant que je confondais les titres de deux contes de mon pays natal, *Le Lièvre* et *Coup double*, je livrerai ici quelques aspects propres à dessiner sa

constitution générale, avant de passer à ce qu'il en est dans le domaine maritime.

La malformation dite bec-de-lièvre est ainsi dénommée en référence au lièvre depuis le Portugal jusqu'au Japon : *hare-lip* en anglais, *Hasenscharte* en allemand, *labio leporino* en italien, *labium leporinum* en latin sont quelques uns des jalons les plus proches de nous. Le lagomorphe met en nous par son museau fendu l'idée de fente en deux du corps, de la séparation des deux moitiés dont nous sommes faits et dont la malformation fait craindre qu'elles puissent être scindées. Ce qui ne serait qu'un accident de la langue, si une seule langue le produisait, se révèle à travers la répétition de langue en langue un fait majeur, qui gouverne aux mots.

"Il ne faut pas courir deux ... à la fois" : à la place du point de suspension, seul le lièvre peut venir. Alors que, dans l'absolu, on pourrait mettre aussi bien *sangliers*, *perdrix* ou *éléphants*, rien n'y fait, le lièvre s'impose. Cette fois, le diction est moins répandu à travers les langues. Il semble limité à quelques pays d'Europe, mais l'enquête au delà est difficile. Aussi bien s'agit-il d'une formule plus compliquée qu'une simple désignation, moins immédiate à produire. Qu'implique le fait de suivre deux pistes à la fois ? Le dédoublement du chasseur, le clivage dont il vient d'être parlé, suivant la logique de fente en deux dont le bec-de-lièvre est l'amorce.

Ce qui est vrai du lièvre l'est aussi du lapin, parce qu'ils ont le museau fendu de la même façon. Leurs seules différences sensibles sont la prolificité du second (la fécondité du lièvre n'a rien de proverbial), le fait qu'il creuse des terriers et sa valeur domestique, même s'agissant du lapin de garenne. En effet, *garenne* désignait un enclos d'élevage, de sorte que le lapin de garenne a encore, dans la langue, quelque chose de l'échappé de clavier.

Mais surtout, se creusant un terrier, il a sa maison, sa *domus*, et cela joue dans le sens de la domestication dans notre esprit. Comme dit Buffon du renard, il est animal domicilié. Le lièvre, lui, est définitivement sauvage. Aussi n'a-t-il rien à voir avec le lieu d'intériorité et d'intimité flottant qu'est le bateau.

La différence de longueur de leurs oreilles, qui est réelle, n'est pas perçue. C'est pitié d'entendre appeler lapin le magnifique lièvre de Dürer par des gens peu observateurs, mais au plan physique la confusion des deux animaux est la règle. Aussi les trouve-t-on, dans le domaine terrestre, acoquinés dans le même mauvais rôle diviseur, avec un avantage au lièvre dû à ce qu'il est présent depuis plus longtemps chez nous. Il y est depuis toujours, alors que le lapin n'est là que depuis le Moyen Âge.

Par leur museau fendu, lièvres et lapins se rapportent aux pieds fendus que sont les ruminants, c'est-à-dire les bêtes à cornes, comme on a vu plus haut (schéma p. 26) à propos du rabot et du bouvet. Cette assimilation se fait dans la profondeur de notre esprit avec une force qu'on ne soupçonne généralement pas. Elle est favorisée par la ressemblance des longues oreilles avec les cornes, élément de similitude qui manque aux rongeurs ordinaires comme la souris et le castor. Dans la perception profonde, les lagomorphes sont des bêtes à cornes molles.

Avec ces appendices et leur museau fendu, ils mettent en nous l'image mentale d'un V à pointe fendue qui induit le dédoublement en conduisant du V au W et de là à deux V. D'autre part, cet idéogramme en V à pointe fendue est universellement reconnu comme triangle pubien, aussi universellement que la malformation bec-de-lièvre est reconnue comme un bec de lièvre. C'est pourquoi la genitalité - car c'est bien de genitalité

qu'il faut parler et non pas simplement de sexualité - féminine se mêle au tabou du lapin. Ce schéma externe trouve sa réplique dans l'utérus, dont les cornes sont à la place des oreilles et le col à celle du museau fendu. Il se trouve que c'est ainsi que se présente le chalut.

La dernière notation annonce que j'en arrive au tabou du lapin sur les navires, singulièrement sur les bateaux de pêche. Je ne ferai que traverser ce sujet, en présentant quelques points peu signalés, qui se corrélaient dans un tout organisé. En matière de division du corps en deux, deux frayeurs hantent l'âme des marins, celle de la fente de la coque et celle du corps qu'ils font avec leur épouse ("Vous ne ferez plus qu'un seul corps").

La première hantise a déjà été commentée : le désir d'intégrité du navire fait rejeter le lapin diviseur. Une phrase de Jules Renard mérite d'être produite à ce propos, celle qui commence *Les Lapins* dans les *Histoires naturelles* (7) :

Dans une moitié de futaille, Lenoir et Legris, les pattes au chaud sous la fourrure, mangent comme des vaches.

Le tonneau, vaisseau de bois, renvoie au bateau. Ici, il est coupé en deux. Dans la profondeur, l'association du lapin et du navire a été sanctionnée par le partage. Si l'auteur relève ce détail en parlant de lapins, c'est que ce détail observé se rapporte dans son esprit au lapin. Ou bien il l'invente et c'est encore mieux. La phrase, aussi, substituée à Lenoir et à Legris des ruminants, des pieds fourchus. Or, le lièvre, dans la loi mosaïque, est impropre à la consommation "parce que bien que ruminant, il n'a pas le sabot fendu". En bref, la phrase de Jules Renard réussit le tour de force de conjoindre deux tabous du lagomorphe, celui de le faire paraître

dans la vaisselle et celui de le faire paraître dans le vaisseau.

Le thème de l'infidélité conjugale féminine est très présent dans le monde des navigateurs ; qu'on pense à Pénélope ou à la réplique fameuse de Panisse pendant la partie de cartes dans *Marius* de Pagnol. Pourquoi féminine ? Pas seulement parce que ce sont les hommes qui racontent les histoires et parce que c'est la femme qui amène les bâtards à la maison. Il y a aussi que la faille est du côté de la fente, c'est-à-dire que l'idée de faute et de séparation qui préside à la coupure du couple coïncide avec l'image mentale du V fendu : le même idéogramme du lagomorphe diviseur, le même schéma de coupure s'applique entre les deux partenaires et se retrouve dans le partenaire féminin, selon un décalage analogue à celui qui met en correspondance le museau fendu, sagittal, du lièvre, et le pied fendu, latéral, du ruminant.

Cette dissymétrie si désobligeante pour nos compagnes a pour corollaire que *cocu* est masculin, le plus couramment. De même *pendu* : on ne parle pas d'une pendue, et il est de fait que la pendaison est du côté des hommes, aussi bien comme forme de suicide que comme mode de punition.

Or, il se trouve que le tabou du lapin est doublé d'un autre qui peut être formulé ainsi : il ne faut pas parler de corde dans un bateau. Comment expliquer cette correspondance homologique entre corde et lapin ? Celui-ci a à voir avec la pendaison. Son mode de chasse le plus connu est le collet, qui étrangle, qui "cravate", et sur les natures mortes, depuis les fresques pompéiennes, les lagomorphes sont très souvent représentés pendus, même si c'est par une patte arrière. C'est pendu aussi, par les oreilles, qu'on le transporte,

(7) On trouvera un commentaire de ce texte dans Poplin (à paraître).

et dans cette circonstance, les deux appendices qui sont comme deux cornes molles ne font plus qu'un, comme une corde. Le lapin donne matière à la corde, en même temps qu'à l'image de la pendaison en étant pendu lui-même. Et par le pouvoir de dédoublement dont il est doté, il assure le passage de l'image du pendu avec sa corde à celle du cocu avec ses deux cornes. Les deux dictons bien connus

Il ne faut pas parler de corde dans la maison d'un pendu

Il ne faut pas parler de cornes dans la maison d'un cocu

trouvent à se coordonner par

Il ne faut pas parler de corde dans un bateau ("maison" du marin)

Ainsi, derrière *corde* et *cornes*, il y a le lapin, bête potentiellement à cornes à qui il peut arriver d'être "cravaté" d'une manière ou d'une autre, et derrière *cocu* et *pendu*, le marin contraint de laisser sa femme sans contrôle au pays et qui, dans l'épaisseur des récits de la Marine ancienne, pourrait bien être pendu. En vertu du principe de non contradiction qui préside aux choses de la profondeur, les mêmes éléments que l'on vient de voir liés au malheur peuvent, dans d'autres circonstances, devenir des porte-bonheur : patte de lapin, corde du pendu, cornes prophylactiques des navires antiques, à quoi on peut ajouter les "dents du bonheur". On désigne ainsi le fait d'avoir les incisives centrales supérieures, celles visibles chez les lagomorphes, séparées.

L'équivalence corde-lapin se retrouve dans le petit filin qui sert à ouvrir le chalut et qui est appelé lapin, ce qui sonne comme une hyper-transgression, à la fois du tabou de la corde et de celui du lapin. Cette situation paradoxale tient, avec ce qui a été dit plus haut du chalut, à ce que l'on se trouve au plus lourd de l'interdit, en son plein centre ; comme dans l'oeil du

cyclone où règne le calme. C'est le même phénomène qui veut que l'on trouve des pancartes *Bordeaux* de plus en plus nombreuses en approchant Bordeaux, jusqu'à ce que, soudain, on soit en ville et qu'il n'y ait plus de pancartes *Bordeaux*. C'est qu'alors on est dans Bordeaux.

Le dicton breton qui allie longues oreilles (c'est-à-dire le lapin) et habits noirs comme faisant du marin le désespoir (Delisle, 1988) trouve dans l'uniforme de la Marine nationale une répercussion sensible avec le *Trafalgar*. Il s'agit d'une cravate noire, de deuil, portée en souvenir de cette défaite navale qui compte parmi les grands désastres de la France. Elle est tenue cachée, nouée non pas au col mais sur la poitrine de façon à rester couverte par les autres pièces du vêtement. Jules Renard, dans son *Journal*, à la date du 8 mai 1895, écrit ceci : "Le lapin béliet (...) aux oreilles lâches comme une cravate dénouée". Cette phrase où se joue l'équivalence de l'oreille du lagomorphe et de la corne du ruminant - correspondance très juste puisque les cornes du béliet ne sont pas dressées et que les oreilles sont tombantes - permet de comprendre que la cravate associée à travers son dédoublement la corde de la strangulation et les oreilles, selon ce qui a été mis plus haut, tout cela sous le signe du malheur.

Bien d'autres aspects seraient à envisager. En voici un dernier pour conclure, qui ramènera au cheval, cela de manière forte et même violente. Parmi les explications courantes du tabou du lapin sur le navire, il y a celle-ci : des lapins auraient rongé la coque jusqu'à la percer, entraînant la perte du bâtiment. On retrouve là que le bateau de nos pensées est de bois. Et dans cette scène où le lapin attaque le bois, retrouvant l'étymologie de *rabot*, c'est, au delà, le cheval-navire qu'il attaque, dans une opposition lapin-cheval dont le schéma de la p. 26 rend compte. Cette vision passe par l'hippophagie,

horreur des horreurs pour les hommes de cheval, donc aussi pour les hommes des chevaux de la mer que sont les marins.

Epilogue (Jérusalem, 16 septembre 1990)

Une rencontre heureuse vient de se produire, dont il ne faut pas priver le lecteur. Aristote écrit (*Part. An.*, IV, 12, 692 b 7) que les palmipèdes ont le pied comme un nez camu, c'est à dire large, et Louis (1956, p. 153, note 4) fait observer qu'il "emploie la même métaphore en parlant de la tête de l'hippopotame, *Hist. An.* II, 7, 502 a 11". Qu'Aristote fasse ce rapprochement et que son traducteur le relève, ce double fait révèle qu'il s'agit d'un point sensible. L'entendement profond

observe le rapport entre cheval, fleuve (= hippopotame) et canard, lui même navigateur d'eau douce.

Parallèlement, la revue des boîtes d'ivoire antiques en forme de nacelle à tête de canard telles qu'on en trouve en Palestine et en Egypte fait apparaître qu'elles sont régulièrement en ivoire d'hippopotame, alors que lorsque d'autres oiseaux, non aquatiques, sont impliqués dans la représentation, il arrive que l'ivoire soit d'éléphant. Il y a là un lien dans les objets entre hippopotame et canard qui est le même que dans le discours d'Aristote. Ce lien ferme la boucle entre l'hippopotame cheval de fleuve (p. 27) et les nacelles anatiformes (p. 28).

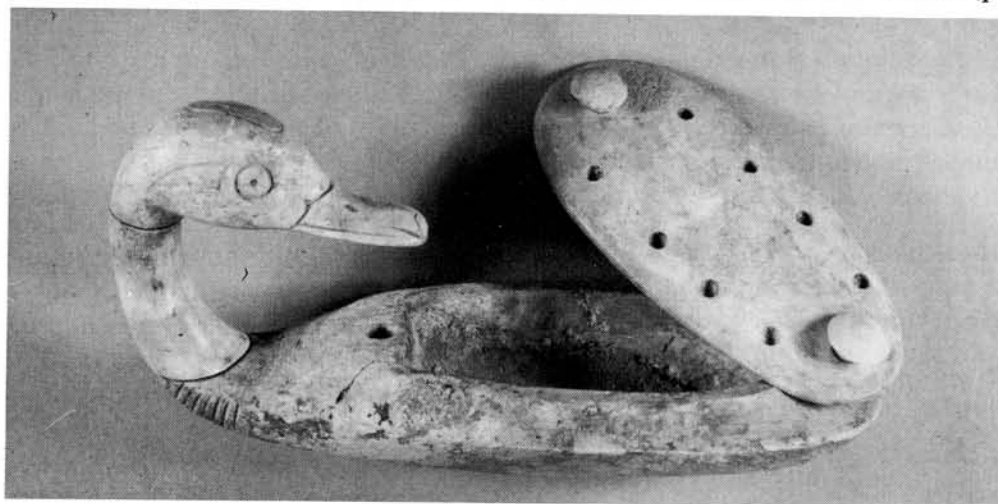


Fig. 4.

BIBLIOGRAPHIE

- DELEBECQUE E. (1978) : *Xénophon. De l'art équestre*, Belles Lettres édit. Paris.
- DELISLE M.-Y. (1988) : Le tabou du lapin dans une communauté de pêcheurs de la région de Saint-Malo, *Anthropologie maritime*, 3 : 113-129.
- DETENNE M. & VERNANT J.-P. (1974) : *Les ruses de l'intelligence. La mètis des Grecs*, Flammarion édit., Paris.
- GREVISSE M. (1980) : *Le bon usage*, Duculot édit, Paris, 11ème édition.
- LOUIS P. (1956) : *Aristote. Les parties des animaux*, Belles Lettres édit, Paris.
- LOUIS P. (1964) : *Aristote. Histoire des animaux*, tome 1, livres 1-4, Belles Lettres édit., Paris.
- POPLIN F. (à paraître) : Un ou deux lapins dans le bestiaire de Jules Renard, *Colloque Jules Renard* (Nevers, juin 1990).