



Fabula / Les Colloques

**« Un morceau flottant d'espace » : les hétérotopies maritimes
dans les littératures britannique et française (XVIIIe-XXe siècles)**

Le navire comme espace d'exception : hétérotopie, antitopie, idiotopie

The ship as an exceptional space: Heterotopia,
antitopia, idiotopia

Odile Gannier



Pour citer cet article

Odile Gannier, « Le navire comme espace d'exception :
hétérotopie, antitopie, idiotopie », *Fabula / Les colloques*, « « Un
morceau flottant d'espace » : les hétérotopies maritimes dans les
littératures britannique et française (XVIIIe-XXe siècles) », URL :
<https://www.fabula.org/colloques/document13382.php>, article
mis en ligne le 08 Janvier 2026, consulté le 20 Mai 2026

Le navire comme espace d'exception : hétérotopie, antitopie, idiotopie

The ship as an exceptional space: Heterotopia, antitopia, idiotopia

Odile Gannier

Regardez la foule de tous ceux qui ont envie de l'eau !
Déambulez autour de la ville par un somnolent après-midi de dimanche. [...] Que voyez-vous ? Sentinelles silencieuses, des milliers d'hommes sont là, plantés droits, raides, en pleine rêverie océanique. Il y en a d'accoudés aux pieux, d'assis au bout de jetées ; quelques-uns, par-dessus les remparts, regardent les bateaux venant de la Chine ; d'autres encore sont grimpés en haut des mâts comme s'ils voulaient voir de la mer encore plus que ce qu'on en voit de la terre. Tous ceux-là pourtant sont des terriens enfermés la semaine durant entre des murs de plâtre, cloués aux banquettes, attachés aux comptoirs, rivés aux bureaux. Pourquoi sont-ils ici ? N'y a-t-il plus de prairies pour eux ? Que font-ils là¹ ? (Melville, [1851, tr. 1941] 1993, t. I, p. 42.)

Ils regardent ce qui ne peut être dominé ni maîtrisé, ce qui échappe à l'emprise humaine, un « exotope » en quelque sorte, puisque l'intention de ces terriens n'est pas tant de s'embarquer que de contempler un espace fascinant mais presque désespérément étranger, qui leur permettrait d'échapper à leur destin immobile. On le sait, il existait dès l'Antiquité — peut-être selon Anacharsis — trois sortes d'hommes : les vivants, les morts et les marins. Marco Polo soutenait aussi qu'on ne pouvait se fier à la parole des buveurs et des hommes de mer : car ce sont des « désespérés » qui ne craignent pas la mort.

Le genre du roman maritime s'est donc développé dans le cadre de cette situation particulière, l'appétence pour l'espace apparemment infini des océans et la bulle gyrovague, « *mobilis in mobili* », du navire, précisément du fait de son extériorité au monde des vivants « ordinaires » : « *Moine gyrovague* ou, subst., *gyrovague*. Moine qui, n'étant attaché à aucun monastère, errait en mendiant de province en province, de monastère en monastère. *La régularité des mœurs est peu compatible avec*

¹ « *Circumambulate the city of a dreamy Sabbath afternoon. [...] What do you see?—Posted like silent sentinels all around the town, stand thousands upon thousands of mortal men fixed in ocean reveries. Some leaning against the spiles; some seated upon the pier-heads; some looking over the bulwarks of ships from China; some high aloft in the rigging, as if striving to get a still better seaward peep. But these are all landmen; of week days pent up in lath and plaster—tied to counters, nailed to benches, clinched to desks. How then is this? Are the green fields gone? What do they here?* » (Melville, [1851] 2002, p. 18.)

l'indépendance dans laquelle vivaient les gyrovagues [...] », disait l'Académie dans son dictionnaire entre 1762 et 1878². Le vagabondage est la marque de la distance avec la société sédentaire. Pour Michel Foucault,

[...] le bateau, c'est un morceau flottant d'espace, un lieu sans lieu, qui vit par lui-même, qui est fermé sur soi et qui est livré en même temps à l'infini de la mer et qui, de port en port, de bordée en bordée, de maison close en maison close, va jusqu'aux colonies chercher ce qu'elles recèlent de plus précieux en leurs jardins [...]. (Foucault, 2004, p. 19.)

Foucault nomme « hétérotopie » cette existence marginalisée mais pas radicalement étrangère à la société qui l'a secrétée. Le navire offre par sa clôture, par sa convexité, une représentation imagée de l'hétérotopie, ou « espace autre » : la société ne l'expulse pas de sa propre existence, mais elle ne l'intègre pas non plus. De même que le cimetière est traditionnellement rejeté aux marges de la cité, les zones portuaires récentes ne sont plus le centre-ville, les quartiers des docks qui étaient souvent vus comme les « bas-fonds » de la société restent les coulisses de la vie commerciale. Le navire est selon Foucault l'exemple parfait de l'hétérotopie, en ce sens qu'il représente un espace défini en fonction d'un « faisceau des relations » qu'il entretient avec le monde ordinaire tout en lui étant extérieur. Vu de la terre, le navire est visible par éclipses, rappelant ainsi à tous son existence fantomatique. En cela il représente le lieu mal situé de l'hétérotopie. Le bateau, parti au loin dans un ailleurs qui n'est plus le centre vital, est externalisé dans les limbes d'un « hors-champ » indéfini. Sa mobilité n'empêche pas qu'il soit clos sur lui-même, et que son fonctionnement échappe à la connaissance du commun des mortels. C'est justement ce paradoxe qui éveille l'intérêt.

Mais le concept d'hétérotopie appliqué au navire révèle avant tout le sens du regard : c'est celui du terrien pour qui l'espace n'est précisément défini que par le port d'attache. Le navire fonctionne en miroir, mais le reflet est déformé : en cela il est « antitopie », comme on parle d'« antipodes ». Il renvoie aux terriens l'image inversée de leur monde immobile et réglé. À l'évidence, toute la littérature maritime se glisse dans les interstices : si tout se passe conformément aux instructions fixées, reste-t-il, les aléas météorologiques mis à part, un intérêt dans le récit ? Sinon il suffirait de lire les articles du code maritime ou de consulter l'annuaire des marées. L'intérêt du roman maritime réside dans la transgression de ces lois, de celles qui seraient anodines à terre mais sont dramatiques à bord.

Mais, en fait, il faudrait considérer l'autre face, qu'on pourrait nommer « idiotopie » ; comme on parle aussi d'« idiosyncrasie », ou « prédisposition particulière de l'organisme qui fait qu'un individu réagit d'une manière personnelle à l'influence des

² Citée par *Le Trésor de la langue française informatisé*. Le mot est signalé dans les 4e, 5e, 6e et 7e éditions du *Dictionnaire de l'Académie* (1762, 1798, 1835 et 1878). Il sort d'usage ensuite. Voir <https://www.dictionnaire-academie.fr>.

agents extérieurs » (CNRTL) ; ou, dans le cas des marins, les conditions particulières de la vie à bord imposant aux marins de se comporter selon des règles et des modalités n'ayant qu'un rapport lointain avec les lois ou habitudes terrestres. Dans ce huis clos du bateau, qu'évoque aussi Roland Barthes, s'exerce un ordre spécifique (que ce soit sous la hiérarchie strictement pyramidale d'un capitaine seul maître à bord après Dieu, ou au contraire en vertu du pacte « an-archique » de la charte-partie des pirates). Si, toujours selon Foucault, « chaque hétérotopie a un fonctionnement précis et déterminé à l'intérieur de la société », le navire est plutôt un espace à part, auquel le profane n'a pas accès, et qui est « autonome » au sens plein du terme, doté de ses propres lois. On peut, cela dit, moduler la conception de l'hétérotopie proposée par Foucault en considérant que ce point de vue est celui de la société terrestre, qui voit de très loin le monde virtuel de la mer. Or à bord règne une conception tout autrement centrée : les marins vivent dans cet espace particulier — avec dans bien des cas un détachement vis-à-vis de la société terrestre. Ainsi plutôt que de parler d'« hétérotopie » pourrait-on proposer, en décentrant le regard, le terme d'« idiotopie », qui suggère cette loi singulière, n'ayant rien à envier au monde des terriens parce qu'elle ne se construit pas par rapport à lui. La nef semble liée indéfectiblement à une forme de folie, si on la considère comme un état d'esprit étranger aux codes habituellement en vigueur. L'ordre du bord suppose néanmoins une obéissance parfaite au rôle prescrit : les personnages « déviants » — comme le commandant incapable, le cambusier félon, le capitaine quittant le premier son navire en péril, l'équipage affichant son opposition, voire pire, peut-être, le matelot refusant de prendre son quart par exemple — illustrent autant de variations de « manquements » qui seraient ailleurs véniels, mais sont en mer de la dernière conséquence, par rapport au devoir qui règle de façon explicite et implicite l'ordre de cet autre monde qu'est la société maritime. La marginalité de cet espace particulier, aux caractéristiques uniques, est résistante, tant les principes de l'« honneur des marins » échappent aux terriens, la mer restant en principe inhabitable.

Hétérotopie ?

L'espace « autre » doit être d'une nature différente, obéissant à d'autres critères, sur lesquels les terriens projettent leur pusillanimité ou leur goût plus prononcé pour le « plancher des vaches » selon le mot de Rabelais (Rabelais, [1548] 1993, chap. XVIII, p. 305). La navigation pour Panurge est une folie dangereuse, le bateau n'obéissant pas à sa propre agitation désordonnée. La tempête achève de démontrer la profonde erreur que constitue en soi l'aventure maritime : il vaut mieux planter des choux que de courir les mers.

[...] le vrai scandale de l'œuvre de Galilée, ce n'est pas tellement d'avoir découvert, d'avoir redécouvert plutôt, que la terre tournait autour du soleil, mais d'avoir constitué un espace infini, et infiniment ouvert : de telle sorte que [...] le lieu d'une chose n'était plus qu'un point dans son mouvement, tout comme le repos d'une chose n'était que son mouvement indéfiniment ralenti. (Foucault, 2004, p. 13.)

En effet, le navire « morceau flottant d'espace » ne se situe pas dans le monde étroit des hommes, mais dans l'infini, ou plus exactement dans l'indéfini, loin des repères habituels commodes et fixes. Il est rare d'y être absolument immobile, et si un point de la côte est visible il ne suffit pas à déterminer à lui seul la position exacte du navire. L'échelle y est différente, la mesure de l'espace aussi ; les unités y sont spécifiques : curieusement elles sont restées à la taille des hommes (brasse, pied), du navire (encâblure) ; mais elles se réfèrent surtout aux données de la Terre (milles, degrés, méridiens, parallèles, etc.), le système métrique révolutionnaire en France ne s'étant même pas acclimaté à l'eau salée³. Le décompte du temps n'y est pas non plus celui des terriens, qui font commencer la journée à minuit et partagent leur temps entre jour et nuit, alors que les marins recalent leur pendule à midi et au long cours vivent par quarts : situation que l'on pourrait qualifier d'« hétérochronie » sur le modèle de Foucault. Pas de droite et de gauche en mer, seulement bâbord et tribord — notions relatives non au corps du matelot mais au navire lui-même, devenu la mesure de toutes choses. À bord, pas de corde sauf à la cloche, ni de ficelle sauf aux manches des gradés ; mais des filins, des lignes, des aussières, des bouts, des garcettes, des rabans, des bosses, des drisses, des écoutes, des amarres... Les effets traditionnels des marins tiennent dans un coffre — que de variations littéraires autour du coffre du mort ! — ou dans un sac. Le bateau est parfaitement organisé, vit sur son avitaillement, et fonctionne en circuit fermé ; tout y est à sa place et porte un nom inconnu des terriens, qui ne conçoivent pas cette forme de complexité particulière.

Cet hermétisme, cet exotisme, attisent la curiosité et flattent la rêverie.

Pourquoi le spectacle de la mer est-il si infiniment et si éternellement agréable ? Parce que la mer offre à la fois l'idée de l'immensité et du mouvement. Six ou sept lieues représentent pour l'homme le rayon de l'infini. Voilà un infini diminutif. Qu'importe s'il suffit à suggérer l'idée de l'infini total ? Douze ou quatorze lieues (sur le diamètre), douze ou quatorze de liquide en mouvement suffisent pour donner la plus haute idée de beauté qui soit offerte à l'homme sur son habitacle transitoire. (Baudelaire, « Mon cœur mis à nu », *Journaux intimes*, [1897] 1980, p. 418.)

³ Claret de Fleurieu, ministre de la Marine, a tenté de le proposer (dans son édition du *Voyage de Marchand*), mais il n'a pas été suivi dans cette uniformisation du système métrique également en mer, lorsque celui-ci était en voie de s'imposer officiellement à terre (1799). Aujourd'hui encore, on mesure les distances marines en milles (fixés à 1 852 m) et la vitesse en nœuds (1 mille par heure).

Fascination, certes, que décrit ici Baudelaire, assimilant le sentiment de l'étrangeté essentielle à la différence incommensurable entre les forces de l'océan et la minuscule structure flottante, livrée à elle-même. Le bateau est une clôture mobile, dont la vie intrigue mais ne serait en réalité pas accessible à tous.

Les formes élancées des navires, au gréement compliqué, auxquels la houle imprime des oscillations harmonieuses, servent à entretenir dans l'âme le goût du rythme et de la beauté. Et puis surtout il y a une sorte de plaisir mystérieux et aristocratique pour celui qui n'a plus ni curiosité ni ambition, à contempler, couché dans le belvédère ou accoudé sur le môle, tous ces mouvements de ceux qui partent et de ceux qui reviennent, de ceux qui ont encore la force de vouloir, le désir de voyager ou de s'enrichir. (Baudelaire, « Le Port », *Petits Poèmes en prose*, XLI, [1869] 1980, p. 201.)

Le navire se meut toutefois souvent dans les zones d'ombre des activités sociales reconnues. Pour son statut marginal, il est souvent qualifié d'« interlope » : il trafique plus ou moins clandestinement, c'est-à-dire tire profit subrepticement de son statut d'exception. En revanche, Henri Michaux dans *Ecuador* ne voit pas les mêmes potentialités poétiques à bord du navire qui l'emmène en Amérique :

En mer notre *Booskop* : sévère et réservé. Mais ici ! [au port — OG] Avec les mâts de charge levés, ses poulies, ses cordages sales, cette superstructure d'insecte et puis l'intestin de sa quille, un salmis sans nom. Pouah ! [...] La plupart des navires, si sales, infects, et rouillés qu'on se demande comment la mer arrive à trouver la quille et que c'est un navire, et pas un détrit ou un effet de la lumière, et au bout de combien de temps elle y arrive, après quels tâtonnements, quelles réflexions, quels commentaires. (Michaux, [1928] 1992, p. 27-28.)

Ainsi décrit, tout navire ne peut dissimuler sa précarité et porte en lui, dans les signes de sa nature déchue, la promesse de sa condition d'épave future...

Mais il peut aussi, dans certains cas, être le faire-valoir de la nation et le gage de sa prospérité. Les grandes expéditions de la fin du xviii^e siècle étaient des affaires d'État : Bougainville reçut sa mission de Louis XV, Lapérouse de Louis XVI ; Étienne Marchand eut la bénédiction rétroactive du ministre de la Marine Claret de Fleurieu ; la renommée de James Cook s'affirma au deuxième voyage, après le succès de son premier voyage, qui n'était alors connu que comme le « voyage de Banks⁴ » par ses contemporains.

La personnalisation des navires et des commandants s'explique par le principe suprême autour duquel se structure l'autorité pyramidale. Le capitaine est seul

⁴ Joseph Banks, naturaliste anglais (1743-1820), se joignit à l'expédition scientifique britannique dont le commandement avait été confié à James Cook. Organisée par la Royal Society et la Royal Navy, elle avait pour mission d'observer le transit de la planète Vénus devant le Soleil, dans le but de mesurer la distance entre la Terre et le Soleil. Joseph Banks devint ensuite en 1778, et pour 41 ans, le président de la Royal Society.

maître à bord après Dieu : voilà la règle du navire. Foin d'une organisation sociale égalitaire, oubliées les revendications de droits individuels ou d'*habeas corpus* : cet axiome démontre la loi d'exception du domaine maritime, qui admet l'existence d'un ordre hors du commun mais ne tolère par principe aucune licence au sein de ce système établi. Et pourtant, Cook mentionne la lecture faite cérémonieusement des droits et surtout devoirs des matelots embarqués — comme si, par contrat, ils abdiquaient toute volonté individuelle.

Lu à l'équipage du navire le Code de la guerre et l'Acte du Parlement*, ils ont également reçu une avance de deux mois de solde. Je leur ai dit aussi qu'ils ne devaient s'attendre à aucune rémunération supplémentaire pour l'accomplissement du voyage prévu ; ils ont été très satisfaits et se sont montrés fort enthousiastes et prêts à poursuivre le voyage.

*[Le Code de la guerre était inclus dans l'Acte du Parlement qui décrivait tous les règlements pour la conduite des navires de Sa Majesté en mer, en particulier ce qui concerne le comportement, la discipline et les punitions⁵.] (Cook, [1768] 2003, p. 14.)

Les conséquences de tout manquement sont connues d'avance, le risque majeur étant la perturbation de l'ordre du bord. Joseph Conrad rappelle pourtant des différences entre les types de flotte :

[...] la discipline s'exerce en effet sans cérémonie sur les navires marchands où l'on a peu le sens de la hiérarchie et où tous se sentent égaux face à l'indifférence de la mer immense et aux exigences du labeur qui les attire⁶. (Conrad, [1897, tr. 1982] 1986, p. 28.)

Cet apparent laxisme, tout relatif, dépend d'abord de la personnalité du capitaine et de son interprétation souveraine des règlements.

La société du bord est enfin différente de celle des terres : elle est essentiellement masculine. Charles Johnson, alias Daniel Defoe, a évoqué les figures de Mary Read et Anne Bonny dans *General History of the Robberies and Murders of the most notorious Pyrates* en 1724 ; le cas de Jeanne Baret, embarquée clandestinement sur l'*Étoile* en compagnie de Philibert Commerson dans l'expédition de Bougainville, est bien connu, de même que celui de Rose de Freycinet, partie discrètement avec son époux dans la campagne sur l'*Uranie* (1817-1820)... Mais ce sont plutôt des

⁵ « Read to the Ships Company the articles of War and the Act of Parliament*, they likewise were paid two Months Wages in advance. I also told them that they were not to expect any additional pay for the performance of our intended Voyage, they were well satisfied and express'd great cheerfullness and readiness to prosecute the Voyage. » *[« The Articles of War were contained within the Act of Parliament which described all laws for the government of His Majesty's ships at sea, relating particularly to the conduct, discipline and punishment. » — note de l'éditeur Philip Edwards] (Notre traduction.)

⁶ « [F]or discipline is not ceremonious in merchant ships, where the sense of hierarchy is weak, and where all feel themselves equal before the unconcerned immensity of the sea and the exacting appeal of the work. » (Conrad, [1897] 1928, p. 20-21.)

exceptions, avant le xx^e siècle et en particulier le développement de la marine de plaisance (dans laquelle s'est illustrée Ella Maillart) et l'accès de quelques femmes au domaine de la pêche (dont Anita Conti). Dans le domaine romanesque, les personnages féminins ne sont pas complètement absents, mais, lorsqu'elles ne sont pas les épouses des capitaines comme Mrs Whalley dans *The End of the Tether* (*Au bout du rouleau*) de Conrad, elles ont souvent des rôles secondaires de passagères ; les véritables héroïnes de romans maritimes sont souvent dissimulées, comme la sulfureuse duchesse d'Alméda dans *La Vigie de Koat-Vën* d'Eugène Sue dès les débuts du roman maritime (1833), ou *La Clandestine* de Roger Verdel (1941) : elles ne font donc pas partie du personnel le plus habituel du bord.

Ainsi, dans sa forme, ses mouvements, ses équipages, le navire est de fait un satellite du monde continental, qu'il ne fréquente que par intermittences et avec lequel il n'a que peu en commun, au-delà des apparences.

Le voyage avait commencé et le navire, fragment détaché de la terre, continuait solitaire et rapide comme une petite planète. Autour, les abîmes du ciel et de la mer joignaient leurs inaccessibles frontières. Une immense solitude circulaire se déplaçait avec le navire, toujours changeante et toujours semblable, à jamais monotone et à jamais majestueuse. De temps en temps une autre tache blanche errante, chargée de vie, apparaissait au loin, puis disparaissait, tendue vers son propre destin. [...] Le navire avait son propre avenir ; il vivait de la vie de ces êtres qui foulaient les ponts ; pareil à cette terre qui l'avait livré à la mer, il portait un poids insupportable de regrets et d'espoirs⁷. (Conrad, [1897, tr. 1982] 1986, p. 39-40.)

Antitopie

En effet, malgré les effets de l'éloignement, il n'est guère question à bord d'« utopie »⁸ — même si nombre de lieux utopiques sont raliés par voie de mer — au sens métaphorique et politique du terme. Cet espace est certes théorisé face à celui de la terre ; l'écart est toujours souligné entre les deux mondes, l'un semblant être l'inverse de l'autre, voire le « fou » de l'autre : déviant ou opposé, mais utile pour se définir à front renversé.

⁷ « *The passage had begun, and the ship, a fragment detached from the earth, went on lonely and swift like a small planet. Round her the abysses of sky and sea met in an unattainable frontier. A great circular solitude moved with her, ever changing and ever the same, always monotonous and always imposing. Now and then another wandering white speck, burdened with life, appeared far off—disappeared; intent on its own destiny. [...] She had her own future; she was alive with the lives of those beings who trod her decks; like that earth which had given her up to the sea, she had an intolerable load of regrets and hopes.* » (Conrad, [1897] 1928, p. 41-42.)

⁸ Quelques aventures dystopiques sont liées à des navires, l'atmosphère étant souvent lourde avant tout en raison du confinement, de la promiscuité et de l'impossibilité de la fuite immédiate. Rares sont les intrigues post-apocalyptiques situées à bord (malgré des productions comme *Waterworld* de Kevin Reynolds en 1995), mais évidemment l'Arche de Noé suite au Déluge fournit une matrice.

Ce principe d'inversion justifie l'attrait des romans de pirates, car sur ces navires est censé régner un ordre démocratique, avec élection du commandant et répartition égalitaire et tarifée des bénéfices et des pertes (d'un membre, d'un organe, etc.). Véridique ou non, cet ordre constitue un modèle dont la terre, à l'époque, n'a pas l'équivalent. Pour autant on ne peut parler généralement d'une utopie maritime dans la mesure où ces enclos mobiles, bien qu'ils partagent certains atouts de l'utopie (espace convexe, éloignement, organisation collective, solidarité de fait, frugalité, etc.), n'en comportent pas certains avantages présentés comme essentiels (comme un projet de monde nouveau conçu ou réformé en vue du bien public et du bonheur relatif de chacun, la paix sociale, l'égalité, la fraternité, l'adhésion raisonnée, la sobriété, la tempérance). L'espace du navire n'est donc ni un modèle utopique possible, dont les lois pourraient devenir une solution pour le plus grand nombre, ni un repoussoir dystopique, dont l'avènement généralisé serait catastrophique.

Le milieu maritime génère des entités séparées, modelées en fonction du « faisceau des relations » dont parle Foucault, « relations qui définissent des emplacements irréductibles les uns aux autres et absolument non superposables » (Foucault, 2004, p. 14). Ce sont ces liens qui rattachent le monde du navire au monde ordinaire tout en lui étant extérieur ; dans le cas du cimetière que le philosophe prend pour exemple d'hétérotopie, le lieu sans être absent est en quelque sorte occulté dans les représentations de la vie courante : sauf exception, le commun des mortels ne se souvient de sa présence que de temps à autre, en fonction de circonstances spécifiques. De même, les navires se maintiennent généralement à l'état théorique, et épisodiquement les terriens se rappellent leur existence. Cependant ils existent de manière distincte, sans rapport véritable autre qu'une opposition presque terme à terme, de sorte que l'on peut parler d'« antitopie ».

L'anthropophagie de crise y est parfois pratiquée — tabou transgressé sous l'aiguillon de l'instinct de survie — lorsque le ravitaillement est trop éloigné ; mais inversement les escales, moments où l'on retrouve l'ordre social, sont placées sous le signe de l'excès et de la dissipation, la solde péniblement gagnée étant dilapidée en très peu de temps : cette gestion de l'argent est à l'évidence aux antipodes de la morale sociale contemporaine, prônant l'épargne alliée à la tempérance. Dans nombre de romans de piraterie s'imposent les stéréotypes narratifs des scènes de beuverie, des rixes collectives, des personnages de filles du port auprès de qui prendre du bon temps signifie d'abord échapper provisoirement à l'autorité du capitaine et aux obligations du travail en mer⁹. Ce congé carnavalesque met souvent

⁹ Par exemple Gustave Aimard, dans *Le Corsaire* (1879, p. 36-37), use sans détour du stéréotype : « Un mois de solde avait été payé quelques jours auparavant aux équipages : l'argent brûlait toutes les poches ; on avait hâte de le dépenser en orgies de toutes sortes ; les caliers eux-mêmes étaient sortis de leurs ténébreux repaires et s'étaient hasardés sur le pont pour humer à pleins poumons l'air embaumé de la terre. »

les marins en contravention avec la loi ordinaire dans leurs contacts avec la terre, alors que leur seule ambition est de suspendre le cours d'une existence paradoxalement trop réglée. L'éloignement de la famille est aussi un motif fréquent, comme dans *Le Nègre du « Narcisse »*, où le coq, loin de chez lui, s'endort tous les soirs avec sa pipe allumée — manie de terrien rigoureusement interdite sur un bateau où l'on éteint les feux la nuit.

Les règles supposent les transgressions : celles de certains capitaines, d'abord, dont on attend une conduite exemplaire, dont la négligence ou l'incompétence sont intolérables, comme dans *La Salamandre* d'Eugène Sue, roman dans lequel le capitaine en titre est un incapable de la période post-révolutionnaire, un marquis placé là en raison de son titre nobiliaire en dépit de sa faiblesse de vieillard et son incompétence notoire, la Restauration ayant eu le tort de remettre aux commandes des terriens inexpérimentés et prétentieux, là où la Révolution avait ouvert la voie de l'ascension hiérarchique aux roturiers instruits et aptes au commandement. Le second, malgré ses efforts pour respecter les formes de la discipline, lui souffle les ordres à donner mais doit l'empêcher, lorsque le navire offre une voie d'eau, de crier sauve-qui-peut et quitter le navire le premier. Ce faisant, Pierre Huet se condamne pour insubordination, alors que le vrai coupable est le marquis, ou plutôt le système politique qui l'a mis en place. Dans *Un capitaine de quinze ans*, le commandant en titre quitte le navire avec tout son équipage pour se lancer dans la chasse à la baleine et disparaît en abandonnant les passagers à leur sort. Il ne s'agit là encore que d'imprévoyance, voire d'irresponsabilité, tandis que dans *Lord Jim*, le capitaine et son second abandonnent le navire en sautant dans la chaloupe sans se soucier des passagers, alors que finalement le risque n'était pas critique et que le *Patna* désemparé est tracté jusqu'à la terre par un autre navire, avec ses pèlerins, dénonçant le forfait : la lâcheté insigne de ces hommes, ou leur incompétence, ou l'abandon de poste, n'auraient à terre que peu d'effet en temps ordinaire, en dehors du déshonneur ; en mer, leur attitude devient un crime majeur.

La structure pyramidale du bord incite volontiers à l'abus de pouvoir, puisque l'arbitraire y est tout à fait possible, voire structurel : c'est bien l'argument de *Billy Budd* de Herman Melville, dans lequel le capitaine aurait pu prendre une tout autre décision en fonction de son interprétation des événements. En outre, chaque gradé, à son tour, est susceptible de brimer les hommes qu'il a sous ses ordres. Sur ce point, Melville explique dans *White-Jacket (Vareuse-blanche)* la différence inattendue entre les navires britanniques et américains, fondant son analyse sur des considérations sociologiques au rebours des idées reçues.

Ce qui est certain, d'après ce que j'ai vu de mes propres yeux, c'est que les officiers anglais, d'une façon générale, semblent être moins détestés de leurs hommes que les américains. Ce qui s'explique probablement par le fait que beaucoup d'entre

eux, en raison de leur position sociale, ont été mieux préparés à savoir commander ; c'est pourquoi l'autorité du gaillard d'arrière leur convient plus naturellement. Un individu vulgaire et grossier qui parvient par hasard à s'élever jusqu'à un grade élevé dans la marine, en déployant des qualités qui ne sont pas toujours incompatibles avec la vulgarité, se montrera toujours tyrannique envers son équipage¹⁰. (Melville, [1850, tr. 1950] 1994, chap. XXXIV, p. 212.)

Or le refus d'obéissance, la rébellion, deviennent à bord de la dernière gravité — que l'on songe aussi au roman *The Mutiny of the Elsinore* (*Les Mutinés de l'Elseneur*) de Jack London : la mutinerie est le crime suprême, puni de mort. Le seul refus de tenir son rôle ou de prendre son quart introduit le germe fatal du désordre et de la sédition. Dans *Le Nègre du « Narcisse »*, James Wait commence par un affront involontaire à l'autorité par cette simple réponse à l'appel par son nom : « *Wait!* » (« Attendez! ») ; mais tout l'argument du roman consiste à laisser incertaine la raison pour laquelle ce matelot refuse ensuite de faire son devoir : maladie, paresse, caprice, insubordination... Tout manquement à l'ordre prescrit est une trahison parce qu'il met en péril la cohésion (plus ou moins arbitraire, sévère, ou simplement vitale) de l'équipage conçu comme entité indéfectiblement soudée face aux éléments. On perçoit alors la fragilité de cet équilibre ; inversement, personne ne peut espérer se sauver seul en cas de coup dur.

La liberté individuelle est résolument écartée, même si elle peut se manifester ponctuellement. Quelques marins artistes ou écrivains fournissent l'exemple de cette expression personnelle contrariée. Louis Garneray, qui se fera connaître comme peintre de marine, se permet un jour de gribouiller des petits bateaux sur le sacro-saint journal de bord, pendant un quart. Heureusement pour lui, le capitaine sait apprécier son talent (Garneray, [1851] 1991, p. 64-65). Melville, par la voix de White-Jacket qui doit dissimuler ses maigres effets personnels, ne cesse de démontrer la contrainte implacable des navires de guerre américains et la complexité du bord, qui exacerbe les difficultés de l'humanité en général.

Un navire de guerre est tout à fait comparable à notre bon vieux monde flottant, peuplé de toutes sortes de personnages — et plein de contradictions étranges. Et si nous pouvions compter parmi nous, par-ci par-là, quelques sympathiques garçons, cependant on peut dire que la frégate était chargée à ras bord, jusqu'aux surbaux de ses écoutilles, de l'esprit satanique de Bélial et de toute l'iniquité du monde¹¹. (Melville, [1850, tr. 1950] 1994, chap. XCI, p. 565.)

¹⁰ « *Certain it is, from what I have personally seen, that the English officers, as a general thing, seem to be less disliked by their crews than the American officers by theirs. The reason probably is, that many of them, from their station in life, have been more accustomed to social command; hence, quarterdeck authority sits more naturally on them. A coarse, vulgar man, who happens to rise to high naval rank by the exhibition of talents not incompatible with vulgarity, invariably proves a tyrant to his crew.* » (Melville, [1850] 1892, p. 134-135.)

¹¹ « *But we have seen that a man-of-war is but this old-fashioned world of ours afloat, full of all manner of characters—full of strange contradictions; and though boasting some fine fellows here and there, yet, upon the whole, charged to the combings of her hatchways with the spirit of Belial and all unrighteousness.* » (Melville, [1850] 1892, p. 366.)

Tout n'est pas idyllique : car en étant *excentré*, en suivant ses propres lois, le bateau devient un espace autocratique qui peut virer au cauchemar du huis clos¹². C'est donc le lieu où se joue constamment l'équilibre des forces — l'autorité du capitaine ou des officiers contre le poids du nombre des matelots, et parfois mesurable au diamètre des boulets qui roulent sur le pont.

L'organisation d'un navire n'est donc pas ce que l'on pourrait croire de l'extérieur.

Imaginez que vous montez à bord d'un bâtiment de ligne ; vous constatez que tout y est scrupuleusement propre ; que les ponts sont aussi libres et dégagés que les trottoirs de Wall Street le dimanche matin ; vous n'apercevez pas la moindre trace d'un dortoir à l'usage des matelots ; et vous vous demandez par quelle magie on peut obtenir ce résultat. Et vous avez bien raison. Car réfléchissez que dans cet édifice qui paraît nu, près d'un millier de mortels doivent dormir, manger, se laver, s'habiller, faire la cuisine et accomplir toutes les fonctions ordinaires de l'humanité. Si cela se passait à terre, le même nombre d'hommes s'épanouiraient en formant une commune. Dans ce cas, est-il possible de croire que cette netteté extraordinaire et plus spécialement cette *absence d'encombrement* qui caractérisent un navire de guerre puissent être obtenues sans les plus rigoureux édits et sans un très gros sacrifice, de la part des marins, concernant les agréments domestiques de la vie¹³ ? (Melville, [1850, tr. 1950] 1994, chap. XXII, p. 136.)

Les officiers de marine restant très attachés à leurs prérogatives, ils semblent avoir toujours tendu à faire perdurer leur autonomie en cultivant jalousement le conservatisme de leur régime spécifique, fût-ce au détriment des matelots eux-mêmes.

Jusqu'à présent ces affaires [intérieures de la marine nationale — OG] ont été considérées, même par quelques hauts fonctionnaires de l'État, comme des questions dépassant leur compétence — étant à la fois trop techniques et mystérieuses pour être entièrement comprises par des terriens¹⁴. (Melville, [1850, tr. 1950] 1994, chap. LV, p. 342.)

¹² On nous permettra de renvoyer sur ce motif narratif à notre ouvrage *Le Roman maritime*.

¹³ « *Say you go on board a line-of-battle-ship: you see every thing scrupulously neat; you see all the decks clear and unobstructed as the sidewalks of Wall Street of a Sunday morning; you see no trace of a sailor's dormitory; you marvel by what magic all this is brought about. And well you may. For consider, that in this unobstructed fabric nearly one thousand mortal men have to sleep, eat, wash, dress, cook, and perform all the ordinary functions of humanity. The same number of men ashore would expand themselves into a township. Is it credible, then, that this extraordinary neatness, and especially this unobstructedness of a man-of-war, can be brought about, except by the most rigorous edicts, and a very serious sacrifice, with respect to the sailors, of the domestic comforts of life?* » (Melville, [1850] 1892, p. 85.)

¹⁴ « *Hitherto those affairs [the internal affairs of the national sea-service — OG] have been regarded even by some high state functionaries as things beyond their insight—altogether too technical and mysterious to be fully comprehended by landsmen.* » (Melville, [1850] 1892, p. 217.)

Idiotopie

Quoi qu'il en soit, le navire est un lieu spécifique qui ne peut réellement se définir qu'en escamotant le point de vue habituel, celui des continentaux. L'aspirant baleinier est ainsi évalué dans *Moby Dick* sur son désir de s'embarquer pour changer de point de vue :

Alors, marche droit devant et regarde du bord au vent ; après tu reviendras me dire ce que tu auras vu. [...] — Pas grand'chose, rien que de l'eau partout, sur une considérable étendue d'horizon. Et il y a je crois un grain qui se prépare. — Très bien ! Et alors qu'est-ce que tu penses maintenant de voir du pays ? As-tu envie de doubler le cap Horn pour ne pas voir autre chose que ça, eh ! Ne peux-tu voir le monde d'où tu es¹⁵ ? (Melville, [1851, tr. 1941] 1993, chap. XVI, t. I, p. 127.)

Parler d'« hétérotopie » suppose une norme qui n'est autre que celle de la terre. Foucault exprime ici son point de vue situé sur la terre ferme, dévoilant sa position d'observateur étranger à ce monde flottant. Paul Morand d'ailleurs remarquait l'importance de cette « posture » :

La poésie des ports a été inventée par les sédentaires. Les ports sont des endroits immondes, faits pour se remplir ou se vider. Ce qu'il y a de bien dans les ports, ce sont les bateaux, qui n'en font pas partie. (Morand, [1927] 1996, p. 131.)

Le vrai monde de la mer existe seul, loin de ses côtes, centré sur sa propre nature. Conrad conclut dans *Le Miroir de la mer* :

C'est une grande guérisseuse pour des cœurs meurtris aussi bien que pour des esprits meurtris, que la vie du bord, et je l'ai vue calmer — du moins pour un temps — les caractères les plus turbulents. On y trouve la santé, la paix et la satisfaction d'un cercle accompli, car chaque journée de la vie à bord semble fermer un cercle dans le vaste anneau de l'horizon marin. Elle emprunte une certaine dignité uniforme à la monotonie majestueuse de la mer. Qui aime la mer, aime aussi la vie du bord¹⁶. (Conrad, [1906, tr. 1946] 2005, p. 40.)

La preuve en est que beaucoup de marins n'envisagent qu'avec répugnance de revenir à terre, ou d'être rendu à la vie civile. Car à bord s'observe une tout autre orientation : les marins cultivent un détachement et un dédain fréquents vis-à-vis de

¹⁵ « Well then, just step forward there, and take a peep over the weather-bow, and then back to me and tell me what ye see there. [...] "Not much," I replied—"nothing but water; considerable horizon though, and there's a squall coming up, I think." "Well, what dost thou think then of seeing the world? Do ye wish to go round Cape Horn to see any more of it, eh? Can't ye see the world where you stand?" » (Melville, [1851] 2002, p. 72.)

¹⁶ « It is a great doctor for sore hearts and sore heads, too, your ship's routine, which I have seen soothe—at least for a time—the most turbulent of spirits. There is health in it, and peace, and satisfaction of the accomplished round; for each day of the ship's life seems to close a circle within the wide ring of the sea-horizon. It borrows a certain dignity of sameness from the majestic monotony of the sea. He who loves the sea loves also the ship's routine. » (Conrad, 1906, chap. « Landfalls and Departures », p. 8.)

Fabula / Les Colloques, « « Un morceau flottant d'espace » : les hétérotopies maritimes dans les littératures britannique et française (XVIIIe-XXe siècles) », 2026

la société continentale. Ainsi, plutôt que de parler d'« hétérotopie », on pourrait proposer, en décentrant le point de vue, le terme d'« idiotopie », qui suggère cette loi singulière, laquelle n'a rien à envier au monde des terriens parce qu'elle ne se construit pas par rapport à lui. Si l'on en croit Conrad, nostalgique de la grande marine à voile, qui réserve sa préférence à cet art de naviguer sans doute incompréhensible désormais, même le type de navire « moderne » relève également de l'« idiotopie », qui se propose des buts originaux dans la vie :

[La marine à vapeur] est une industrie qui, comme les autres, a son charme, son honneur et ses récompenses, ses angoisses amères et ses heures d'insouciance. Mais une navigation de cette sorte n'a pas la qualité artistique d'un combat sans arrière-pensée contre quelque chose de plus grand que soi ; ce n'est pas la pratique laborieuse et absorbante d'un art dont le résultat dernier repose sur les genoux des dieux. Ce n'est pas un accomplissement individuel, personnel, mais simplement l'emploi adroit d'une force captive, ce n'est qu'un autre pas en avant dans la voie de la conquête universelle¹⁷. (Conrad, [1906, tr. 1946] 2005, p. 71.)

Le vocabulaire spécifique est là pour en attester : comme avant lui Bougainville, qui se plaignait de la dénaturation du vocabulaire par les éditeurs non initiés — « [t]out leur but est de faire un journal agréable aux femmelettes des deux sexes, et leur travail aboutit à composer un livre ennuyeux à tout le monde et qui n'est utile à personne » (Bougainville, [1771] 1982, p. 209) —, les vrais marins comme Conrad s'exaspèrent de l'ignorance d'« un vain peuple de terriens¹⁸ » (Conrad, [1906, tr. 1946] 2005, p. 35), et de ses prétentions d'autant plus ridicules à s'introduire à peu de frais dans ce monde clos :

Avant de jamais pouvoir lever une ancre, il faut la mouiller ; et ce truisme parfaitement évident m'amène directement à la question de la détérioration du langage marin dans la presse quotidienne de ce pays.

Votre journaliste, à peu près invariablement, qu'il assume le commandement d'un navire ou d'une flotte, « jette » son ancre. Eh bien ! on ne jette jamais une ancre : et prendre des libertés avec le langage technique est un crime contre la clarté, la précision et la beauté de la parole.

[...] Mais le faux « jeter l'ancre », avec son affectation d'être une phrase marine — car pourquoi n'écrire pas tout aussi bien « lancer l'ancre », « précipiter l'ancre », ou « projeter l'ancre » ? — est intolérablement désagréable à une oreille de marin¹⁹. (Conrad, [1906, tr. 1946] 2005, p. 48-50.)

¹⁷ « *It is an industry which, like other industries, has its romance, its honor, and its rewards, its bitter anxieties and its hours of ease. But such sea-going has not the artistic quality of a single-handed struggle with something much greater than yourself; it is not the laborious, absorbing practice of an art whose ultimate result remains on the knees of the gods. It is not an individual, temperamental achievement, but simply the skilled use of a captured force, merely another step forward upon the way of universal conquest.* » (Conrad, 1906, chap. « The Fine Arts », p. 48.)

¹⁸ « [...] *a vain people of landsmen* » (Conrad, 1906, chap. « Landfalls and Departures », p. 1).

Dans *Typhon*, Conrad montre en effet que l'épouse du capitaine MacWhirr, qui tient pourtant dans ses mains la lettre de son mari lui racontant comment il a fait face au cyclone, n'entend absolument rien au récit ; alors que le second tombant par hasard sur la même missive mesure l'écart entre les compétences du commandant et son humilité, et admire son comportement discrètement héroïque dans l'ouragan. Fenimore Cooper, dès sa préface au *Red Rover* (*Le Corsaire rouge*, 1827), prie le lecteur expérimenté de pas être trop critique envers un ancien marin et, pour le bien de la littérature en général, de pardonner aux terriens qui peuvent glisser quelques erreurs dans la publication de tels ouvrages. En effet, cette intrusion d'un vocabulaire hermétique n'efface pas l'appétit des lecteurs pour cette littérature très spécifique, comme le souligne Richard Henry Dana dans sa préface à *Two Years Before the Mast* (*Deux années sur le gaillard d'avant*) en 1840 :

Certains passages paraîtront sans doute assez inintelligibles aux lecteurs non initiés ; mais, comme ma propre expérience et le témoignage d'autrui me l'ont enseigné, les données de fait relatives à des us et coutumes qui nous sont étrangers agissent sur nous par le truchement de l'imagination, en sorte que nous demeurons à peine conscients des carences de notre savoir technique. Ainsi, dans *Le Pilote*²⁰, le récit de l'évasion de la frégate américaine à travers la Manche, ou dans *Le Corsaire rouge*, la poursuite et le naufrage du navire marchand anglais sont suivis avec un intérêt haletant par des milliers de lecteurs qui, par ailleurs, seraient bien en peine de nommer un seul cordage du gréement d'un navire, et ce manque de familiarité avec les détails professionnels n'affecte nullement leur admiration ni leur enthousiasme²¹. (Dana, [1840, tr. 1990] 1995, p. 21-22.)

Le monde de la frégate

Le monde de la mer s'affiche dans sa littérature comme volonté et représentation : le bateau, unité flottante répondant à des lois propres, espace clos sans cesse

¹⁹ « *Before an anchor can ever be raised, it must be let go; and this perfectly obvious truism brings me at once to the subject of the degradation of the sea-language in the daily press of this country. / Your journalist, whether he takes charge of a ship or a fleet, almost invariably "casts" his anchor. Now, an anchor is never cast, and to take a liberty with technical language is a crime against the clearness, precision, and beauty of perfected speech. / [...] But the "cast-anchor" trick, with its affectation of being a sea-phrase—for why not write just as well "threw anchor," "flung anchor," or "shied anchor"?—is intolerably odious to a sailor's ear.* » (Conrad, 1906, chap. « Emblems of Hope », p. 18-21.)

²⁰ *The Pilot* (1824), *The Red Rover* (1827) et *L'Écumeur de mer* (*The Water-Witch: or, the Skimmer of the Seas*) (1830), romans de l'Américain Fenimore Cooper, ont lancé aux États-Unis le genre du roman maritime, abordé aussi par l'Écossais Walter Scott, dont *The Pirate*, en 1821, avait connu un très grand succès.

²¹ « *There may be in some parts a good deal that is unintelligible to the general reader; but I have found from my own experience, and from what I have heard from others, that plain matters of fact in relation to customs and habits of life new to us, and descriptions of life under new aspects, act upon the inexperienced through the imagination, so that we are hardly aware of our want of technical knowledge. Thousands read the escapes of the American frigate through the British channel, and the chase and wreck of the Bristol trader in the Red Rover, and follow the minute nautical manoeuvres with breathless interest, who do not know the name of a rope in the ship, perhaps with none the less admiration and enthusiasm for their want of acquaintance with the professional detail.* » (Dana, [1840] 1888, p. 4.)

ballotté, parfois amarré à son port d'attache mais plus souvent quelque part sur la carte des mers en un point aléatoire, est un électron libre dans la création. Si on le regarde de l'extérieur, les pieds dans la glaise, il peut représenter l'hétérotopie : mais il se constitue comme monde renversé, antitopique, étrange et déroutant. Pourtant, si l'on prend la lunette dans le « bon sens », depuis la mer, ce « morceau flottant d'espace » change de statut : son autonomie, assortie de la nécessité corollaire de se suffire entièrement, fonde une « colonie » de marins à bord le temps de la traversée — pour le meilleur et pour le pire — et dessine la communauté des marins en général. Sauf en temps de guerre déclarée, ce peuple parallèle, supranational, est solidaire autant qu'il peut l'être en ne vérifiant sa paradoxale cohésion que très épisodiquement, lors de rencontres aléatoires ou en cas de danger, où s'impose le devoir de porter secours à un autre navire. La littérature de mer écrite par des marins a donc cette saveur piquante mêlée d'étrangeté et de connivence. Elle peut néanmoins symboliser la fraternité humaine dans une forme d'utopie métaphorique, dans l'astronomie de Melville :

De même qu'un vaisseau de guerre vogue sur les mers, de même notre globe vogue à travers les airs. Nous autres mortels vivons tous à bord d'une frégate-monde, un fin voilier qui ne saurait couler et dont Dieu fut l'artisan. Or la terre n'est qu'une simple unité perdue dans l'immense flotte de la Voie lactée dont Dieu est le grand amiral commandant en chef²². (Melville, [1850, tr.1950] 1994, chap. « Conclusion », p. 576.)

²² « *As a man-of-war that sails through the sea, so this earth that sails through the air. We mortals are all on board a fast-sailing, never-sinking world-frigate, of which God was the shipwright; and she is but one craft in a Milky-Way fleet, of which God is the Lord High Admiral.* » (Melville, [1850] 1892, p. 372.)

BIBLIOGRAPHIE

Aimard Gustave, *Le Corsaire*, dans *Par mer et par terre*, t. I, Paris, Ollendorff, 1879.

Baudelaire Charles, *Œuvres complètes*, Paris, Laffont, coll. « Bouquins », 1980.

Bougainville Louis-Antoine de, *Voyage autour du monde par la frégate du Roi La Boudeuse et la flûte L'Étoile* (1771), éd. Jacques Proust, Paris, Gallimard, coll. « Folio », 1982.

Claret de Fleurieu Charles Pierre, *Voyage autour du monde, pendant les années 1790, 1791, et 1792, par Étienne Marchand*, 4 vol., Paris, Imprimerie de la République, an VI [1797]-an VIII [1800]. Le 4^e volume contient : « Application du système métrique décimal à l'hydrographie et aux calculs de la navigation ; moyens proposés pour en faciliter l'establisement, et tables à cet usage ».

Conrad Joseph, *The Mirror of the Sea*, New York et London, Harper, 1906.

Conrad Joseph, *Le Miroir de la mer* (1906), trad. Georges Jean-Aubry (1946), Paris, Sillage, 2005.

Conrad Joseph, *Typhoon*, New York et London, G.P. Putnam's Sons, 1902.

Conrad Joseph, *Typhon* (1902), trad. Marc Porée, Paris, Garnier-Flammarion, 1995.

Conrad Joseph, *The Nigger of the "Narcissus". A Tale of the Sea* (1897), London, Heinemann, 1928.

Conrad Joseph, *Le Nègre du « Narcisse »* (1897), trad. Robert d'Humières (1910) révisée par Maurice-Paul Gautier (1982), Paris, Gallimard, coll. « L'imaginaire », 1986.

Cook James, *The Journals* (1768-1779), éd. Philip Edwards (1999), d'après l'éd. de J. C. Beaglehole (1955-1967), London, Penguin Books, coll. « Penguin Classics », 2003.

Dana Richard Henry, *Two Years Before the Mast. A Personal Narrative of Life at Sea* (1840), Chicago, New York et San Francisco, Belford, Clarke & Co, 1888.

Dana Richard Henry, *Deux années sur le gaillard d'avant* (1840), trad. Simon Leys (1990), Paris, Payot, coll. « Petite Bibliothèque Payot », 1995.

Foucault Michel, « Des espaces autres », *Empan*, n° 54, vol. 2, 2004, p. 12-19 ; également en ligne : <https://www.cairn.info/revue-empan-2004-2-page-12.htm>. DOI : <https://doi.org/10.3917/empa.054.0012>.

Gannier Odile, *Le Roman maritime. Émergence d'un genre en Occident*, Paris, PUPS, coll. « Imago Mundi », 2011.

Garneray Louis, *Corsaire de la République. Voyages, aventures et combats* (1851), Paris, Payot, coll. « Petite Bibliothèque Payot », 1991.

Melville Herman, *Moby-Dick; or, The Whale* (1851), éd. Hershel Parker et Harrison Hayford, New York et London, Norton, coll. « A Norton critical edition », 2002.

Melville Herman, *Moby Dick* (1851), 2 t., trad. Lucien Jacques, Joan Smith et Jean Giono (1941), Paris, Gallimard, coll. « Folio », 1993.

Melville Herman, *White-Jacket; or, The World in a Man-of-War* (1850), New York, A. L. Burt & The Page Company, 1892.

Melville Herman, *La Vareuse blanche* (1850), trad. Jacqueline Villaret (1950), Paris, Gallimard, coll. « L'Étrangère », 1994.

Michaux Henri, *Ecuador. Journal de voyage* (1928), Paris, Gallimard, coll. « L'Imaginaire », 1992.

Morand Paul, *Le Voyage* (1927), Paris, Rocher et Press Pocket, 1996.

Rabelais François, *Le Quart Livre* (1548), Paris, LGF, coll. « Le livre de poche, Bibliothèque classique », 1993.

PLAN

- [Hétérotopie ?](#)
- [Antitopie](#)
- [Idiotopie](#)
- [Le monde de la frégate](#)

AUTEUR

Odile Gannier

[Voir ses autres contributions](#)

Université Côte d'Azur, CTCLA, odile.Gannier@univ-cotedazur.fr

Courriel : odile.Gannier@univ-cotedazur.fr