

| | |
|---------------------|---|
| Zeitschrift: | Études de Lettres : revue de la Faculté des lettres de l'Université de Lausanne |
| Herausgeber: | Université de Lausanne, Faculté des lettres |
| Band: | - (1993) |
| Heft: | 1 |
| Artikel: | Essai de navigation platonicienne : remarques sur quelques images nautiques chez Platon |
| Autor: | Etienne, Alexandre |
| DOI: | https://doi.org/10.5169/seals-870491 |

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 19.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

ESSAI DE NAVIGATION PLATONICIENNE REMARQUES SUR QUELQUES IMAGES NAUTIQUES CHEZ PLATON

L'Etranger: Alors, revenons à nos précédentes comparaisons, toujours indispensables pour se faire, par comparaisons, une idée du gouvernement royal.

Le jeune Socrate: Quelles comparaisons ?

L'Etranger: Celle du marin de race au commandement d'un navire, et celle du médecin, qui *vaut un grand nombre d'autres hommes* (*Il. XI, 514*).

Platon, *Le Politique*, 297e 8-12

Platon recourt fréquemment à des images dans ses textes — en raison notamment du choix du dialogue comme lieu de sa philosophie. Parmi celles-ci, les métaphores nautiques retiennent particulièrement l'attention. Pour une part héritage de la poésie épique et lyrique, elles sont adoptées par Platon pour illustrer dans un premier usage l'activité du philosophe dans sa quête de la vérité et, dans un deuxième usage, pour mettre en scène le philosophe-roi. En effet, Platon a une préférence pour les images nautiques qui lui permettent de décrire la tâche du philosophe au sein de la cité. L'Etat devient ainsi vaisseau et le philosophe assume alors le rôle de capitaine ou de pilote dans ce navire-Etat. Les images nautiques chez Platon sont donc assez souples pour représenter tantôt la quête d'un savoir véritable, tantôt l'application d'un savoir acquis.

1. Préparatifs de voyage

En plusieurs endroits de l'œuvre de Platon, la philosophie est présentée comme amour, désir ou encore recherche de la sagesse (*σοφία*) ou du savoir (*ἐπιστήμη*). Socrate demande en effet : «Et [...] l'amour de la sagesse est acquisition d'une connaissance :

n'est-ce pas ?» (*Euthydème*, 288d 8)¹. Ailleurs, c'est Diotime qui répond à ce même Socrate que ceux qui s'emploient à philosopher, «ce sont ceux qui sont intermédiaires entre ces deux extrêmes» (i.e. le savoir et l'ignorance) (cf. *Banquet*, 204a 8-b 5). Autrement dit : être philosophe, c'est être en progression vers le savoir ou dans le moment de l'acquisition du savoir.

Et le philosophe est en quête de toute la sagesse, comme approuve Glaucon à la question de Socrate : «Donc, ne dirons-nous pas aussi du philosophe qu'il a envie de sagesse, non d'une sagesse et pas d'une autre, mais de la totalité de ce qu'elle est ?» (*République*, 475b 8-10).

Ainsi philosophie, chez Platon, relie désir de connaissance et amour de la sagesse². Le philosophe, au terme de sa recherche, est celui qui a la connaissance et possède le savoir qui fait passer par une conversion de l'âme «d'une sorte de jour nocturne au jour authentique» (*Rép.*, 521c 6-7). Et c'est en cela que consiste la «vraie philosophie» (*Rép.*, 521c 7-8).

Certes, en d'autres endroits de son œuvre, Platon avait énoncé une conception quelque peu différente de la philosophie et de l'activité du philosophe — la problématique était autre également. Ainsi, dans le *Phédon*, «l'exercice même qui est propre aux philosophes consiste en ceci : en une déliaison et une séparation de l'âme d'avec le corps» (*Phédon*, 67d 8-10)³; autrement dit : la tâche du philosophe, c'est d'apprendre à mourir⁴.

Malgré cette variété de conceptions de la philosophie, dans la perspective de Platon, le philosophe est celui qui est en possession d'un savoir — savoir mourir d'un côté, connaissance des Formes de l'autre —, et d'un savoir qui se distingue du savoir de

1. Sauf indication spéciale, je reprends la traduction de Léon Robin : *Platon : Œuvres complètes*, Paris : Gallimard (La Pléiade), 1950; (le texte grec est donné d'après l'édition de Ioannes Burnet : *Platonis opera*, Oxford, 1900-1907). Le même Robin traduit l'expression *ἔστιν φιλόσοφος* par «il aime à s'instruire» (*Charmide* 154e 8 -155a 1), accentuant ainsi dans sa traduction le goût qu'éprouve le philosophe pour le savoir. Cf. aussi *République*, 475b 11-c 2.

2. Voir notamment *République*, 376b 8-c 2; 475c 2 et 581b 9 où les mots *φιλόσοφος* et *φιλομαθής* sont mis l'un à côté de l'autre. Voir également *Phédon*, 66b 2 en parallèle avec 67b 4; ainsi que 82b 10-c 1.

3. Traduction de Monique Dixsaut : *Platon : Phédon*, Paris : GF, 1991.

4. Cf. *Phédon*, 67d 4-5 : «Donc, ce que précisément on nomme mort, c'est une déliaison et une séparation de l'âme d'avec le corps».

la foule en ce qu'il est capable de dépasser le niveau du sensible, du corporel, du matériel, pour parvenir au niveau de l'intelligible, de l'âme, de la Forme.

Ce n'est pas faire violence au texte que de considérer que, dans le *Phédon* aussi, le philosophe est celui qui se trouve du côté des Formes car apprendre à mourir, c'est apprendre à détacher son âme du corps, en considérant la nature de l'âme ; or pour ce faire, il faut avoir accès à la connaissance des Formes. On peut s'en convaincre en relisant ce que Léon Robin appelait, dans sa traduction, la «profession de foi des vrais philosophes⁵».

On trouve ici une variante de la différence exposée dans la *République* entre les amateurs de spectacles qui «recherchent la beauté des voix, des couleurs, des formes et tout ce dans la fabrication de quoi entrent de tels éléments» (*Rép.*, 476b 4-6) et ceux à qui conviendrait le titre de philosophe. Pour les uns, qui ne s'attachent qu'à l'aspect corporel et sensible, «le beau tout seul, leur pensée est incapable, aussi bien d'en avoir vu la nature que de l'avoir recherchée» (*Rép.*, 476b 6-8); les autres, au contraire, «sont capables d'aller vers le beau tout seul, de le voir en lui-même» (*Rép.*, 476b 10-11), mais ceux-là sont peu nombreux!⁶

Plus loin, il est dit que «sont philosophes ceux qui sont capables d'entrer en contact avec ce qui se comporte toujours identiquement selon ses relations constitutives» tandis que «ceux qui, au lieu d'en être capables, oscillent au milieu du multiple et de la totale diversité de ses états, ceux-là ne sont pas philosophes» (*Rép.*, 484b 3-6).

On pourrait encore citer un autre passage de la *République* pour montrer la parenté entre ces deux conceptions de la philosophie ou ces deux figures du philosophe :

Celui-là donc, chez qui le cours des désirs coule vers les sciences et tout ce qui est de cet ordre, ses désirs, je pense, auront pour objet le plaisir de l'âme, rien que de l'âme, en elle-même, tandis que les désirs dont le corps est l'instrument seront délaissés ; à condition qu'il ne fût pas une contrefaçon de philosophe, mais un philosophe, véritablement⁷.

5. *Phédon*, 66b 3-67b 2. Cf. la traduction de Robin, vol. I, p. 778-79.

6. Voir également l'ascension décrite par Diotime dans le *Banquet* où, partant des choses d'ici-bas et gravissant les échelons, l'on monte jusqu'à la connaissance de l'essence même du beau (211b 7-d 1).

7. *République*, 485d 10-e 1. Voir aussi *Phédon*, 82d 9-83c 3 où, à la «démarche consistant à examiner une chose au moyen de la vue», démarche

Tel est donc le propre de la philosophie : s'occuper de l'âme, de l'âme considérée pour elle-même et en elle-même, de l'âme libérée du corps. Tel est donc le but du philosophe : toucher à l'immuable, parvenir à la connaissance de la Forme. Telle est enfin la tâche du philosophe : «se rendre, dans la mesure du possible, semblable à la Divinité» (*Théétète*, 176b 1-2).

Or autre chose est de définir la tâche du philosophe (ou de la philosophie), autre chose est de décrire comment le philosophe parvient à mener à bien cette même tâche. A quels moyens recourt-il ? Quels chemins emprunte-t-il ? Soulever cette question, c'est soulever une question encore plus pertinente si l'on considère la forme littéraire choisie par Platon : le dialogue. Et c'est là que la question intéresse directement l'historien de la philosophie, désireux de comprendre comment le philosophe d'autrefois a procédé pour décrire sa démarche philosophique, pour la rendre accessible à ses lecteurs, à ses interlocuteurs avant tout.

2. *Embarquement*

Le dialogue a cet avantage sur le traité (aristotélicien par exemple) qu'il permet au lecteur de suivre l'évolution d'une pensée, la présentation et la résolution d'un problème, même si l'argumentation logique n'apparaît pas toujours clairement au premier abord. En effet, en faisant intervenir des interlocuteurs différant entre eux par leurs connaissances et leur origine, Platon est en mesure de nous montrer la lente et difficile quête d'une solution à un problème. Comment s'acquiert une connaissance, une définition ? Comment accède-t-on au savoir véritable ? Voilà deux questions qui nécessitent un fréquent recours aux images.

Platon, comme l'interlocuteur principal de ses dialogues, Socrate l'accoucheur⁸, veut que son interlocuteur soit en mesure de saisir sa démarche et de voir ce qui est invisible car non perceptible par les sens. Pour ce faire, il utilise de nombreuses comparaisons, métaphores et autres images. Ce sont là autant de

qui «est toute remplie d'illusions» (comme toute autre connaissance par les sens), est opposée la démarche philosophique qui amène l'âme à voir «l'intelligible et l'invisible».

8. Voir *Théétète*, 148e 6-151d 6.

figures de style qui peuvent être comprises tantôt comme un artifice d'écrivain, tantôt comme un moyen pour pallier les carences en vocabulaire de la langue grecque, tantôt comme un révélateur du sens à donner à telle ou telle proposition. Car ils sont nombreux en effet les méandres et les détours que la pensée emprunte, surtout lorsqu'elle est aussi novatrice que celle de Platon, pour rendre clair son point de départ et son point d'arrivée comme pour décrire son propre développement.

Or, parmi les nombreuses images utilisées par Platon dans ses dialogues, il y en a quelques-unes qui reviennent plus fréquemment que d'autres : le chemin ou le cheminement, la chasse, la médecine et enfin la navigation⁹. C'est sur des images relatives à ce dernier domaine que je me propose ici de revenir, et je voudrais ainsi convier le lecteur à un essai de navigation platonicienne. Ces métaphores relèvent pour la plupart de la sphère de l'homme et de son activité, sphère pour laquelle P. Louis faisait remarquer que Platon avait une «prédilection marquée» (p. 7)¹⁰.

9. Sur les métaphores en général, l'ouvrage de base est celui de Pierre LOUIS, *Les Métaphores de Platon*, Paris : Belles Lettres, 1945. C'est cet auteur qui introduisait avec raison son ouvrage par la remarque suivante : «Il est un caractère du style platonicien qui ne peut échapper au lecteur même le moins averti, c'est la richesse des métaphores» (p. 1). Sur l'image de la chasse, cf. Carl Joachim CLASSEN, *Untersuchungen zu Platons Jagdbildern* (Deutsche Akademie der Wissenschaften zu Berlin, Schriften der Sektion für Altertumswissenschaft, 25), Berlin : Akademie-Verlag, 1960. Sur la médecine, cf. Fritz WEHRLI, «Der Arztvergleich bei Platon», *Museum Helveticum*, 8 (1951), p. 177-84. Sur le chemin, cf. Richard DRIESCH, *Platons Wegbilder. Untersuchungen zur Funktion der Wegbildern und -metaphern im Aufbau der Dialoge Platons*, Diss. Köln, 1967. Enfin on rappellera l'ouvrage de Aloys de MARIGNAC, *Imagination et dialectique. Essai sur l'expression du spirituel par l'image dans les dialogues de Platon*, Paris : Belles Lettres, 1951. D'autres études ont été publiées sur le sujet, mais elle n'ont pas toujours la valeur de celles mentionnées ci-dessus. L'étude d'un type particulier de métaphores semble moins intéresser les chercheurs actuellement. Pourtant il y aurait encore du travail à faire !

10. Contrairement à la sphère de la nature : voir *Phèdre* 230d 4-5 : «Or, les champs et les arbres ne consentent à rien m'enseigner, tandis que c'est ce que font les hommes qui sont dans la ville.» (Cf. P. Louis, n. 31, p. 8).

3. Navigation : les images nautiques de Platon

Les images nautiques de Platon ont déjà fait l'objet d'une étude par J. Luccioni, mais dans le cadre d'un travail plus vaste consacré à «Platon et la mer¹¹». Ce dernier, après avoir montré le rôle joué par la mer dans la vie de Platon et dans sa conception de l'univers physique, et avant de traiter du rôle de la marine tel que le perçoit Platon, dans l'histoire et la politique d'Athènes ainsi que dans son Etat idéal, ce dernier donc procédait à une classification tripartite des comparaisons et métaphores nautiques selon leur fonction¹².

Cette présentation est très utile et fort intéressante, mais je vais toutefois lui préférer un autre mode d'exposition. Je n'ai ni la prétention de refaire ce qui a été bien fait par Luccioni, ni celle de renouveler totalement l'étude de ces images nautiques. Je me contenterai donc de présenter quelques-unes des images nautiques selon une nouvelle organisation, en insistant sur l'attention qu'il faut porter à l'une ou l'autre métaphore ou comparaison.

On peut repérer des constantes dans l'utilisation des images nautiques. Le philosophe est le pilote qui dirige le vaisseau, et sa navigation sur la mer de l'argumentation doit le mener à bon port, c'est-à-dire au savoir. Le philosophe est ici en quête de la vérité. Mais par ailleurs, une attention particulière est portée à l'activité du philosophe dans la cité : le pilote-philosophe est celui qui jouit de l'autorité du fait d'un savoir acquis et qui gouverne le vaisseau-Etat. Il est ainsi celui qui est en mesure d'appliquer sa science et qui doit le faire – et c'est là un trait propre à Platon qu'il convient de relever.

11. Jean LUCCIONI, «Platon et la mer», *Revue des Etudes Anciennes*, 61 (1959), p. 15-47 (voir principalement p. 23-39). Cf. aussi de Marignac, p. 49-50 et p. 66-68. Pour les images citées par P. Louis, cf. son Appendice où les métaphores et comparaisons sont classées d'après les domaines (p. 190 pour la mer ; p. 217-18 pour la marine).

12. Il distinguait trois sortes d'images : – 1. Les métaphores et comparaisons qui «servent seulement à préciser et à illustrer [sa] pensée» (p. 24) – 2. Les images qui «présentent une valeur plus particulière et plus précise, en ce sens qu'elles servent à exprimer l'idée de la nécessité de la compétence dans tous les domaines» (p. 28) – 3. Des comparaisons et métaphores «qui reviennent plusieurs fois dans son œuvre» et montrent une assimilation de l'art de la navigation à la conduite de la cité (p. 34).

L'ordre d'exposition correspond ainsi à un schéma que l'on peut dégager de l'étude des images relatives à la mer chez Platon. On commencera par l'acteur principal, le pilote ou le capitaine de vaisseau à qui est comparé le philosophe. On poursuivra avec l'objet de l'exercice du philosophe, à savoir le vaisseau (cet objet est surtout perceptible dans l'un des aspects forts de la pensée de Platon, à savoir sa pensée politique : le vaisseau représente l'Etat). Plus avant, nous verrons que la navigation est apparentée à la démarche du philosophe, démarche qui lui est propre et qui diffère à la fois de la démarche des philosophes présocratiques et de celle des sophistes. Enfin, nous verrons que la mer symbolise bien souvent le terrain mouvant sur lequel le philosophe s'engage.

Nous voilà donc prêts à faire route en eau platonicienne et à prendre note des divers sens donnés aux diverses images nautiques¹³.

3. 1. Première étape : le navigateur

Ulysse, le navigateur par excellence dans l'Antiquité, n'est pas très présent dans les dialogues platoniciens. Le légendaire roi d'Ithaïque devait être trop illustre, avoir trop voyagé et connu trop d'aventures pour pouvoir représenter le philosophe en quête du savoir¹⁴.

13. Il n'était pas possible de faire ici ce que Classen a fait pour les images de la chasse (voir la première partie de son étude, «I. Jagdbilder in der griechischen Literatur bis zum vierten Jahrhundert unter Ausschluss Platons», p. 3-26) et de mentionner ici toutes les sources qui ont pu inspirer Platon. Celles-ci ont pu être diverses : poètes épiques, lyriques ou tragiques, philosophes antérieurs, etc. Le lecteur désireux de trouver certains des antécédents pourra consulter l'étude d'Albin LESKY, *Thalatta. Der Weg der Griechen zum Meer*, Wien : Rudolf M. Rohrer Verlag 1947. J'ai néanmoins procédé à un rapide survol des fragments des philosophes présocratiques qui a principalement permis d'attester l'usage métaphorique du verbe «gouverner» (*κυβερνᾶν*) : cf. – 1. Anaximandre DK B 5 (DK A 15) – 2. Héraclite DK B 41 – 3. Epicharme DK B 57 – 4. Parménide DK B 12,3 (DK A 37) – 5. Philolaos DK B 21 – 6. Diogène d'Apollonie DK B 5 ; (l'authenticité des fragments n° 3 et 5 est toutefois mise en doute). Au sens propre, ce même verbe relève de la conduite d'un vaisseau (cf. Homère, *Od.* 3. 283).

14. Ulysse est pourtant l'un des modèles chéris de la littérature, de l'Antiquité jusqu'au XX^e siècle, d'Homère à James Joyce (*Ulysse*, 1922) : cf. W. B. STANFORD, *The Ulysses Theme : A Study in the Adaptability of a*

En fait, plus important que tel ou tel navigateur particulier, c'est la fonction qui compte pour Platon, et avant tout celle de pilote ou de capitaine de navire. Les passagers et les matelots ne sont que rarement mentionnés (et généralement dans la mesure où ils représentent un type différent de celui du pilote). Relevons néanmoins que, dans le *Philebe*, les interlocuteurs, en butte aux difficultés de la recherche, sont comparés aux passagers d'un navire en péril. Suite à une remarque de Socrate, Protarque approuve : «Ah ! je crois bien ! Nous sommes pris dans une vraie tempête, avec toutes les difficultés inhérentes à cette discussion !» (29b 1-2). Dans les *Lois*, les interlocuteurs sont «embarqués» dans un problème, celui de la législation (681c 4).

C'est donc l'image du pilote qui domine : il représente l'homme qui possède la science de la navigation (comparé aux marins) et qui, de ce fait, jouit de l'autorité sur le navire. Ainsi le pilote est choisi comme point de comparaison tantôt parce qu'il possède en propre l'art de la navigation¹⁵ (à la fois concernant les instruments tel le gouvernail¹⁶ et concernant le mode de navigation dans la tempête¹⁷), tantôt parce qu'il incarne l'autorité fondée sur un savoir.

Traditional Hero, Oxford: Basil Blackwell, 1968. Une étude fort instructive sur Ulysse au Moyen Age est due à Ruedi IMBACH, «Odysseus im Mittelalter. Ein paar Hinweise», in *Historia philosophiae medii aevi. Studien zur Geschichte der Philosophie des Mittelalters*, éd. B. Mojsisch et O. Pluta, Amsterdam : B. R. Grüner, 1991, p. 409-35.

15. Et son savoir, il ne le tient pas d'un autre domaine (*Ion*, 537c 6-7). Voir également la *République* où il est dit que chaque art procure «une certaine utilité qui lui est propre» et qu'ainsi pour «l'art de conduire le navire, [c'est] la sécurité dans la navigation» (346a 6-8). Il convient ici de préciser que le français rend le terme grec *κυβερνήτης* tantôt par «pilote» tantôt par «capitaine de navire».

16. C'est ainsi que «le menuisier, c'est entendu, qui fabrique un gouvernail, travaille sous la direction du capitaine de navire, si l'on veut que ce gouvernail soit un bon gouvernail» (*Cratyle*, 390d 1-2). Car c'est celui qui en a l'usage qui peut juger de la qualité de l'objet (cf. *Cratyle*, 390b 11-c 1). Voir aussi l'*Euthyphron* où, comme d'autres arts ou techniques, l'art du constructeur de bateau a un objet de réalisation qui lui est propre : le bateau (13e 1-3).

17. En *République*, 332e 1-2, le capitaine de navire passe pour être celui qui est le plus apte à faire du bien à ses amis et du mal à ses ennemis par rapport au péril de la mer. De même, dans l'*Ion*, le pilote est la personne adéquate pour dire ce qu'il convient de dire sur un bateau battu par la tempête en pleine mer (540b 6-8). Ailleurs, dans le *Gorgias* (511d 1-3), «c'est l'art du pilote, qui non seulement sauve les âmes, mais aussi corps et

Concernant le premier aspect, l'on peut affirmer qu'il s'accorde bien avec un principe platonicien qui veut qu'en toutes choses l'on recoure au meilleur spécialiste, principe exprimé par exemple dans le *Gorgias* (455b 4-5)¹⁸.

On constate cependant que, si le savoir est nécessaire, il n'est pas (toujours) suffisant. Encore faut-il y ajouter la sagesse (*σωφροσύνη*), comme il est dit dans le *Charmide* (173a 8-b 7) : c'est elle qui permet de démasquer le faux capitaine qui tente de nous abuser, c'est elle qui assure mieux le salut dans les périls de la mer. En outre, il est dit ailleurs qu'un navire dirigé par un capitaine sujet au mal de mer ne saurait être bien gouverné, en dépit du savoir du capitaine (*Lois*, 639a 9-b 7); il en va de même avec le pilote qui se laisse aller à l'ivresse (*Lois*, 640e 5-641a 3). Enfin, il est des cas où l'on ne peut rien faire : «contre une grosse tempête qui fond sur le navire, le capitaine sera mis hors d'état de rien pouvoir» (*Protagoras*, 344d 2-3).

C'est ici toute la difficulté d'être philosophe qui est résumée. Comme on serait tenté de dire que pour être capitaine de navire, on n'en demeure pas moins homme, l'on pourrait ajouter que pour être philosophe, on n'en demeure pas moins faillible. Autrement dit : l'objet du philosophe peut relever de l'intelligible, le philosophe n'en reste pas moins attaché à sa condition d'homme composé d'une âme... et surtout d'un corps corruptible.

Toujours est-il cependant que, sans spécialiste, sans homme pourvu de connaissances nautiques suffisantes, les marins «périeraient tous»; telle est du moins la réponse d'Alcibiade à Socrate qui lui demande d'envisager ce cas (cf. *Alcibiade*, 135a 5-8).

Ce même dialogue, l'*Alcibiade* (dont l'authenticité est généralement remise en doute), nous présente le pilote sous un

richesses, et les met à l'abri des plus extrêmes dangers» (traduction de Monique Canto : *Platon. Gorgias*, Paris : GF, 1987). Ensuite, dans l'*Alcibiade*, le personnage qui a donné son nom au dialogue répond à Socrate : «C'est aussi mon avis : il est en vérité le seul à pouvoir assurer la sécurité de ceux qui font la traversée sur son navire» (126a 1). Mentionnons pour terminer ce passage de l'*Euthydème* (279e 4-6) : «Et pour s'en tirer heureusement des risques courus en pleine mer, crois-tu qu'il y ait des gens qui réussissent mieux que, pour parler en général, les pilotes qui connaissent la question» (traduction de Monique Canto : *Platon. Euthydème*, Paris : GF, 1989).

18. Voir également *Alcibiade* où il est dit qu'il faut s'en remettre à celui qui sait, c'est-à-dire au capitaine du navire (117c 6-d 3) qui seul est de bon conseil dans les affaires de navigation (124e 11-13).

deuxième visage par la comparaison avec le chef d'Etat ou le gouvernant (cf. 134e 8-135b 1; *passim*). Ce deuxième aspect, il est présent principalement dans les dialogues où Platon aborde les questions politiques, savoir celles de l'administration de la cité et du choix de la constitution politique. Ici, le philosophe est plus que l'homme en quête d'un savoir, il est celui qui possède un savoir véritable, ce qui lui confère l'autorité.

La comparaison entre le gouvernant et le pilote semble très appropriée par le fait que ce dernier a la connaissance de la mer et qu'il commande aux matelots :

- Passons au capitaine de navire : celui qui est, au sens droit, un capitaine de navire, commande-t-il les matelots ou est-il matelot ?
- Il commande les matelots.
- Ce n'est nullement, je crois, une raison à mettre en ligne de compte : qu'il navigue sur le navire ; pas davantage une raison qui oblige à l'appeler matelot. Car ce n'est pas le fait de naviguer qui le fait appeler capitaine de navire, mais c'est la connaissance qu'il a de ce métier, et c'est le commandement qu'il exerce sur les matelots.

Rép., 341c 9-d 3

Et la comparaison est encore validée par le fait que le pilote a en vue le bien des matelots et du vaisseau, de même que le bon gouvernant recherche l'intérêt des citoyens (cf. *Rép.*, 342e 2-4). Ce n'est qu'ainsi que la navigation peut se dérouler convenablement et c'est à cette condition qu'un gouvernement méritera vraiment ce titre.

Pour en terminer avec cette image du pilote, signalons que ce rôle a été tenu non seulement par le philosophe-roi, mais encore par l'âme¹⁹ et plus encore par le(s) dieu(x) qui «gouverne(nt)» l'univers²⁰.

3. 2. Deuxième étape : le vaisseau

De ce qui précède, on en vient facilement à considérer le vaisseau comme l'équivalent de l'Etat²¹. On comprend ainsi que,

19. Voir *Phèdre*, 247c 7 où cette image succède à celle du cocher pour la direction de l'attelage ailé.

20. Voir *Politique*, 272e4-6 ; *Critias*, 109c 2-4.

21. Platon n'est pas l'auteur de cette métaphore. Cf. F. R. ADRADOS, «Origen del tema de la nave del estado en un papiro de Arquiloco»,

dans la *République*, les matelots-citoyens qui mentent au pilote-gouvernant mettent en danger le navire-Etat :

Concluons donc que tout membre particulier de l'équipage de l'Etat, pris en flagrant délit de tromperie, [...] sera châtié, pour introduire ainsi, dans ce que j'appellerais le navire de l'Etat, une pratique qui doit en amener le naufrage et la perte.

Rép., 389d 1-5

Et il n'y a pas que le mensonge qui puisse mettre à mal le navire-Etat. Bien d'autres circonstances sont susceptibles de rompre la cohésion des éléments d'un navire comme d'un Etat (ce qui renforce le parallèle entre ces deux sphères d'activité)²².

Ailleurs, ce sont les divers types de gouvernement qui sont mis en rapport par Platon avec les diverses attributions possibles du commandement sur un bateau. Sur le navire où les marins ont pris le pouvoir, le véritable pilote est rejeté et la confusion règne à bord. Comprendons que le régime démocratique n'est pas la meilleure forme de gouvernement — c'est ce que veut d'ailleurs illustrer Platon par la bouche de Socrate : «Il n'y a dès lors, repris-je, pas besoin, je pense, que tu soumettes à un examen minutieux cette image, pour te rendre compte qu'elle figure ce qui en est des dispositions des Etats à l'égard des philosophes authentiques et pour comprendre ce que je dis» (*Rép.*, 489a 4-6; cf. 488a 7-489b 2). Il faut donc instaurer le pouvoir du philosophe au sein de l'Etat comme il faut restaurer le pouvoir du capitaine sur le navire (tous deux sont des hommes qui ont le savoir qui convient à la tâche désignée).

De même, dans le cas d'un commandement réservé à celui qui possède les richesses et qui est préféré au pauvre (peut-être meilleur commandant que lui), la navigation est qualifiée de «fâcheuse» (*πονηράν*; cf. *Rép.*, 551c 2-6).

Dans le *Politique*, l'accent est encore mis sur le savoir du gouvernant plutôt que sur la loi : le gouvernement est meilleur qui se fonde sur le savoir et non sur les lois. Et l'on retrouve l'image du navire et de son capitaine qui n'institue pas de lois

Aegyptus, 35 (1955), p. 206-10. J. Péron précise, page 120, que «la métaphore du *vaisseau de la cité* et de son pilote a [...] joui dans le lyrisme et la tragédie d'une faveur particulière» (sur cette métaphore, p. 101-20). Voir également : Edouard DES PLACES, *Pindare et Platon*, Paris : Beauchesne, 1949.

22. Voir *Lois* 945c 3-6.

écrites mais qui assure le salut de la navigation par son art lui-même qui fait office de loi (cf. 296e 4-297b 3). Cependant, la loi est un fait inévitable, et il faut s'en accommoder, en prenant garde de ne pas tomber dans l'excès et dans l'absurde tel qu'il est décrit dans la suite de ce dialogue, toujours en rapport avec la prise du pouvoir par des marins qui ne connaissent pas le b.a.-ba de l'art de la navigation (voir *Politique*, 297e 8 sq.). L'excès, c'est permettre à tout un chacun de s'exprimer sur la navigation, laisser des non-spécialistes instituer des lois ; l'absurde, c'est atteindre la situation suivante où toute recherche sur l'art et la pratique de la navigation est interdite. (Or l'absurde fait bientôt place au pathétique quand, dans cet homme condamné pour avoir osé entreprendre pareille recherche et recommandé l'exercice d'une autorité personnelle sur les navires, l'on croit reconnaître le vieux sage Socrate condamné par ses propres concitoyens à boire la ciguë.)

3. 3. Troisième étape : la navigation

La navigation est donc apparentée à la conduite de l'Etat, mais ce n'est pas sur ce point que nous allons nous attarder. En effet, si la navigation représente d'une part la conduite de la cité (Platon est ici l'héritier de la tradition poétique), elle évoque d'autre part l'activité et la démarche du philosophe en quête de savoir (cf. ci-dessus au point 3. 1). Et c'est sans doute là un trait propre à Platon. Il est ainsi question, dans le *Phédon*, de choisir, à défaut, «parmi les discours humains ce qui s'y trouve de meilleur et de moins contestable et [de] se laisser porter comme si on s'agrippait à un radeau — en courant le risque de faire ainsi la traversée de la vie, faute de pouvoir se confier avec plus de sécurité et moins de risque à une embarcation plus solide...» (85c 8-d 4). L'embarcation est d'autant plus solide que le discours s'approche de la vérité, et la navigation (ou l'acte de discourir) en est d'autant plus sûre.

Toutefois, ce n'est pas encore là l'image de la navigation la plus intéressante chez Platon. Bien plus frappante est en effet cette «deuxième navigation» ($\delta\epsilon\acute{u}\tau\epsilon\rho\sigma \pi\lambdao\bar{\upsilon}\varsigma$) dont il est question dans plusieurs dialogues²³.

23. *Phédon*, 99c 9-d 1; *Philèbe*, 19c 2-3; *Politique*, 300c 2. En outre, il est question d'un second (autre) voyage et d'une seconde (autre) navigation dans la *Lettre VII* (337e 4-5), mais il s'agit là de faits bien réels.

Selon bien des interprètes, cette deuxième navigation est en fait un proverbe dont le sens serait celui du choix d'un autre type de navigation (remplacement d'une *navigation à voile* par une *navigation avec des rames* lorsque le vent est tombé). Cette navigation de remplacement est alors perçue comme un pis-aller. Selon une scholie, il s'agirait plutôt d'une navigation plus sûre, qui bénéficie de l'enseignement retiré des erreurs précédentes²⁴.

A ce propos, il est instructif de comparer les traductions et les remarques des traducteurs et l'on constate que, souvent, cette image a été considérée comme un pis-aller. Et c'est à tort, me semble-t-il, que l'on s'est trop facilement contenté de la signification première du proverbe !

Pour la citation du *Philebe*, où la deuxième navigation annonce pour le sage l'importance de ne pas s'ignorer soi-même (cette connaissance de soi est indispensable à la plénitude du savoir), il apparaît clairement que nous sommes en présence d'un changement total dans l'orientation. Il s'agit même d'«un retournement complet²⁵» qui témoigne de la supériorité du monde intelligible sur le monde sensible ou encore de la primauté de l'esprit, de la science ou de l'intelligence sur les plaisirs particuliers (*Philebe*, 19c 1-d 6). Aussi convient-il de ne pas assimiler cette *deuxième navigation à un pis-aller*.

Il en va de même dans le *Phédon* où la perspective de Socrate change après les déceptions subies dans sa recherche de la cause auprès des philosophes de la nature (notamment avec Anaxagore). Socrate se propose en effet de «[se] réfugier du côté des raisonnements, et, à l'intérieur de ces raisonnements, [d']examiner la vérité des êtres» (99e 4-6). Il me semble donc tout à fait erroné de considérer qu'une telle recherche puisse, dans le cadre de la philosophie platonicienne, passer pour un pis-aller. Ou

24. Voir scholie de *Phédon*, 99c : *παροιμία δεύτερος πλοῦς ἐπὶ τῶν ἀσφαλῶς τὶ πραττόντων, παρ’ ὅσον οἱ διαμαρτόντες κατὰ τὸν πρότερον πλοῦν ἀσφαλῶς παρασκευάζονται τὸν δεύτερον...* Cf. *Scholia platonica*, éd. G. Chase Greene, Haverfordiae, 1938, p. 14 (et p. 46-7; p. 51). Cette même idée de la sécurité figure également dans le commentaire de Ficin au *Philebe* dans lequel il parle d'une *tuta navigatio* (cf. MARSILIO FICINO, *The Philebus Commentary*, éd. M. J. B. Allen, Berkeley / Los Angeles / London : Univ. of California Press, 1975, p. 279 [376r]).

25. M. Dixsaut, n. 276, p. 371 de sa traduction du *Phédon*. Je ne peux que souscrire à la présentation qu'elle fait de la question (cf. Introduction, p. 139-40 et n. 276, p. 371-73).

alors c'est que ce pis-aller s'est en quelque sorte transformé en voie royale !²⁶

Comme l'idée de navigation peut suggérer la méthode adoptée par le philosophe, il me semble que l'on pourrait tenter d'illustrer ce changement de méthode et de direction par le recours à deux autres types de navigation qui s'opposent, à savoir d'une part la navigation *côtière* (celle des physiologues qui restent trop près des terres et du monde sensible dans leur recherche des causes) et d'autre part la navigation *hauturière* (celle entreprise alors par Socrate et qui l'amène aux causes de l'intelligibilité, savoir les Formes). Cette deuxième navigation en haute mer suppose que l'on s'en tienne à une méthode éprouvée et, pour autant qu'on ne se laisse pas emporter comme Protagoras²⁷, on peut espérer atteindre quelque chose de supérieur, les Formes... ou encore cet «océan immense du beau» (*Banquet*, 210d 4).

Notons enfin qu'une confirmation de cette interprétation de la navigation comme activité du philosophe permettant d'atteindre le niveau des Formes peut être trouvée, semble-t-il, dans un passage du *Gorgias*. La navigation y est présentée comme étant une chose intermédiaire, ayant tantôt un peu de bien, tantôt un peu de mal, tantôt ni l'un ni l'autre (cf. 467e 6-468a 2). Tout est donc dans l'intention et la manière d'entreprendre cette navigation. La navigation n'est pas non plus un but en soi — et je crois qu'il convient de ne pas perdre de vue cette idée —, elle est un moyen pour arriver à un but, comme le montre Socrate :

Non, quel est l'homme, en effet, qui accepterait volontiers de traverser les mers, d'y connaître tous les dangers et tous les ennuis de ce métier ? Non, ce que les hommes veulent avoir, à mon sens, c'est le bien pour lequel ils sont allés en mer, c'est la richesse qu'ils veulent, et, c'est pour gagner cette richesse qu'ils se sont mis à naviguer.

Gorgias, 467d 3-5

On voit ici que l'image convient très bien pour illustrer l'activité du philosophe. Mais on peut deviner par la même occasion combien est précaire la situation du philosophe qui doit affronter les dangers de la mer et qui, de plus, pourrait se tromper quant au but à atteindre en se trompant de navigation.

26. Signalons que cette image a servi de titre à une étude de Seth BENARDETE sur la *République*: *Socrates' Second Sailing. On Plato's Republic*, Chicago/London : Univ. of Chicago Press, 1989 (voir l'Introduction, p. 1-5).

27. Cf. *Protagoras*, 338a 4-6.

3. 4. Quatrième étape : la mer

L'idée de la mer qui se dégage des images utilisées par Platon est celle-ci : la mer apparaît comme le lieu de l'activité du philosophe et symbolise, par ses différents états, la difficulté de la recherche de la vérité.

La mer, pourrait-on dire, c'est le discours, c'est l'argumentation. On en veut pour preuve ce passage du *Philèbe* où les personnages du dialogue affrontent une véritable tempête (*Philèbe*, 29b 1-2; cité *supra*)²⁸. Preuve également ce conseil donné à Protagoras «de ne pas, inversement, larguer tous les cordages de [sa] voilure, et, [se] laissant aller au vent favorable, [s']enfuir vers la haute mer de l'éloquence et perdre la terre de vue» (*Protagoras*, 338a 4-6).

Par ailleurs, dans la *République*, Socrate court le danger d'être submergé par des vagues successives quand il annonce d'abord l'égalité dans les tâches exercées par les hommes et les femmes de la classe des gardiens (457b 7-c 3), ensuite la communauté des femmes et des enfants (457c 4-d 3), enfin l'attribution du gouvernement au philosophe (472a 1 et suite). Ce sont autant de réactions suscitées par autant de propos pour le moins inhabituels.

Dernière image de la mer, celle qui est exposée dans le *Phédon* où la philosophie ramène le calme sur la mer agitée des plaisirs et des peines :

Non : cette mer agitée, elle [i. e. l'âme du philosophe] l'apaise, elle se laisse conduire par le raisonnement et elle n'en sort jamais ; le vrai, le divin, ce qui n'est pas objet d'opinion, c'est cela qu'elle considère et c'est de cela qu'elle se nourrit...

Phédon, 84a 6-b 1

Le contexte est différent, mais à nouveau c'est la sphère de l'intelligible ou du savoir (et non du sensible ou de l'opinion) qui permet de calmer l'agitation de la mer et, par conséquent (même si ce n'est pas exprimé ici), de garantir une navigation sûre.

28. Le même verbe *χειμάζεσθαι* est repris dans le *Théétète*, 170a 10.

4. *Arrivée à destination*

Au terme de cet essai de navigation platonicienne, nous avons pu voir combien étaient fréquentes les images nautiques qui mettaient en parallèle le domaine de la mer d'une part avec la tâche et la démarche du philosophe en quête de savoir et d'autre part – principalement – avec son activité politique au sein de la cité. Platon a recours à ce type d'images pour exprimer le rapport entre le philosophe et l'Etat, rapport comparable à celui entre le pilote et son navire.

Il faut donc relever un double usage des images nautiques. Celles-ci servent tantôt à illustrer la voie du philosophe, tantôt à garantir la primauté du philosophe dans la cité. Ces deux utilisations font référence au pilote dans ses deux réseaux d'action, pourrait-on dire, à savoir la mer d'une part et le navire d'autre part. En effet, le pilote est celui qui tente de mener à bon port navire et équipage, qui toutefois n'est jamais pleinement assuré du succès de sa navigation, et que toujours menace la tempête et les fortes vagues – c'est alors l'image socratique du philosophe qui est en quête d'un savoir stable. Mais le pilote, c'est aussi celui qui possède l'art de la navigation et qui de ce fait peut exercer le commandement – c'est alors la conception propre à Platon de l'autorité et du pouvoir conféré à l'homme qui a acquis une science bien établie. Le philosophe se doit alors d'appliquer son savoir.

Ainsi peut s'expliquer (à défaut de se résoudre) l'apparente tension entre des images qui font du philosophe tantôt un homme en marche vers le savoir tantôt un homme possesseur d'un savoir véritable.

Il faut tout de même se garder de surestimer les comparaisons entre le philosophe-roi et le pilote, entre le marin et le citoyen, entre le vaisseau et l'Etat. Platon veille en effet toujours à varier suffisamment ses métaphores ou à ne pas trop les «filer»; il nous évite ainsi de tomber dans le piège qui consisterait à assimiler l'un à l'autre les deux domaines d'activité ou à perdre de vue l'élément principal de la question²⁹. Les images sont assez souples et polyvalentes pour exprimer deux rapports différents du philosophe au savoir.

29. Cf. de Marignac : «Il ne faut pas que, trop richement utilisée, l'image se substitue totalement à la notion qu'elle illustre» (p. 68).

Reste la question de la fonction des images dans le dialogue ! Les images sont trop nombreuses pour que leur utilisation apparaisse comme un pur hasard ou un pur artifice d'écrivain. De plus, dans notre cas, la cohérence relative ou du moins la constance des images nautiques disséminées dans les différents dialogues — autant de petites îles dans l'océan des dialogues platoniciens — nous incite à penser qu'elles ont vraiment une fonction pédagogique : elles permettent à Platon, par l'intermédiaire de Socrate ou des autres intervenants du dialogue, d'illustrer ce qui souvent ne relève pas du domaine du sensible et de faciliter, par conséquent, la compréhension d'une pensée et d'une démarche philosophique riches de nouveauté. A ce titre, l'emploi d'images est fortement recommandé comme en témoigne le texte cité en exergue du présent article. Et la phrase de P. Louis reste toujours valable, qui disait : «Ce serait donc une grave erreur de tenir ces images pour des ornements : ce sont, au contraire, de véritables arguments, et les meilleurs qui soient, puisqu'ils sont sensibles» (p. 181).

A la suite de cette étude, il conviendrait que nous entreprenions à notre tour une deuxième navigation, celle-là même qui consiste à dépasser le niveau des images pour gagner ce qui ne saurait mieux s'exprimer que par la métaphore de l'*«océan immense de la pensée platonicienne»*, comparable à cet *«océan immense du beau»* que l'on atteint au terme du parcours initiatique présenté par Diotime (*Banquet*, 210d 4: *τὸ πολὺ πέλαγος τοῦ καλοῦ*).

5. Post-scriptum au journal de bord

Le recours à des images nautiques s'est poursuivi dans la littérature philosophique³⁰. Les perspectives dans lesquelles ces images furent utilisées ont changé avec le temps et l'on pourrait

30. De multiples exemples pourraient être donnés, mais les limites imparties à la présente étude ne permettent pas d'en donner le détail. Je ne puis que mentionner quelques études qui ont abordé ce thème chez d'autres auteurs. Dans la tradition platonicienne, cf. Rein FERWERDA, *La signification des images et des métaphores dans la pensée de Plotin*, Groningen : J. B. Wolters, 1965 (surtout p. 154-56). Pour les auteurs latins, cf. notamment : M. BONJOUR, «Cicero nauticus», in *Présence de Cicéron. Actes du Colloque des 25, 26 septembre 1982. Hommage au R. P. M. Testard*, éd. R. Chevallier, Paris : Belles Lettres, 1984, p. 9-19 ; H. RONDET, «Le symbolisme de la mer chez saint Augustin», in *Augustinus Magister*.

s'attendre aujourd'hui à l'utilisation d'autres types de métaphores, plus en rapport avec les techniques ou savoirs contemporains. Il n'y aurait ainsi rien d'étonnant à ce qu'un philosophe se serve d'images *astro-nautiques* pour décrire son projet, même si d'autres ont cependant préféré décrire leur démarche à l'aide de métaphores bien terrestres, celle du coureur de fond par exemple³¹.

Parmi les images nautiques, il en est une, peu présente chez Platon, qui a joui d'un franc succès, à savoir la métaphore du naufrage³².

C'est d'ailleurs dans un contexte apparenté, toujours aussi riche et évocateur – car la mer comporte toujours une part d'inconnu propre à représenter le difficile cheminement du philosophe en quête de vérité – que l'un des grands philosophes du moment a situé sa démarche :

Toute ma vie, j'ai eu le sentiment pathétique d'errer dans le désert ou sur la haute mer. Et lorsqu'on est perdu, et qu'il fait mauvais temps, la nécessité s'impose vite de construire un radeau ou un bateau, une arche, une île même, solides et constants, de les doter d'outils, d'objets, d'abris et de les peupler de personnages... La philosophie ne consiste-t-elle pas en une telle suite d'aménagements ? Par après, y vient qui veut³³.

Alexandre ETIENNE

Congrès international augustinien. Paris 21-24 septembre 1954, vol. 2, Paris : Etudes Augustiniennes, 1955, p. 691-701; Edouard JEAUNEAU, «Le symbolisme de la mer chez Jean Scot Erigène», in *Le Néoplatonisme. Royaumont 3-13 juin 1969*, Colloque International du CNRS, Paris : Editions du CNRS, 1971, p. 385-92. De plus, en rapport principalement avec la poésie, cf. Eugène de SAINT-DENIS, *Le Rôle de la mer dans la littérature latine*, Lyon : Bosc, M. et L. Riou, 1935, et Ernst Robert CURTIUS, *La littérature européenne et le Moyen Age latin*, Paris : Presses Pocket (Agora), 1991 (voir p. 219-224, «Métaphores relatives à la navigation»).

31. Voir Jacques SCHLANGER, *Solitude du penseur de fond*, Paris : Critérion, 1990.

32. A ce sujet, voir notamment Hans BLUMENBERG, *Schiffbruch mit Zuschauer. Paradigma einer Daseinsmetapher*, Frankfurt am Main : Suhrkamp, 1979.

33. Michel SERRES, *Eclaircissements. Entretiens avec Bruno Latour*, Paris : François Bourin, 1992, p. 37.