L'habitation du voilier de plaisance en croisière familiale. Anthropologie d'un espace et des gouvernementalités en jeu.

Stéphanie Brulé-Josso

▶ **To cite this version:**

Stéphanie Brulé-Josso. L'habitation du voilier de plaisance en croisière familiale. Anthropologie d'un espace et des gouvernementalités en jeu.. Anthropologie sociale et ethnologie. Université de Bretagne Occidentale (UBO), Brest, 2010. Français. ⟨NNT : ⟩. ⟨tel-01996410⟩

HAL Id: tel-01996410

https://laas.hal.science/tel-01996410v1

Submitted on 28 Jan 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

HAL Authorization

THÈSE / UNIVERSITÉ DE BRETAGNE OCCIDENTALE

sous le sceau de l'Université européenne de Bretagne

pour obtenir le titre de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITE DE BRETAGNE OCCIDENTALE

Mention : Ethnologie

École Doctorale Sciences de l'Homme et de la Société

N° 507

présentée par

Stéphanie BRULÉ-JOSSO

Préparée à Brest au Centre de Recherche Bretonne et Celtique

L'habitation du voilier de plaisance en croisière familiale

Anthropologie d'un espace et des gouvernementalités en jeu

Tome 1

Thèse soutenue le 2 novembre 2010

devant le jury composé de :

Jean-François SIMON
Professeur, Université de Bretagne Occidentale / *Directeur*

Laurier TURGEON
Professeur, Université Laval, Québec / *Rapporteur*

Jean-Pierre WARNIER
Professeur émérite, Université de Paris V / *Rapporteur*

Arlette GAUTIER
Professeure, Université de Bretagne Occidentale

Daniel LE COUEDIC
Professeur, Université de Bretagne Occidentale

THÈSE / UNIVERSITÉ DE BRETAGNE OCCIDENTALE
sous le sceau de l'Université européenne de Bretagne

pour obtenir le titre de
DOCTEUR DE L'UNIVERSITE DE BRETAGNE OCCIDENTALE
Mention : Ethnologie
École Doctorale Sciences de l'Homme et de la Société
N° 507

présentée par
Stéphanie BRULÉ-JOSSO
Préparée à Brest au Centre de Recherche Bretonne et Celtique

L'habitation du voilier de plaisance en croisière familiale

Anthropologie d'un espace et des gouvernementalités en jeu

Tome 2

Thèse soutenue le 4 novembre 2010
devant le jury composé de :

Jean-François SIMON
Professeur, Université de Bretagne Occidentale / *Directeur*

Laurier TURGEON
Professeur, Université Laval, Québec / *Rapporteur*

Jean-Pierre WARNIER
Professeur émérite, Université de Paris v / *Rapporteur*

Arlette GAUTIER
Professeure, Université de Bretagne Occidentale

Daniel LE COUEDIC
Professeur, Université de Bretagne Occidentale

À la mémoire de mes grands-mères, Jeanne-Marie Maysonnave et Marinette Mendiharat, ainsi qu'à celle de leurs mères, Juana-Maria Arphiletegaray et Anna Camy-Palou, femmes migrantes sur terres et sur mers, qui, à leur insu, m'ont donné le goût de la recherche et de l'altérité.

Je remercie chaleureusement le professeur Jean-François Simon, directeur de cette recherche, qui a accepté de m'accompagner tout au long de ces années de vagabondages nautiques et théoriques. Son attachement au travail de terrain ainsi qu'à la qualité de la rédaction ont largement participé à ma formation à la recherche. L'écriture de ce travail doit beaucoup à ses relectures toujours précises et minutieuses. Je lui suis reconnaissante pour la confiance qu'il m'a accordée en me donnant la possibilité d'enseigner à l'Université, de rédiger des articles et de présenter des communications.

Je remercie vivement les professeurs Laurier Turgeon et Jean-Pierre Warnier pour leur lecture et leur rapport critique qui m'ont permis de prendre de la distance avec cet écrit et donné l'envie d'amorcer d'autres cheminements ethnographiques et théoriques.

Je remercie tout particulièrement les professeurs Arlette Gautier et Daniel Le Couédic pour avoir accepté d'évaluer ce travail d'ethnologie qui fait référence à des sources et concepts relevant de leur compétence en sociologie, histoire et architecture.

Je remercie toutes les personnes qui ont participé à l'élaboration de cette thèse en m'accordant leur confiance et leur temps : celles et ceux qui ont accepté d'être interrogé-es, parfois enregistré-es, observé-es, à terre et/ou sur l'eau. Ma reconnaissance à leur égard est grande, ce travail reposant largement sur leur participation.

Je n'oublie pas celles et ceux qui m'ont aidée dans mes recherches en me conseillant pertinemment et/ou en me permettant de consulter des documents importants. Je pense tout particulièrement à Monsieur Valdelièvre qui m'a confié des sources qui m'ont été très utiles. Je remercie également les personnes travaillant au sein des bibliothèques universitaires de Quimper et de Brest, du Centre de recherche bretonne et celtique, des bibliothèques municipales de Quimper et de Brest, du Service historique de la Marine de Brest, du Musée de la Marine de Paris, du Yacht club de France, de l'Ecole d'architecture de Nantes, du Centre d'ethno-technologie en milieux aquatiques du Museum d'histoire naturelle de Paris, de la Bibliothèque nationale de France, de l'association Nautisme en Finistère, du Centre nautique des Glénans, de l'association Bateaux traditionnels d'entre Loire et Gironde de La Rochelle et du Musée maritime de La Rochelle.

Je remercie tout autant les secrétariats du CRBC, de l'Ecole doctorale des sciences sociales de Brest, des départements d'Ethnologie, de Psychologie et des STAPS de l'UBO ; les directrices, directeurs et doctorants de l'Ecole doctorale avec qui les discussions furent toujours très enrichissantes ; les collègues et les étudiants de l'IFSI de Brest, des départements d'Ethnologie, de Psychologie et des STAPS de l'UBO ; l'équipe du SUAIOP ayant organisé les Doctoriales et le Nouveau chapitre de la thèse, formations très stimulantes ; le service de reprographie.

Je remercie également Marie-Armelle Barbier-Le Déroff, Frédérique Chlous-Ducharme et Sergio Dalla Bernardina qui m'ont fait confiance en me recrutant comme enseignante dans les formations dont ils avaient la responsabilité, me permettant ainsi de poursuivre mes recherches.

Je remercie l'Institut culturel de Bretagne et la Région Bretagne pour m'avoir accordé une bourse de recherche en 2001.

Enfin, je remercie mon époux qui a accepté de me soutenir dans mes recherches universitaires qui semblaient interminables ; d'assurer seul, un temps, les revenus de notre famille ; de faire des croisières sous mon commandement puis de se séparer d'un bateau auquel il était attaché. Sans son soutien, ce travail n'aurait jamais existé. Je remercie mes enfants pour leur patience et leur compréhension vis-à-vis d'une situation qui a pu parfois être peu confortable - une maman toujours étudiante qui passe beaucoup de temps dans son bureau et développe pour le bateau une passion immodérée... Je remercie mes parents qui m'ont donné le goût des livres et de la navigation et qui, par ailleurs, m'ont toujours soutenue dans mes différents projets, tout comme l'ont fait mon frère, ma sœur, ma belle-famille et l'ensemble de ma famille. Je remercie également mes amis qui m'ont accompagnée et conseillée pas à pas ces dernières années, sachant toujours trouver les bons mots.

SOMMAIRE

Tome I

INTRODUCTION……7

PREMIERE PARTIE - CONSTRUIRE UN OBJET DE RECHERCHE ET ELABORER UNE PROBLEMATIQUE : L'HABITATION DU VOILIER DE PLAISANCE EN CROISIERE FAMILIALE…….37

Chapitre 1 – La construction d'un objet ethnologique : définir le voilier de plaisance habitable……....39
I - Des fonds d'archives aux plans d'eau : variation de place et de problématique……41
II - Le voilier de plaisance dans les sciences sociales : une habitation passée sous silence....80
III – Etudier le voilier de plaisance dans l'anthropologie du maritime en France……..108

Chapitre 2 – La construction d'une problématique : penser l'habitation du voilier dans le champ anthropologique……161
I - Un nomadisme marin……163
II - Des bateaux anthropomorphisés……..206
III – Un miroir social……254

DEUXIEME PARTIE - POUR UNE ANTHROPOLOGIE DE L'ESPACE DU VOILIER……..269

Chapitre 3 – Articuler la conception des bateaux aux pratiques d'habitation……..271
I - Une anthropologie de l'espace pour penser les relations du spatial au social……..273
II - Variations conceptuelles autour du lieu de vie……...352

Chapitre 4 – L'aménagement des yachts : du salon bourgeois au salon nautique……..….415
I - La navigation de plaisance : un loisir partagé en famille dans la société bourgeoise du 19e siècle……418
II - Quels usages d'un modèle bourgeois dans les sciences sociales ?.....471
III - Le yacht : un salon nautique ?.....517

Tome II

TROISIEME PARTIE - GOUVERNEMENTALITES EN JEU DANS LA RECHERCHE DU CONFORT ET LE MAINTIEN DE LA HIERARCHIE…….587

Chapitre 5 – Discours, objets, pratiques et gouvernementalités du confort à bord……...589
I - Le confortable à bord des yachts au 19e siècle……....594
II - Le confort moderne des yachts du premier 20e siècle……639
III - Le marché du confort nautique……..706

Chapitre 6 – Une habitation hiérarchique et sexuée : les relations d'autorité des hommes et des femmes en croisière familiale…….799
I - Le voilier de croisière : bastion de la domination masculine ?.....804
II - Les relations hiérarchiques à bord……836
III - La sexualisation de la relation hiérarchique……..914

CONCLUSION……..1045
BIBLIOGRAPHIE……..1063
SOURCES……1085
GLOSSAIRE……1117
TABLE DES ILLUSTRATIONS……1129
TABLE DES MATIERES……1139

INTRODUCTION

La navigation de plaisance s'impose au regard de tout promeneur, flânant aux beaux jours, le long du littoral français. Au large, des voiles blanches se déplacent lentement. D'autres, multicolores, égayent ports et plages : ce sont celles des dériveurs et catamarans des écoles de voile. Certaines, plus rares, tissées de fibres de kevlar ou de carbone noyées dans une colle colorée, affichant des logos de sponsors, laissent furtivement entrevoir les dernières avancées techniques mises en application sur les grands voiliers de course au large.

Les ports de plaisance font partie des itinéraires touristiques. Ils constituent un lieu d'animation prisé par les occupants des cafés et des restaurants bordant les quais. Les municipalités transforment en fêtes les départs des courses littorales ou transocéaniques, voire circumterrestres. Les salons ou festivals organisés autour des livres maritimes ou de voyages – océaniques - fleurissent au printemps. À l'automne, des salons nautiques, à flot ou à terre, entre moquette et néons, proposent aux postulants à la navigation comme aux marins aguerris des bateaux neufs et d'occasion, petits, moyens et grands, plus ou moins motorisés, disposant d'aménagements minima ou, au contraire, du confort d'un studio à la pointe du « bio-design »[1]…

La navigation de plaisance entre aussi dans les habitations situées loin des côtes : les journaux télévisés ne manquent pas de tenir leurs spectateurs au courant de l'ouverture du Salon nautique de Paris, des chiffres d'affaires des industries nautiques françaises qui tiennent le haut du pavé sur le marché mondial, de la progression des concurrents d'une course autour du monde, du dernier record de vitesse de navigation transocéanique à la voile ou des affres des aventuriers marins, nouveaux héros, esseulés dans des mers glaciales hostiles. Pour les passionnés, des émissions télévisées, comme le célèbre magazine *Thalassa* du vendredi soir, permettent de découvrir une multitude des cultures maritimes, traditionnelles ou industrielles, ici ou ailleurs.

Le fort développement de cette pratique préoccupe néanmoins les élus locaux. En effet, le manque de place dans les ports de plaisance pose des questions d'aménagement du territoire : faut-il construire de nouveaux ports ? développer ceux existants ? trouver d'autres formules, comme les ports dits à sec ? Le recyclage de bateaux en plastique hors d'usage, produits depuis un demi-siècle, représente un enjeu environnemental de taille. La pollution des eaux de baignade par les navires au mouillage, déversant leurs eaux grises ou noires[2], est une question importante pour les communes balnéaires. Pour les institutions, il s'agit donc d'encadrer ces pratiques qui échappent à une connaissance précise, du fait que la très large majorité des propriétaires de bateaux de plaisance ne sont affiliés ni à la Fédération française de voile, ni à une association de plaisanciers. En effet, pour les pratiquants, il s'agit de naviguer pour « être libre », c'est-à-dire retrouver en mer la liberté perdue à terre : la mer est donc considérée comme le dernier espace de liberté et la navigation dans un cadre institutionnel serait synonyme d'aliénation.

[1] Loïc LE BRAS, « JP 54. La croisière du 3e millénaire », *Voiles et voiliers*, N° 472, 2010, p. 78-85.
[2] On appelle « eaux noires » les eaux des toilettes et « eaux grises » celles de la vaisselle et de la douche.

Les propriétaires de voiliers jouissent en effet d'une certaine liberté dans l'accès à la pratique, aucun permis n'étant nécessaire, ce qui n'est pas le cas pour les bateaux dont la propulsion principale est le moteur. Néanmoins, la flotte des voiliers est aujourd'hui largement distancée par celle des navires à moteur, le maniement de ces derniers présentant moins de contraintes. Si aucun permis n'est requis, l'acquisition d'un savoir-naviguer à la voile apparaît cependant nécessaire, tout comme l'appartenance au sexe masculin. En effet, les chiffres de la Fédération française de voile intriguent : moins de 30 % des licenciés sont des femmes. En croisière, les propriétaires de voiliers sont quasiment tous des hommes. S'ils embarquent avec amis, femmes et enfants, il est dit que ces dernières ne le font qu'à contrecœur… Daniel Charles, architecte et historien de la plaisance, conclut ainsi une analyse de l'enquête menée par la Fédération des industries nautiques (FIN) en 2000 : « La vraie ligne de partage de la plaisance, ce n'est pas entre voile et moteur qu'on la trouve, c'est entre hommes et femmes. La plaisance reste une activité masculine : moins de 5 % des bateaux de plus de six mètres sont la propriété de femmes. Selon le point de vue où l'on se place, la femme reste un épiphénomène de la plaisance, ou un formidable marché à conquérir. »[1]

L'ensemble de ces questions préoccupe donc les institutions nautiques, nationales, régionales et départementales, soucieuses du bon développement de la pratique. Les chercheurs en sciences sociales sont parfois sollicités pour donner leur avis, ou bien demandent à être entendus, comme cela fut le cas en 2007 à Quimper, dans les locaux de Nautisme en Finistère (NEF), réunions auxquelles j'ai participé :

> Plusieurs étudiants [en sociologie, psychologie et ethnologie] ont récemment sollicité Nautisme en Finistère de manière individuelle afin de présenter leurs recherches en cours ou réalisées. Ces travaux ont reçu un accueil favorable. Ils apportent un plus à la démarche de réflexion du milieu nautique à la fois sur les plans épistémologique et méthodologique. Face à ces demandes et afin de faire le point sur les travaux, NEF a en début d'année 2007 organisé des temps d'échanges entre étudiants-chercheurs, enseignants-chercheurs et professionnels du milieu nautique. Outre la présentation des travaux en cours, ces moments ont permis de réfléchir à une organisation favorisant l'articulation et les échanges entre milieu universitaire et terrain d'action. Ainsi est [née] l'idée de proposer la création d'un « pôle ressource nautisme » […], ce type de structure existant déjà au niveau des sports de montagne en région Rhône Alpes […]. [2]

Depuis, si ces échanges ne se sont pas reproduits et n'ont pas abouti à la création d'un « pôle ressource nautisme », ils ont néanmoins guidé une partie de mes questionnements théoriques, les réflexions des acteurs du nautisme me poussant à comprendre l'incompréhensible, l'impensé : « Mais pourquoi les plaisanciers ne sortent-ils pas plus en mer ? Pourquoi restent-ils au port ? Pourquoi achètent-ils un bateau à voile si c'est pour naviguer au moteur ? ! » ; « Mais pourquoi n'y a-t-il pas plus de femmes sur l'eau ? Pourquoi n'aiment-elles pas naviguer ? Pourquoi ont-elles plus le mal de mer que nous, les hommes ? Mais, si, la preuve, ma femme à moi, etc. » ; « Ne penses-tu pas que la plaisance n'est plus comme avant ? Que les plaisanciers ne sont plus de vrais marins ? Comment faire pour qu'ils se forment ? Qu'ils sortent, qu'ils apprennent à naviguer au-dessus de force 2 ?! Et ces bateaux en plastique, tu reconnais quand même que ça n'a pas l'allure des vieilles coques que l'on voit à Brest ou à Douarnenez ! ».

Ces questions étaient d'autant plus énigmatiques pour moi qu'elles semblaient en effet refléter des pratiques générales qui, une fois observées de près, étaient néanmoins

[1] Daniel CHARLES, « Enquêtes de la F.I.N. Commentaires par Daniel Charles, écrivain, architecte et muséographe », *Dossier de presse. Fédération des Industries Nautiques*, décembre 2000, p. 10.

[2] Note transmise à l'ensemble des participants par Vincent MAZURE, « Livre Bleu 2008-2012. Recherche et Nautisme : vers la création d'un pôle ressource », Quimper/ Brest, NEF, 2007.

beaucoup plus complexes. Elles ne collaient plus avec les représentations véhiculées, qui devenaient alors caricaturales. Cependant, je ne parvenais pas à donner des réponses claires et argumentées aux questions soulevées.

Ainsi, les plaisanciers que je rencontrais sortaient souvent en mer et des femmes se montraient passionnées. Par contre, eux-mêmes tenaient un discours identique sur les autres plaisanciers, qui selon eux, ne naviguaient pas assez, ni comme il faut. Ce qui me troublait le plus était le fait d'être confrontée au désintérêt nautique des épouses de propriétaires de voiliers alors même que je me sentais passionnée par cette pratique, pour avoir été initiée enfant à la croisière sur le bateau parental puis, adolescente, à la régate par le biais d'une section sport-études voile, ainsi qu'à la croisière au Centre nautique des Glénans. Contrairement à mon travail de recherche précédent entrepris auprès d'agriculteurs bretonnants[1], je me trouvais dans la position d'une ethnologue indigène, avec ses avantages (connaissance du vocabulaire et des usages de deux cultures plaisancières[2], la régate et la croisière) et ses inconvénients (difficulté à formaliser, du moins dans un premier temps, les caractéristiques de ces cultures ainsi que la perte du plaisir de naviguer, l'objet de loisirs étant transformé en objet de travail).

Néanmoins, quand j'entrepris ce projet de recherche, je ne naviguais plus depuis une dizaine d'années. Les raisons évoquées étaient le manque de temps et le sentiment confus d'être passée à autre chose : je ne me voyais pas du tout acquérir un bateau et l'entretenir. Quand mon compagnon, peu initié à la navigation à voile, parla d'acheter un voilier « pour que ça avance enfin, cette thèse, parce que les ethnologues, ça fait du terrain ! », je fus décontenancée : « Mais… tu ne te rends pas compte ! Un bateau ! Avec les enfants ! Et puis ça coûte cher ! Et qui va s'en occuper ? Faire la navigation, les manœuvres, tout ? ! ». « Mais toi, me répondit-il, et puis je t'aiderai… Parce que c'est quand même dommage d'habiter en Bretagne et de ne pas naviguer ! » Certes.

Si l'acquisition d'un bateau et l'expérience de navigation qui s'y déroula pendant trois ans, en couple, en famille, entre amis et parfois en escadre, n'écourtèrent pas la durée de la thèse, ce terrain marin me permit de trouver une réponse aux questions formulées par les acteurs du nautisme à partir de la place que j'occupais sur l'eau : femme, chef de bord, épouse et mère de jeunes enfants. La prise en compte des difficultés auxquelles j'étais confrontée, tant matérielles que relationnelles, m'a permis de reformuler les problématiques de la conception et de l'utilisation des bateaux, d'une part, et du peu de goût des femmes pour la navigation, d'autre part. En lien avec ces problématiques, je compris aussi pourquoi je ne naviguais plus depuis dix ans, et pourquoi j'eu envie d'écrire ce travail sur la plaisance.

Aux côtés de l'élaboration d'un savoir distancié, objectivé, constitué par une enquête de terrain formelle (entretiens enregistrés avec différentes catégories d'acteurs du nautisme, observations sur l'eau, prise de connaissance de la bibliographie sur la plaisance), ainsi que par la consultation de sources historiques anciennes me permettant de prendre de la distance avec mon objet de recherche (comme le dépouillement de deux périodiques, *Le Yacht*, de 1878 à 1958, puis *Bateaux*, de 1958 à 2000), celle d'une connaissance incorporée des pratiques et des relations à bord a pu émerger… dans l'écriture, une fois le bateau mis au sec puis vendu.

Ce double mode de production de données, objectivé, d'une part, et relationnel, d'autre part, suscite des questions épistémologiques qui me préoccupent depuis longtemps, ce questionnement ayant été amorcé dans le cadre de ma formation initiale en psychologie

[1] Stéphanie BRULÉ, *De l'arbre à l'objet en bois dans la société rurale des Monts d'Arrée*, Mémoire de maîtrise : Ethnologie : Université de Bretagne Occidentale : Brest : 1997.

[2] Marie-Pierre JULIEN et Céline ROSSELIN, « Culture matérielle incorporée et processus d'identification. Navigateurs de compétition et croisiéristes " bord à bord " », p. 75-91 in : *Corps en société*, Poitiers, ICoTEM, MSHS, 2006.

clinique.[1] C'est pourquoi différentes questions épistémologiques traversent ce travail, au-delà de la connaissance de l'habitation du voilier de plaisance : articulation de paradigmes théoriques différents, du local au global, de la culture à la société, du sujet au collectif, de la subjectivité du chercheur au processus de connaissance.

Qu'est-ce qu'un voilier habitable ?

En choisissant d'emblée mon objet de recherche comme étant « l'habitat plaisancier »[2], je répondais à une insatisfaction d'ancienne lectrice de l'édition nautique : je n'avais pas lu d'écrits détaillant ou évoquant comme je l'aurais souhaité la question de l'habitation du voilier. Si la presse nautique détaille à souhait les nouveautés ou les bricolages à effectuer à bord, rien n'est dit des particularités effectivement inouïes de ce logement restreint, flottant, mobile et transitoire. De plus, les récits de croisière m'apparaissaient trop idéalisés pour être crédibles. J'avais donc envie de tenter une forme d'écriture à ce propos.

Il me fallut du temps pour passer d'une problématisation de l'habitat plaisancier, statique, structurale, à celle de l'habitation du voilier, faisant intervenir tant le dispositif matériel que ses occupants et notamment le rôle social que ces derniers occupent à bord. En mer comme à mon bureau, il fut donc difficile de mettre en place les conditions permettant enfin de voir apparaître et d'entendre ceux qui habitent les voiliers, ne serait-ce que le temps d'un après-midi, et qui sont appelés sans ménagement « les plaisanciers moyens ».

C'est donc auprès d'eux que ma recherche s'est construite, ceux qui effectuent modestement des ronds dans l'eau de la baie, de l'océan ou des mers du monde, et non pas auprès des régatiers ou des navigateurs de course au large. Ils naviguent sur des voiliers monocoques habitables, avec ou sans moteur, d'une longueur de 5 m 50 à 14 m 50, en couple, en famille, entre amis, ou en solitaire. Je les ai rencontrés sur les côtes de la Manche et du littoral Atlantique, le « terrain » méditerranéen n'ayant donc pas fait l'objet d'observations.

Les voiliers de plaisance sont des navires mus principalement par l'effet du vent dans leurs voiles, bien que la plupart soient équipés d'une propulsion mécanique annexe. Ils sont dits habitables lorsqu'ils sont munis d'un « espace habitable » défini aujourd'hui comme un « espace fermé dont l'accès et le volume permettent d'abriter au moins une personne, indépendamment de la nature des aménagements qu'il peut contenir »[3]. Comment ces aménagements sont-ils définis par la nouvelle Division 240, réglementant la sécurité des navires de moins de 24 mètres ?

La section concernant les « aménagements intérieurs » comporte trois articles portant sur les questions de « l'évacuation des gaz brûlés », de « l'habitabilité » et de « la prévention de la pollution par les eaux usées »[4]. Pour la question de l'habitabilité des navires, il est juste mentionné qu'« aucun couchage n'est installé dans un local de machines » et que

[1] Stéphanie BRULÉ, *La place du sujet dans le discours médical*, Mémoire de maîtrise : Psychologie clinique : Université de Nantes : 1995.

[2] Stéphanie BRULÉ-JOSSO, *L'habitat plaisancier*, Mémoire de DEA Cultures et civilisations de la Bretagne et des pays celtiques : Ethnologie : Brest : 1998.

[3] Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, « Définition N° 15 », Article 240-1.02, *Sécurité des navires. Division 240. Navires de plaisance à usage personnel et de formation, de longueur de coque inférieure à 24 m*, Journal Officiel de la République Française, 8 avril 2008, <http://www. journal-officiel.gouv.fr>.

[4] Depuis janvier 2010, tous les voiliers habitables doivent disposer d'un dispositif de stockage des « eaux usées des toilettes », ces dernières ne devant en aucun cas être rejetées à la mer lorsque le navire est au port ou au mouillage.

« les dispositifs de chauffage sont disposés de manière à prévenir les brûlures et les chocs électriques »[1].

Si aucune ligne ne décrit les aménagements destinés aux activités d'habitation des bateaux, hormis leur conformité à des normes élémentaires de sécurité, il est d'usage de considérer qu'ils doivent permettre aux occupants de s'allonger et de préparer un repas chaud. Ces équipements minima sont disposés dans des voiliers d'une taille supérieure ou égale à 6 mètres (certains, plus petits, sont néanmoins habités pendant plusieurs jours d'affilée). L'accroissement de la longueur et de la hauteur des francs bords permet d'augmenter le volume intérieur habitable et donc la possibilité de disposer des aménagements intérieurs, ou emménagements, jugés de plus en plus « confortables ». Une enquête réalisée en 2000/2001 par la FIN[2] montre que le nombre de couchettes augmente avec la taille du voilier : ceux dont la longueur est située entre 6 et 10 mètres disposent de quatre à cinq couchettes, ceux plus grands offrent plus de 6 couchettes. Si plus de 90 % des voiliers de plus de 8 mètres sont équipés d'un WC marin, 30 % des bateaux habitables de taille inférieure n'ont pas de toilettes aménagées. Les deux tiers des bateaux de plus de 10 mètres ont l'eau sous pression, un peu moins de la moitié pour ceux entre 8 et 10 mètres, et seulement 10 % des plus petits bateaux en sont équipés. Un chauffage autonome est installé dans un grand bateau sur deux ; il est rare de le trouver sur ceux de moyenne et petite taille.

La définition de l'habitabilité d'un bateau est donc sommaire, les normes en vigueur s'attachant plutôt à définir les exigences de sécurité, tant d'habitation que de navigation. Ainsi, quatre catégories de conception « CE » précisent la capacité des bateaux à affronter les conditions météorologiques.[3] Un voilier n'est cependant autorisé à s'éloigner des côtes que s'il possède un équipement de sécurité adéquat.[4]

Aujourd'hui, la flotte des voiliers est estimée à environ 190 000 unités.[5] Elle représente moins de 30 % des immatriculations, la propulsion à voile étant largement supplantée par celle à moteur, qui ne cesse de s'accroître. Le nombre de voiliers habitables naviguant immatriculés en France est estimé par le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques (CSNP) à 162 000 unités[6].

---

[1] Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, « Définition N° 15 », Article 240-2.69, *Sécurité des navires. Division 240…, id.*

[2] FEDERATION DES INDUSTRIES NAUTIQUES, *Enquête sur le parc français. Synthèse globale. Bateaux de plus et moins de 6 mètres*, Paris, FIN, 2001.

[3] La catégorie A caractérise les navires destinés à la navigation « en haute mer » avec des vents supérieurs à force 8 Beaufort et des vagues dépassant 4 mètres de hauteur. La catégorie B définit les bateaux conçus pour des voyages « au large » des côtes avec des vents jusqu'à force 8 et des vagues jusqu'à 4 mètres. Les voiliers de plaisance appartenant à la catégorie C sont conçus pour naviguer « à proximité des côtes », en baies, estuaires, lacs et rivières, avec des vents allant jusqu'à force 6 et les vagues jusqu'à 2 mètres de hauteur. Ceux appartenant à la catégorie D sont destinés à naviguer « en eaux protégées », voyageant sur de petits lacs, rivières, canaux, avec des vents allant jusqu'à force 4 et des vagues d'un demi-mètre de hauteur. Réglementation s'appliquant à tous les bateaux de plaisance, de 2 m 50 à 24 mètres, mis sur le marché communautaire depuis le 16 juin 1998. Sites Transports et mer, « Les normes de construction » [consulté en 2010], <http://www.mer.gouv.fr.>.

[4] Depuis 2008, la Division 240, remplaçant la Division 224 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires de plaisance de moins de 24 mètres. Trois régimes d'équipements sont définis en fonction de la distance d'un abri : « basique », pour les navigations à moins de 2 milles d'un abri, « côtière » à moins de 6 milles et « hauturière » au-delà. Dans ce nouveau régime moins contraignant en terme de matériel embarqué, le chef de bord voit sa « responsabilité réaffirmée », la réglementation le laissant libre de compléter l'équipement obligatoire en fonction des particularités de son bassin de navigation, des conditions météorologiques, de la composition de son équipage et du type de navigation. Sites Transports et mer, « Nouvelle réglementation des navires de plaisance de moins de 24 mètres », <http://www.mer.gouv.fr>.

[5] Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, « La plaisance en quelques chiffres, 1er septembre 2008 au 31 août 2009 », <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-secteur-economique-de-la-plaisance>.

[6] Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques, « Evolution de la flotte et de la pratique », p. 9-10 in *Nautisme et environnement. Etat des lieux et recommandations. Mise à jour du rapport de*

Pour la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, la flotte métropolitaine des voiliers de 6 à 15 mètres de longueur est d'environ 98 400 navires répartis inégalement le long du littoral. Ainsi, la région Bretagne est celle présentant le plus de voiliers immatriculés, toutes tailles confondues, devant, par ordre décroissant, les régions PACA, Pays de Loire, Languedoc-Roussillon, Poitou-Charentes, Aquitaine, Basse Normandie, Haute Normandie, Nord - Pas de Calais - Picardie et Corse. La Bretagne est également la région où naviguent le plus de voiliers habitables de moins de 10 mètres. Par contre, ceux de taille supérieure sont majoritairement immatriculés sur le littoral méditerranéen.

L'enquête de la FIN réalisée en 2000/2001 montre qu'environ 70 % des bateaux sont achetés d'occasion, en majorité pour ceux de petite taille. Les voiliers les plus grands sont le plus souvent achetés neufs. Les plaisanciers français naviguent donc sur des voiliers d'autant plus anciens qu'ils sont de petite taille : 44 % des bateaux habitables inférieurs à 8 mètres ont plus de vingt ans, ce qui n'est pas sans conséquences sur l'usage contemporain de cultures matérielles différentes, en lien avec la période de conception des bateaux qui naviguent.

Les monocoques représentent 98 % de la flotte des voiliers. 92 % des bateaux de moins de 10 mètres sont construits en stratifié de polyester, ceux en bois constituent moins de 7 % de la flotte et uniquement 10 % des grands voiliers de plus de 10 mètres possèdent une coque en aluminium. Seulement 6 % de la flotte est stockée sur une remorque : si 20 % des petits bateaux sont mouillés sur un corps mort, la très large majorité des voiliers est amarrée à quai ou au ponton. Les deux tiers des propriétaires de bateaux de moins de 10 mètres résident à proximité de leur navire, ce qui permet d'envisager l'étude de la navigation à la journée comme un doublement de la résidence au sein d'un système d'habitat.[1]

Une organisation sociale singulière : un chef de bord et de famille

98 % des propriétaires de voiliers habitables sont des hommes. Ces derniers, dans 80 % des cas, ont plus de 40 ans : les femmes et les jeunes générations apparaissent exclus de la pratique, du moins en tant que propriétaires.

Plus de 60 % de ceux possédant un bateau de moins de 10 mètres disent avoir l'occasion de naviguer seuls : « La navigation en solitaire, qui bénéficie d'une excellente

---

1992 « Objectif : rejet zéro ». Première partie : impact de la pratique du nautisme / Avis et rapport présentés par Grégoire Dolto, 2007, p. 9, <http://www.csnpsn.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_article=98>.

Le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques (CSNP) est « une institution de la République placée auprès de 4 départements ministériels que sont les ministères chargés de la mer, des voies navigables, de la jeunesse et des sports et du tourisme ». « Il a une vocation de conception, de coordination, de concertation et d'impulsion. Donnant son avis sur toutes les questions concernant la navigation de plaisance, les loisirs et sports nautiques qui lui sont soumises, il émet, dans le domaine de ses compétences, des propositions et recommandations qui sont transmises aux ministres concernés ». « Si le Conseil n'est, à l'évidence pas l'administration, il lui revient de manière spécifique de faire au gouvernement des propositions traduisant les préoccupations des professionnels et des usagers du nautisme sur la base des analyses réalisées au sein de cette institution ». In Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques, *Généralités sur la plaisance*, plaquette distribuée au Salon nautique de Paris, 2001, p. 4.

Le CSNP fut créé en 1967, modifié en 1984 puis en 2004. « Cette institution est le seul lieu où se retrouvent l'ensemble des acteurs du nautisme : utilisateurs, constructeurs, professionnels, sportifs, élus, administrations ». Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques, « Présentation », <http://www.csnpsn.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=36>.

Aujourd'hui, « il est constitué de 31 membres titulaires, tous personnalités du monde du nautisme », « Composition », <http://www.csnpsn.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=37>.

[1] *D'une maison l'autre. Parcours et mobilités résidentielles* / sous la direction de Philippe Bonnin et Roselyne de Villanova, Grane, Ed. Créaphis, 1999.

image dans l'opinion, est très appréciée par les plaisanciers »[1] précise l'enquête de la FIN. Cependant, cette navigation en solitaire est "accompagnée" : plus de 98 % des propriétaires naviguent en famille et entre amis (en moyenne, 6 membres de la famille ainsi que 6 à 9 amis différents ont l'occasion d'embarquer dans l'année, leur nombre augmentant en fonction de la taille du bateau, elle-même en lien avec le volume habitable disponible). Ces données rejoignent celles publiées dix ans plus tôt par le mensuel *Bateaux* :

> Les chiffres sont là encore éloquents : 44,37 % de nos lecteurs naviguent en famille. L'équipage type comprend cinq personnes. Au père et à la mère s'ajoutent généralement deux enfants et parfois un petit copain. Un équipage plus ou moins amariné, qui manque parfois d'entraînement, d'expérience et surtout de résistance physique. Ce qui explique sans doute les craintes de chefs de famille et de bord à se lancer dans une véritable navigation sans l'aide d'un équipier adulte, très recherché sur la majorité des voiliers de plus de 10 m. D'où l'importance des réponses : 41,03 % sont en faveur d'une navigation familiale avec des copains ; des adultes généralement expérimentés expliquant la moyenne d'âge relativement élevée des équipiers. Dans 85,40 % des cas, cette navigation en famille avec copains se fait avec un couple ou un ou deux célibataires capables de faire face aux difficultés en cas de gros temps. […] Devant cette écrasante majorité de la croisière en famille avec quelques amis, la navigation uniquement entre copains, les femmes et les enfants étant laissés à terre, ne représente plus que 12,95 %. C'est la formule adoptée pour les grandes virées sportives, la participation à des régates. [2]

Moins de 1 % des plaisanciers interrogés déclarent naviguer seuls, c'est-à-dire sans aucun équipier. La navigation sur voilier habitable est donc très largement familiale et/ou amicale (les navigations exclusivement familiales ajoutées à celles associant famille et amis totalisent plus de 85 % des pratiques déclarées), et donc fort éloignée des régates côtières ou des courses au large occupant le devant de la scène médiatique.

Les enquêtes montrent une organisation sociale singulière que mon terrain a confirmée : sur son bateau, le chef de bord est aussi « chef de famille », bien que la relation hiérarchique conjugale ait été remplacée en France par une relation égalitaire depuis plus de trente ans. Les femmes et les enfants, quand ils ne sont pas « laissés à terre », ne sont pas considérés comme des équipiers « adultes », expérimentés, amarinés et résistants. La singularité de cette organisation familiale et/ou amicale, introduisant à bord une relation hiérarchique entre un chef de bord et son équipage alors même qu'elle n'existe pas à terre, ne fait pas l'objet d'une problématisation. En effet, elle apparaît évidente, en lien avec les dangers propres à toute navigation. Rappelons que la nouvelle Division 240, en vigueur depuis 2008, a pour objectif d'augmenter la responsabilité – et donc l'autorité – du chef de bord… et de famille. L'étude de l'habitation du voilier est donc celle de l'habitation en famille et/ou entre amis d'un espace organisé tant par ses particularités matérielles que sociales.

La négation de la singularité de cette organisation sociale par les différents acteurs de la plaisance n'est pas sans conséquences. En effet, si l'enquête de *Bateaux* souligne clairement la difficulté, pour le chef de bord et de famille, de faire naviguer seul son bateau sans l'aide de ses passagers familiaux, cette particularité est le plus souvent passée sous silence. De plus, aucune des différentes enquêtes effectuées ne s'adresse aux membres de l'équipage : seul l'avis du propriétaire chef de bord apparaît comme une donnée intéressante.

La navigation familiale est même implicitement incriminée lorsque le discours dominant accuse les plaisanciers de ne pas naviguer assez longtemps, assez loin et assez vite, la moyenne annuelle étant estimée à trois jours de navigation, chiffre avancé d'après une

[1] FEDERATION DES INDUSTRIES NAUTIQUES, *Enquête sur le parc français…, op. cit.,* p. 35.
[2] Alain RONDEAU, « Nos lecteurs sont de vrais marins », *Bateaux*, N° 391, 1990, p. 179.

enquête faite au port de La Rochelle il y a plus de vingt ans. C'est d'ailleurs pour cette raison que *Bateaux* mène l'enquête, les résultats s'avérant alors rassurants : « Nos lecteurs sont de vrais marins. Une bonne surprise. Vous avez répondu massivement à notre enquête et toutes les statistiques le confirment : si vous aimez la navigation en famille, les petits mouillages, vous n'hésitez pas, en croisière, à parcourir bien des milles en passant des nuits en mer. »[1] Deux modèles de navigation s'opposent d'emblée : la croisière côtière en famille, accordant de l'importance aux escales, d'une part, la navigation au large faisant défiler les milles, de jour comme de nuit, d'autre part. Si cette dernière forme de navigation apparaît comme légitime en regard de la définition du « vrai marin », la première l'est beaucoup moins.

La composition familiale des équipages des voiliers habitables permet de comprendre facilement pourquoi la navigation côtière est préférée à celle au large, et notamment pour les voiliers de petite taille, offrant un espace d'habitation très réduit. Ainsi, la pratique de la croisière hauturière n'est entreprise qu'à bord de voiliers de plus de 10 mètres de longueur ; elle devient majoritaire pour ceux de plus de 13 mètres : « Le besoin de "souffler" se fait moins sentir sur un grand bateau de 14 m que sur une unité de 10 m, ce qui se conçoit », note Alain Rondeau. L'enquête, « contrairement aux affirmations des méchantes langues », précise que la navigation nocturne est pratiquée, pour quelques nuits au moins, même sur les petits bateaux, et que les équipages n'hésitent pas à s'éloigner de leur port d'attache « dès que les qualités marines du bateau le permettent » : 10 jours de croisière sont comptabilisés pour ceux de petite taille, 30 jours pour ceux de grande taille. Alain Rondeau conclut en 1990 que « l'image que l'on se fait généralement du plaisancier moderne mérite d'être revue […]. Le plaisancier français en général est loin d'être un marin de pacotille »[2], comme le montrent les extraits des journaux de bord des enquêtés.

En 2001, l'enquête de la FIN confirme ces données : « En général, les propriétaires de voiliers naviguent davantage au cours de l'année que les amateurs de motonautisme (48 jours en moyenne contre 42) et sur des distances plus importantes (425 milles en moyenne contre 335 milles). Plus le bateau est grand, plus les sorties sont nombreuses et les distances parcourues plus longues […]. »[3] L'enquête distingue les jours de navigation pendant les temps de vacances et hors vacances. En effet, les plaisanciers habitant à proximité de leur mouillage n'hésitent pas à faire un tour en mer le soir, après le travail, ou pendant le week-end. Les chiffres présentés correspondent aux pratiques des personnes rencontrées sur le terrain, le temps passé en mer et l'éloignement d'avec le port d'attache étant en lien avec la taille du navire.

Malgré ces chiffres, le discours déplorant tant les « bateaux-ventouses » encombrant les ports que la perte des savoir-naviguer, perdure. Il est même farouchement entretenu par les institutions nautiques, comme par exemple un des membres du CSNP rencontré en 2002 qui met en cause la validité de l'enquête de la FIN, persuadé que les plaisanciers ayant participé à l'enquête ont majoré le nombre de leurs sorties en mer.

Une démocratisation de la navigation sur voiliers ? Un leitmotiv qui intrigue

Si l'enquête de la Fédération des industries nautiques affirme que « la démocratisation de la plaisance est aujourd'hui une réalité »[4], les chiffres présentés indiquent pourtant que la navigation sur voiliers habitables est largement pratiquée par les classes moyennes et supérieures de la société française : 27,5 % des propriétaires interrogés

[1] Alain RONDEAU, « Nos lecteurs sont de vrais marins »…, *op. cit.*, p. 178.
[2] FEDERATION DES INDUSTRIES NAUTIQUES, *Enquête sur le parc français…, op. cit.,* p. 187.
[3] *Id.*, p. 40.
[4] *Ibid.*, p. 41.

appartiennent aux catégories supérieures, les retraités représentant 25,3 % et les catégories moyennes 20,35 %. Les ouvriers, les agriculteurs et les personnes sans emploi totalisent moins de 3 % des pratiquants alors qu'ils sont plus de 12 % à naviguer sur des bateaux à moteur. En 2002, la revue *Bateaux* confirme ces chiffres en titrant « Les cadres à la barre »[1]. L'ouverture sociale ne concerne donc pas la navigation sur voiliers habitables : la démocratisation annoncée est confondue avec une massification, confusion pointée par des sociologues[2] mais entretenue par les différentes catégories d'acteurs de la plaisance : institutions, écoles de voile, chantiers nautiques, architectes et pratiquants.

Ainsi, Daniel Charles, architecte et historien de la plaisance, commente l'enquête de la FIN en insistant sur la démocratisation de la plaisance, sans distinguer les différentes pratiques nautiques : « En ces derniers jours du vingtième siècle, il est temps de tordre le cou à l'une des rémanences les plus ancrées dans le dix-neuvième, à savoir que la plaisance est un loisir de nantis. […] Entamée dans les années cinquante avec le Vaurien et les dinghies hors-bord, la démocratisation de la plaisance est accomplie. Les loisirs sur l'eau sont désormais accessibles à tous. »[3] Aux chiffres nuançant son analyse, l'auteur répond par une pirouette mêlant présent et passé : « On objectera que les ouvriers n'achètent pas les mêmes bateaux que les chefs d'entreprise. C'est exact sauf que les petits bateaux d'aujourd'hui valent bien ceux des chefs d'entreprise d'hier, la preuve. » La preuve en question est que les navires des yachtsmen aisés, comme celui ayant appartenu au père d'Éric Tabarly, n'étaient pas plus grands que les voiliers contemporains les plus communs. Si la rhétorique ne convainc pas entièrement, elle a le mérite de convoquer un navigateur devenu emblématique de la « démocratisation » à laquelle les acteurs du nautisme tiennent tant, et ceci pour des raisons différentes en fonction de la place qu'ils occupent et des intérêts qui y sont attachés. En effet, mythes[4] du progrès et de la démocratisation accompagnent le développement économique du nautisme dont le « chiffre d'affaires a doublé en cinq ans, de 1996 à 2000 »[5]. Ainsi, en 2007, « la filière nautique avec ses composantes – production, distribution, services - regroupe 4 900 entreprises, génère un chiffre d'affaires de 4,16 milliards d'euros et compte plus de 45 000 emplois »[6]. Si la plaisance est une marine destinée « au plaisir » s'opposant, selon l'historien Michel Vergé-Franceschi, aux marines « utiles »[7], les enjeux économiques, touristiques, environnementaux et, je le montrerai, sociaux, sont loin d'être frivoles.[8] L'habitation des voiliers ne peut être comprise qu'en tenant compte de l'ensemble de la filière ou système d'approvisionnement[9], la conception, la production et la distribution de l'objet-bateau étant en lien avec sa consommation.

Le discours sur sa « démocratisation », ou, selon l'idéologie politique convoquée, « sa popularisation », s'impose comme un leitmotiv dès les années d'après-guerre.

---

[1] « Les chiffres clés du nautisme », *Bateaux*, N° 535, 2002, p. 70.

[2] Cf. Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers. Enjeux culturels des modes d'appropriation de la navigation*, Th. 3e c. : Sociologie : Université de Nantes : 2003 et « La démocratisation du nautisme » / sous la direction de Gilda Charrier, Frédérique Chlous-Ducharme, Thierry Michot et Philippe Lacombe, *Les carnets des STAPS*, N° 4, Brest, UBO, 2002/2003.

[3] Daniel CHARLES, « Enquêtes de la F.I.N. Commentaires par Daniel Charles, écrivain, architecte et muséographe »…, *op. cit.*, p. 9.

[4] Stéphanie JOSSO, « La figure d'Éric Tabarly et le développement de la plaisance française. Naissance et évolution d'un mythe », *Montagnes Méditerranéennes*, N° 22, 2005, p. 61-67.

[5] Daniel CHARLES, « Enquêtes de la F.I.N…. »…, *id.*

[6] Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, « Le secteur économique de la plaisance. 25 janvier 2010 (mis à jour le 10 février 2010) », <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-secteur-economique-de-la-plaisance>.

[7] Michel VERGÉ-FRANCESCHI, *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, Robert Laffont, 2002, p. 1146.

[8] Dans le Finistère, la plaisance génère 12 millions d'euros de chiffre d'affaires par an. Cf. Marie-Laure BARADEZ, « La plaisance, en mouvement perpétuel », *Le Progrès de Cornouaille*, N° 3306, 2 avril 2010, p. 10-11.

[9] Marie-pierre JULIEN et Céline ROSSELIN, *La culture matérielle*, Paris, La Découverte, 2005, p. 61.

Le journal *Le Yacht* titre, en 1955, « La voile sport populaire » : « Populariser le sport de la voile fut longtemps l'objectif majeur visé par les dirigeants de la Fédération et par nous-mêmes. Et l'on peut bien dire, à la lumière des résultats acquis que le yachting, entrant enfin dans les mœurs, pénètre de plus en plus dans les couches profondes de la Nation. » Les idéaux valorisés sont pourtant à l'opposé d'un partage avec le plus grand nombre :

> Seul le bateau offre à l'homme le moyen de recouvrer une totale indépendance à l'égard d'un grégarisme sans cesse plus envahissant […] Sur un bateau, tout lui est permis : rester au mouillage pour conserver des liens avec ce qu'il est convenu d'appeler « la » civilisation ; hisser la voile pour s'en échapper ; pratiquer la croisière côtière pour mieux goûter la solitude en l'entrecoupant d'escales fugitives… Et toujours se sentir maître de soi, n'avoir pas de compte à rendre qu'aux forces suprêmes de la Nature qu'on espère favorable et qui, souvent, absout les péchés d'orgueil de ceux qui, avec mépris, l'affrontent hors saison.[1]

La liberté, évoquée dès le milieu du 19e siècle, si chère aux yachtsmen, est celle du seul maître à bord, échappant ainsi aux contraintes de la société d'à terre… tout en obéissant à celles de la société d'en mer. Si un certain prosélytisme s'impose dès le début du 20e siècle, impliquant l'ouverture de la pratique à un large public, à la fortune modeste, c'est pour protéger les acquis d'une navigation de plaisance devant partager le territoire maritime avec les marines professionnelles. De plus, la diversification des loisirs de pleine nature comme le camping, la randonnée en montagne et le canoëing, ainsi que le développement d'autres moyens de locomotion comme l'automobile et la bicyclette représentent une menace pour les adeptes du yachting, qui seraient alors moins nombreux à défendre leur privilège : naviguer « librement » sur les mers.

En 1955, Pierre Lecousin stigmatise de nouveaux concurrents : « Il est bien évident que mis en balance avec la motocyclette, il [le yachting] possède un pouvoir de séduction infiniment plus grand sur les jeunes, et que, comparé au caravaning (fi le vilain mot !), il offre des possibilités infinies qui lui assurent une précellence inattaquable. »[2] La caravane, habitat restreint, mobile, temporaire et de loisir, pourrait être considérée comme le pendant terrestre du voilier habitable. Depuis un demi-siècle, elle apparaît pourtant aux plaisanciers comme l'anti-modèle : en effet, détachée de son véhicule, elle reste inerte, condamnée à sa seule fonction d'habitacle ; de plus, les routes terrestres sont déjà tracées alors que celles maritimes donnent l'illusion d'être vierges, le voilier créant son propre sillage.

La revue *Bateaux*, créée en 1958, convoque elle aussi l'ouverture de la pratique à tous : « Pendant un demi-siècle, le yachting est demeuré une activité confidentielle, que l'on croyait réservée à une seule minorité fortunée. Mais depuis quelques années, le nautisme connaît un développement considérable. […] "Bateaux" veut être le guide de ceux qui accèdent à la voile. Il veut se mettre à la place de ceux qui ne savent pas encore ; il veut aider à se perfectionner ceux qui savent déjà. »[3] Le voilier de plaisance ne doit plus être considéré comme « un article de luxe ». Néanmoins, la revue codifie les modalités d'accès à la navigation, imposant la régate comme pratique dominante : « La navigation de plaisance à voile peut se pratiquer de bien des manières, la régate n'est pas tout le yachting. La promenade en mer, la petite croisière familiale sont des aspects "plein air" du yachting que nous devons encourager selon nos moyens […]. [Mais] la pratique de la régate est indispensable car c'est la meilleure école technique. […] Promenade et compétition ne doivent pas s'opposer ; ces deux formes de navigation se complètent et gagnent à être

[1] Pierre LECOUSIN, « La voile sport populaire », *Le Yacht*, N° 3475, 1955, p. 1.
[2] *Id*.
[3] « Éditorial », *Bateaux*, N° 1, 1958, p. 11.

pratiquées de pair. »[1] Or, en 1958 comme aujourd'hui, une minorité de propriétaires de voiliers habitables participent à des régates, les autres pratiquant la croisière familiale. Ainsi, la volonté de « démocratisation » échoue, les « justes manières de naviguer »[2] promues étant celles d'une élite sportive et financière, du moins en voile habitable.

Le Centre nautique des Glénans (CNG) est créé en 1947 par Philippe Viannay et son épouse Hélène, dans un souci de réinsertion de jeunes résistants par le biais de la pratique de la voile, puis dans une volonté d'enseigner la pratique au plus grand nombre, en lien avec la célébration de valeurs comme celle de la liberté. Le CNG a joué et joue toujours un rôle important[3] de formation à la navigation de croisière ainsi que dans la transmission de pratiques de navigation et de valeurs spécifiques, notamment pour ce qui concerne le thème de la sécurité : « Depuis 1940, nous avions vécu la hantise de l'enfermement dans un continent dominé par les Allemands qui nous privaient de la mer, de l'autre côté de laquelle il y avait la liberté. […] Après la Libération, la mer garda pour nous ce caractère presque sacré, lieu international, lien entre les peuples, possibilités, pour qui possède l'art de naviguer, de se rendre aux quatre coins du monde. »[4] La promesse de communion fraternelle par la pratique de la navigation à voile a-t-elle été tenue ?

En 1965, la revue *Glénans*, éditée par le centre nautique, associe « démocratisation »[5] et massification de la pratique, tous supports confondus : « En 1964, 600 000 plaisanciers naviguaient sur 100 000 bateaux environ. Si les progrès depuis quinze ans sont considérables, l'expansion de la plaisance va encore se poursuivre. » Le développement d'un « marché de forte consommation », associé à un « nivellement des prix », est considéré comme pouvant seul accélérer « la démocratisation de la plaisance à laquelle s'est attaché le Centre nautique des Glénans », le faible coût du *Vaurien,* conçu par Jean-Jacques Herbulot pour le CNG, en étant la preuve. La massification de la production de l'objet-voilier entraînerait-elle celle de sa pratique ?

Dans la même revue, Jean Ginod s'interroge toutefois sur le lien entre l'augmentation du nombre de pratiquants et de voiliers et l'idée « d'un sport populaire, ouvert à tous »[6]. Malgré une volonté d'ouverture, l'analyse des profils socioprofessionnels des stagiaires montre que « les trois-quarts des propriétaires de bateaux font partie des classes aisées, ou même très aisées » : « Conclusion évidente : le yachting n'est pas encore un sport populaire. Et la clientèle des Glénans est celle du yachting en général ». L'auteur de l'article note que l'ouverture sociale de la pratique est difficile du fait même de ses caractéristiques : « Il ne faut pas se dissimuler que la tâche sera longue à accomplir, ne serait-ce que parce que la croisière, comme l'alpinisme, est un sport relativement intellectuel, ce que sont ni le ski, ni le petit dériveur. »[7]

Dix ans plus tard, *Glénans* pose à nouveau la question de la diffusion de la pratique auprès des catégories sociales dites populaires :

> Réservée, avant guerre, à une minorité aristocratique et bourgeoise (seule capable de se faire construire et d'entretenir des yachts en bois), la voile s'est transformée depuis 1945 en même temps qu'elle a considérablement élargi et diversifié son public. La mise en œuvre de nouveaux matériaux (contreplaqué, plastique), la construction en série, le développement des petits dériveurs à bon marché (Vaurien, Caravelle…), la mise en place

[1] « Plein air ou régate », *Bateaux*, N° 2, 1958, p. 11.
[2] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers…, op. cit.*
[3] Un tiers des personnes que j'ai interrogées ont effectué un stage au CNG.
[4] Philippe VIANNAY, *Du bon usage de la France*, Paris, Editions Ramsay, 1988, p. 239.
[5] « La démocratisation de la plaisance », *Glénans*, N° 43, 1965, p. 28.
[6] Jean GINOD, « Quelques réflexions sur le développement du nautisme en général et des Glénans en particulier », *Glénans*, N° 37, 1964, p. 11.
[7] *Id*., p. 13.

de centres et d'écoles de voile ont largement contribué à élargir en nombre et à renouveler socialement le public de la voile. La plaisance est-elle, pour autant devenue, trente ans après la guerre, un loisir ou un sport populaire ? Voici des éléments de réponse, fruit d'une étude statistique réalisée au C.N.G.[1]

Les stagiaires formés aux Glénans en 1976 habitent pour plus de 90 % en ville. Les étudiants et les lycéens occupent la moitié des effectifs, les apprentis, les élèves de second cycle court représentant moins de 1 % de la population scolarisée. Les catégories professionnelles les plus représentées sont, dans l'ordre décroissant, les employés, les cadres du secteur privé, les enseignants et les professions libérales, dont une grande majorité appartient au corps médical : « Un sur deux stagiaires non étudiants est médecin, enseignant ou cadre ». La comparaison avec une enquête faite en 1962 fait apparaître « une baisse légère des catégories supérieures », « due pour l'essentiel à l'accroissement des effectifs des employés ». Par contre, ouvriers, agriculteurs, artisans, commerçants et marins professionnels totalisent moins de 10 % des effectifs. La « démocratisation » de la formation n'en est donc pas une, certaines catégories sociales n'étant pas représentées. Par contre, la massification de la pratique entraîne une ouverture aux classes moyennes, qui, contrairement au discours en vigueur, ont représenté une partie non négligeable des adeptes du yachting dès la seconde moitié du 19e siècle.

De quelle « popularisation » ou « démocratisation » souhaitée, voire revendiquée, est-il donc question pour la navigation sur voiliers habitables ? Pourquoi ce thème revient-il de manière obsessionnelle ?

Le discours actuel, élitiste, stigmatise les postulants à la plaisance, les qualifiant de « vacanciers »[2] à défaut d'être des « marins » ou des « plaisanciers », coupables de transformer leurs bateaux en « caravanes » ou « ventouses », et de ne pas naviguer selon des modalités dictées en fait par la course et la régate, niant alors les contraintes sociales et matérielles propres à la croisière familiale.

En même temps, paradoxalement, l'idée d'une démocratisation de la navigation sur voiliers est affirmée avec force et conviction alors même que les effets de la massification sont décriés. Il semblerait donc que l'idée d'une « popularisation » ou « démocratisation » ne corresponde pas à la diffusion effective de la pratique auprès de toutes les catégories sociales, dont celles « populaires »[3], mais plutôt à la volonté d'une diffusion des valeurs qui y sont associées : être un « marin », c'est-à-dire libre, autonome et seul maître à bord, échappant un temps à la société d'à terre dont les contraintes sont ressenties comme aliénantes.

Déclinaisons d'une doxa

1. Naître en 1950

Au discours affirmant que la plaisance contemporaine s'est démocratisée à partir des années d'après-guerre, grâce au progrès technique permettant l'utilisation de matériaux et de modes de production nouveaux permettant la construction de voiliers bon marché, est associé

[1] Christian BAUDELOT, « Qui vient aux Glénans ? », *Glénans*, N° 87, 1976, p. 40.
[2] Terme utilisé par un responsable du CSNP rencontré en 2002.
[3] Pour Pierre BOURDIEU, les catégories sociales populaires sont représentées par « les salariés agricoles, les exploitants agricoles, les manœuvres, les ouvriers spécialisés et qualifiés », in *La distinction*, Paris, Ed. De Minuit, p. 153-156. En accédant à la pratique de la voile, ces plaisanciers ne manqueraient pas de reformuler les modalités d'exercice en fonction de leur propre culture, comme c'est la cas avec la navigation à moteur, largement préférée à celle à la voile par les ouvriers, les cadres moyens, les techniciens et les employés, cf. FEDERATION DES INDUSTRIES NAUTIQUES, *Enquête sur le parc français…, op. cit.,* p. 41.

un autre récit, largement partagé par les acteurs du nautisme. En effet, la plaisance contemporaine serait « née » dans les années cinquante, et plus particulièrement grâce, d'une part, au « génie » de quelques architectes comme Jean-Jacques Herbulot puis Philipe Harlé, tous deux travaillant pour le Centre nautique des Glénans et, d'autre part, à la victoire du navigateur Éric Tabarly lors de la Transat anglaise en 1964.

Il a également été écrit que la plaisance ainsi définie n'aurait rien à voir avec le yachting d'avant-guerre, élitiste, réservé aux grandes fortunes faisant naviguer leurs navires lors de régates et de courses en haute mer. La petite navigation de plaisance en croisière familiale n'aurait donc pas existé avant 1950. Seuls les riches auraient navigué en famille sur des yachts de luxe, dans un but clairement ostentatoire, et la régate aurait été l'unique modalité de navigation des petits yachts : « Dès le début des années 50, la plaisance [de croisière] connaît un extraordinaire développement en France, alors qu'elle était auparavant réservée à la petite caste très fermée et fortunée qui pratiquait le "yachting" »[1] affirme Fabrice Gelin ; « C'est d'ailleurs dans le domaine de la croisière que l'on va innover [à partir de 1950] car la possibilité de croiser le long des côtes sur son propre bateau est devenu possible par l'allègement des yachts : auparavant il fallait disposer d'un gros bateau et d'un équipage professionnel »[2] déclare François Puget ; « Jusqu'alors [années 40-45], la croisière côtière, et plus encore la course-croisière, ont été réservées à une infime partie des plaisanciers […] »[3] précisent Éric Vibart et François Chevalier.

C'est en quelque sorte la face héroïque du récit, en lien avec les valeurs de la République : l'accès à la voile, et donc à la liberté, pour tous ; les innovations techniques et architecturales appliquées à la production industrielle, c'est-à-dire le progrès, pour tous ; les victoires des coureurs au large sur des voiliers toujours plus performants, héros post-modernes, c'est-à-dire la diffusion circumterrestre des valeurs de l'individu, du progrès et de la liberté.

L'autre face du récit se dit en aparté. Élitiste et mélancolique, il s'écrit plus rarement : « l'âge d'or » du yachting d'avant-guerre est bel et bien terminé... Si la démocratisation du nautisme est un acquis indéniable, faisant fonctionner toute une économie, peu de plaisanciers sont de « vrais » marins. Rien n'est plus comme avant : les ports et les mouillages surchargés ne sont qu'un pâle aperçu de l'Éden perdu. La large majorité des bateaux en polyester construits en série, bénéficiant certes d'acquis techniques et architecturaux certains, ne naviguent pas aussi bien que leurs aïeux, en « sacrifiant la vitesse sur l'autel du confort »[4].

La démocratisation aurait donc apporté sur mer les valeurs d'à terre, celles-là même que les « marins » fuient. Architectes et chantiers déplorent cet état de fait, mais, pris dans les rets de « la loi du marché », ils ne peuvent que répondre à la demande des clients, « plaisanciers moyens », peu au fait des usages maritimes, coupables de désirer toujours plus de confort d'habitation. Les voiliers volumineux, lourds, aux francs-bords démesurés et au fardage important, toujours plus équipés, naviguent peu : ce sont des « caravanes flottantes » transformées en « bateaux-ventouses » lorsqu'ils restent au port. Bien sûr, le néo-plaisancier ne serait pas entièrement responsable : son épouse, attachée par « nature » à son habitation terrestre, participe à la transformation de la navigation de plaisance familiale en camping portuaire.

---

[1] Fabrice GELIN, *Le Centre Nautique des Glénans : histoire d'une utopie pragmatique*, Mémoire de DEA : Sociologie historique et comparée du politique : Université de Paris X – Nanterre : 1998, p. 16.

[2] François PUGET, *Images de voile. 100 ans de plaisance en Bretagne*, Brest, Le Télégramme, 2000, p. 65.

[3] Eric VIBART et François CHEVALIER, *Saga de la plaisance. 150 ans de techniques et de passions* : hors-série N° 12, Paris, Ed. Voiles et voiliers, 1997, p. 30.

[4] Note de cours d'architecture navale transmise par un architecte en 2001.

J'appellerai ce récit la doxa[1] nautique, c'est-à-dire le discours reprenant les croyances partagées par l'ensemble des acteurs du champ de la navigation sur voiliers, portant sur la constitution de la pratique et l'attribution de valeurs aux catégories de « marins » et de « plaisanciers ». Si le travail des sociologues[2] est d'objectiver cette doxa et de la mettre en lien avec les rapports de domination des différents acteurs du champ, le mien est différent puisqu'il vise à comprendre une pratique singulière, l'habitation contemporaine des voiliers de plaisance dans le cadre de croisières en famille et/ou entre amis. Cependant, cette compréhension ne peut pas se faire sans celle des champs sociaux objectivés, producteurs de discours et de pratiques qui forment en quelque sorte les cadres sociaux dans lesquels les pratiques d'habitation se déroulent. Bien plus, mon objet d'étude s'est avéré appartenir au refoulé du discours dominant, en lien, bien entendu, avec ma propre position dans le champ : femme, épouse, mère et chef de bord.

Pour Raymond Aron[3], l'évènement historique n'existe pas en soi : il est construit par l'historien à partir des concepts mobilisés, ceci dans le but d'une démonstration. Quel serait donc l'ensemble cohérent qui permettrait de mieux comprendre la plaisance contemporaine ?

Le récit historique doxique ne permet pas de comprendre mon objet de recherche ; au contraire, il le voile. J'entreprendrai donc, tout au long de ce travail, à partir de la consultation de sources historiques, la description d'une pratique de navigation de plaisance maritime, côtière ou hauturière, à bord de petits et moyens voiliers, menés par leurs propriétaires, seuls ou aidés d'un équipage de professionnels ou bien d'amateurs, entre hommes, en couple ou en famille. Il ne s'agit pas, comme dans un travail de sociologie historique, d'expliquer l'apparition de ce type de navigation, ni son développement, mais d'en proposer une description en lien avec les thèmes qui traversent la plaisance d'aujourd'hui afin de mieux comprendre les pratiques observées sur le terrain.

2. Oublier

La doxa se structure en fait dès les années d'après-guerre, les différents acteurs de cette période souhaitent rompre avec le passé et revisitent les sources pour donner une vision conforme au nouveau récit historique, ce dernier apparaissant comme un mythe fondateur de la massification de la pratique. Ainsi, en 1965, Jean Peytel convoque l'ouvrage de Philippe Daryl :

> La lecture d'un des premiers ouvrages connus, *Le Yacht*, de Philippe Daryl, édité en 1890, est assez réjouissante pour le pratiquant d'aujourd'hui, qui apprend que le yachtman de la fin du siècle dernier devait avoir des revenus assez solides pour armer un véritable navire tel que se concevait le yacht, entretenir un équipage nombreux et satisfaire aux obligations mondaines que comportait éventuellement l'exercice de ce que, par euphémisme, on appelait un sport. C'est la période des grands yachts à vapeur de 30, parfois 50 m hors tout, véritables paquebots miniatures où l'on répétait, au port ou en mer, les mêmes mondanités qu'à terre. C'est aussi l'époque des grands voiliers de croisière ou de compétition. [4]

Pourtant, si Philippe Daryl fait état dans son ouvrage d'un yachting de luxe, il y prône aussi la navigation par soi-même sur de petits yachts, pratique économique et formatrice : « Il

[1] Christiane CHAUVIRÉ et Olivier FONTAINE, *Le vocabulaire de Bourdieu*, Paris, Ellipses, 2003, p. 35-36.
[2] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers…, op. cit.*
[3] Raymond ARON, *Leçons sur l'histoire*, Paris, Fallois, 1989, p. 155-173.
[4] Jean PEYTEL, « Introduction. Du yachting traditionnel aux sports de l'eau », p. 4-14 in : *Le yachting* : voile-moteur, Paris, Larousse, 1965, p. 6-7.

ne s'agit pas là de voyager comme un colis sur un navire à soi, conduit par un homme du métier, ce qui n'est pas plus du yachting, pour le dire en passant, qu'une promenade en voiture n'est de l'équitation. Il s'agit de se fier à ses propres connaissances, à son sang-froid et à ses muscles du soin de tout gouverner, de tout faire, à bord d'un bateau où l'on est *seul*. »[1] À la fin du 19e siècle, le « véritable » yachting n'est pas celui décrit par la doxa comme une navigation de luxe ou exclusivement dédiée à la course, mais bien la navigation par soi-même sur de petits yachts économiques pouvant être maniés seuls en croisière côtière, et même, parfois, hauturière.

Si Daniel Charles, architecte naval et historien faisant aujourd'hui autorité dans le milieu nautique, mentionne l'existence, aux côtés d'une plaisance de luxe, d'une navigation plus modeste, il ne choisit cependant pas de la prendre comme objet d'étude, ses travaux étant dédiés à la science de l'architecture navale appliquée à la course : « Mais il serait faux de croire que seuls les riches prennent (ou font semblant de prendre) plaisir à la navigation. La fascination de la mer et des bateaux agit sur tout le monde sans distinction de sexe ou de classe sociale. […] Ils sont des centaines, des milliers à faire du yachting à la petite semaine, sans le style ni la débauche d'argent qui sont les caractéristiques habituelles de cette activité. […] Malheureusement, on ne sait pratiquement rien de ces sans-grade du yachting : les plaisanciers. Mais ils existaient. Ils naviguaient sur ce qu'ils trouvaient, le professionnel ayant déjà un bateau, et les petits bourgeois achetant d'occasion un vieux canot »[2].

Le ton est donné : les plaisanciers du 19e siècle, ceux qui naviguent pour le plaisir sur de petits bateaux, en dehors de toute idée de compétition, ne seraient pas tout à fait des yachtsmen, mais les « sans-grade du yachting ». Aucun architecte ne se serait soucié de la conception de leurs embarcations. Seuls les yachts destinés à la course ou aux voyages luxueux feraient partie du patrimoine architectural de la navigation de plaisance.

Cette analyse est en lien avec l'idée, largement partagée tant par les propriétaires de voiliers que par les architectes navals et les institutions nautiques, de la décadence de la plaisance contemporaine en regard d'un « véritable » yachting d'avant-guerre, fruit des progrès techniques et de quelques architectes navals dont le génie est célébré. Cette décadence serait en lien avec d'une part, le jugement esthétique concernant les nouveaux matériaux de construction employés (« Qu'est-ce que tu penses des bateaux en plastique ? » me demandait récemment le propriétaire d'un petit voilier en polyester, qui, sans attendre ma réponse, ajouta précipitamment : « C'est pas terrible, mais bon, c'est moins cher et plus facile d'entretien ! »), et d'autre part, le manque d'acculturation maritime des nouveaux plaisanciers, supposés ne pas savoir naviguer, occupant illégitimement une place de port devenue rare. Si tous les acteurs déplorent cette situation et la mettent en lien avec la production de voiliers dits « caravanes », reproduisant le confort d'un studio terrestre au détriment d'aménagements marins, la responsabilité en est imputée aux « plaisanciers moyens » qui demanderaient toujours plus de confort d'habitation.

La capacité des architectes à concevoir de « vrais » bateaux n'est cependant pas remise en cause : ils sont fiers de signer les plans de voiliers de course au large, sans cesse plus « performants », c'est-à-dire rapides, bénéficiant des dernières innovations techniques. Pour les acteurs du champ de la navigation sur voiliers, qui se qualifient parfois de « navigateurs », l'enjeu serait d'appartenir à la catégorie des « marins » ; les « plaisanciers », ce sont les autres.

[1] Philippe DARYL, *Le yacht. Histoire de la navigation maritime de plaisance*, Paris, Ancienne Maison Quantin, Librairies-imprimeries réunies, May et Motteroz, 1890, p. 317.
[2] Daniel CHARLES, *Le yachting. Une histoire d'hommes et de techniques*, Paris, Editions Maritimes et d'Outre-Mer, 1980, p. 84-85.

3. Se nommer

L'étude de sources comme le périodique *Le Yacht*, qui paraît à partir de 1878, permet de nuancer ce tableau : dès les années 1880, un propriétaire de yacht se nomme « yachtsman » ou « amateur de navigation de plaisance »[1], qu'il navigue en course, en promenade ou en voyage, sur de petits ou de grands navires. La prononciation du mot a son importance : dès la fin du siècle, celle de « yaksmen » est recommandée aux lecteurs du journal, qui est dérivée du mot yacht, prononcé alors « yak », à la hollandaise, et non « yôt », à l'anglaise.[2]

À la fin du 19e siècle, la propulsion à voile reste valorisée malgré l'apparition de la vapeur, puis, à partir des années 1910, du moteur à essence : « Ce n'est plus là, pour nous du moins, la vraie navigation. Il nous faut l'eau barbotant sur les plat-bords, l'embarcation mollissant et se redressant à la risée, les voiles faseyant à l'aulofée, les embruns nous fouettant le visage, et, tous ces 1000 riens qui, sans saveur pour le profane, font les délices du véritable amateur. »[3] Ces amateurs tiennent à être différenciés des « canotiers »[4], à la mauvaise réputation, ainsi que des amateurs de pêche qui, du moins en Méditerranée, sont appelés « plaisanciers »[5]. Les adeptes de deux pratiques distinctes, le *cruising* et le *racing*, c'est-à-dire la navigation de croisière et celle de course, s'expriment tour à tour dans le journal. Les premiers déplorent de ne pas bénéficier d'autant de considération que les seconds, et reprochent aux *racers*, trop légers et peu habitables, de ne pas être de « véritables yachts ».

Dès la fin du 19e siècle, les caractéristiques du *cruiser*, yacht destiné à la promenade ou au voyage, sont énoncées :

> Il faudrait un bateau, ayant des emménagements commodes pour rendre l'existence confortable à bord, pouvant supporter tous les temps, puisqu'on resterait plusieurs jours à la mer, assez stable de forme pour qu'il puisse rester habitable par vent de travers, n'ayant pas trop de tirant d'eau pour entrer plus facilement dans les ports à toute heure de marée, pouvant s'échouer facilement afin de rendre possible les arrêts dans les avants ports quand le séjour dans une ville doit être de peu de durée ; il faudrait, en un mot, un bateau réellement adapté à la navigation sur notre littoral. Comme on le voit, les amateurs de cruising ont un rôle à remplir et un rôle important.[6]

L'opposition entre *cruising* et *racing* est modulée par le désir des *cruisermen* de participer à des courses avec leur yacht de croisière, et réciproquement, celui des *racingmen* d'effectuer des croisières familiales entre chaque régate et, plus prosaïquement, de loger à bord leur équipage de course, afin d'économiser les frais d'hôtel.

L'éthique de l'amateur de yachting développée dans le journal *Le Yacht*, à la fin du 19e siècle, est propre à la moyenne et petite bourgeoisie, qui valorise l'autonomie, la prise de responsabilité, le travail intellectuel et l'engagement physique, et qui diffère ainsi de celle adoptée par la haute bourgeoisie ou l'aristocratie ayant recours aux services de domestiques. Ainsi, le titre de « véritable yachtsman » est donné à ceux qui, bien qu'amateurs, dirigent eux-

[1] « Comment doit-on prononcer les mots "yachting" et "yachtsman" », *Le Yacht*, N° 1041, 1898, p. 90.
[2] Un demi-siècle plus tard, dans les années cinquante, la prononciation du mot « yacht » est à nouveau rediscutée dans le journal *Le Yacht*. Si, à la fin du 19e siècle, la prononciation « yak » a pour but de prendre de la distance avec l'hégémonie maritime anglaise, pour Jacques Vieille, dans la période d'après-guerre, elle permet de différencier les « bateaux de riches », appelés « yotts », de ceux plus modestes, les « yacs ». Jacques VIEILLE, « Sur une prononciation », *Le Yacht*, N° 3353, 1953, p. 190.
[3] *Le Yacht*, N° 4, 1878, p. 22.
[4] *Id.*
[5] *Le Yacht*, N° 416, 1886, p. 93 et N° 417, 1886, p. 106.
[6] « Le cruising », *Le Yacht*, N° 414, 1886, p. 66.

mêmes leur yacht. Ceux qui maîtrisent vraiment l'« art de la navigation de plaisance » savent faire les calculs de navigation, manœuvrent eux-mêmes leur navire et, parfois, poussent le talent à le dessiner et à suivre de près sa construction. Cette éthique de l'amateur éclairé est encore valorisée à la fin des années 1950 dans les colonnes du *Yacht*, où sont explicitement distingués, d'une part, le « sens marin » sensitif, incorporé, qui ne s'enseigne pas, et d'autre part, les multiples apprentissages requis pour devenir un plaisancier. Ainsi, « la plaisance rend souhaitable, sinon indispensable, le sens marin, mais le sens marin ne suffit pas à la plaisance » :

> Naviguer en plaisance, pour son plaisir, suppose un choix et une philosophie. Nous tentons de défendre ici une tradition de yachting que certains accuseront d'anti-démocratique. […] Le plaisancier hérite de la tradition la plus exigeante. C'est un amateur auquel on ne pardonne rien. […] Le malheureux plaisancier sera le point de mire de dix professionnels prêts à railler une mauvaise manœuvre, à se détourner – avec quel mépris ! – d'un bateau en désordre, d'un équipage à la tenue négligée. Et la mer, elle, sera impitoyable : elle sanctionnera, avec une gravité sans mesure, la faute ou l'erreur. Sans parler du mépris qui émane des yachtsmen confirmés, aux bateaux impeccables et aux manœuvres sans bavures. Mépris qui se transformera en camaraderie la plus chaude s'ils vous admettent en pair, et la taille du bateau ne fait rien à l'affaire. […] Les jeunes qui ont choisi la plaisance doivent s'en souvenir. Sinon, ils peuvent devenir des marins, mais sûrement pas des plaisanciers. [1]

La culture plaisancière s'est donc constituée dans un rapport ambivalent aux marines professionnelles, avec lesquelles elle doit composer en partageant un territoire, un vocabulaire et une législation. Si l'on se réfère à la figure logique de la hiérarchie formalisée par Louis Dumont[2] comme l'englobement de la valeur contraire, pour les tenants de l'éthique de l'amateur, la dénomination de « plaisancier » englobe celle de « marin ».

La même année, des passionnés créent un nouveau journal, le mensuel *Bateaux*. Le ton diffère : s'il s'agit d'aider chacun à accéder à la plaisance, l'idéal n'est pas celui de l'amateur éclairé, idéologie soutenue par *Le Yacht*, mais celui des professionnels de la course au large. En effet, depuis la fin des années de l'entre-deux-guerres, la course-croisière se professionnalise progressivement, les méthodes de rationalisation des tâches sont appliquées à la compétition sportive. L'amateurisme est exclu : lors de courses, le propriétaire doit ainsi céder sa place de skipper s'il n'est pas reconnu comme le plus compétent à bord. La sociologue Cécile Créac'h montre que ce mouvement de professionnalisation s'accélère en France à partir des années soixante-dix, les coureurs se séparant alors des plaisanciers amateurs, naviguant sur des bateaux différents, et aboutit à une institutionnalisation à la fin des années quatre-vingt. Aujourd'hui, la course au large apparaît comme un « modèle d'excellence »[3] dans le champ de la navigation sur voiliers.

Dès les années cinquante, *Bateaux* invite fermement ses lecteurs à participer à des régates afin d'acquérir les rudiments de la culture nautique plaisancière : « La course en haute mer étant l'Université de la plaisance, chacun se doit d'y obtenir quelques grades. »[4] En 1959, Jean Dumet différencie catégoriquement « la famille des "marins" qui passent leurs vacances sur l'eau »[5] des « plaisanciers terriens » utilisant leur navire pour faire des promenades à la journée ou des sorties de quelques jours, ne passant que quelques nuits à bord.

---

[1] « Marins et plaisanciers », *Le Yacht*, N° 3644, 1958, p. 52.
[2] Louis DUMONT, *Homo hierarchicus*, Paris, Gallimard, 1979 [1966].
[3] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers…, op. cit*., p. 156-178.
[4] « Course Croisière, école de perfectionnement », *Bateaux*, N° 62, 1963, p. 47.
[5] Jean DUMET, « Voiliers habitables d'aujourd'hui », *Bateaux*, N° 17, 1959, p. 43-44.

De son côté, le Centre nautique des Glénans revendique son attachement à la culture nautique d'autres professionnels de la mer, les pêcheurs de Concarneau, reniant ainsi toute référence au yachting d'avant-guerre, considéré comme élitiste :

> Il y avait bien, ici ou là, quelques yachts, souvent avec matelots, quelques clubs plus ou moins snobs dont certains, l'Union des croiseurs notamment, naviguaient vraiment et rassemblaient des capitaines valeureux que nous n'égalions pas ; la Fédération coulait des jours tranquilles et ne gênait guère ; des centres de voile, hérités de Vichy ou du scoutisme, fonctionnaient en milieu fermé. Les Glénans, à leurs débuts, n'imaginèrent même pas prendre des contacts. C'était un autre monde et il y avait tant de place… C'est plutôt du côté des pêcheurs que nous cherchions des leçons et l'enseignement de haute mer débuta, équipages et stagiaires mêlés, sur trois thoniers, *Lilas blanc, Demn Dey et Caporal Guicheteau*, commandé par trois patrons-pêcheurs.[1]

Pour le Centre nautique des Glénans comme pour les rédacteurs de la revue *Bateaux,* le modèle du « marin » englobe celui du « plaisancier » : « Bref, pour vivre libres aux îles Glénans, il fallait transformer des habitants temporaires en marins. »[2] Les navigateurs de course au large sont considérés comme des modèles à égaler : le Groupe international de croisière des Glénans (GIC-G) est formé en 1970, armant des bateaux participant à des courses en haute mer, s'inscrivant ainsi dans la tradition du *racing* du 19e siècle.

La rupture instaurée dans les années d'après-guerre ne s'opèrerait pas tant sur un plan social, la démocratisation n'étant qu'une massification, que sur un renversement de la hiérarchie des valeurs : si, avant-guerre, l'idéal du plaisancier amateur englobe celui du marin professionnel, après-guerre, l'idéal du vrai marin professionnel englobe celui du plaisancier… qualifié alors de terrien. Au nom de ce nouvel idéal, Jean Merrien plaide pour la prononciation « yak » qui est celle utilisée par « tous les marins des quatre marines, du littoral atlantique et de la Manche ». Ainsi, « les plaisanciers, de croisière et même de régate, ont tout intérêt, moral et même matériel, à se classer parmi les marins, à s'exprimer comme eux ; au lieu qu'une prononciation différente les fait traiter de snobs, et rejeter de la grande famille maritime, qui n'a déjà que trop tendance (et motifs…) à les considérer comme des terriens, ou des marins de deuxième qualité »[3].

Parallèlement à la massification de la plaisance s'impose donc un modèle du « vrai marin », professionnel, navigateur en course au large ou aventurier circumterrestre, englobant celui du plaisancier amateur. Cette hiérarchie impose alors sa violence symbolique. En effet, en regard de ce nouveau modèle, la petite navigation maritime de plaisance pratiquée entre amateurs, dans un cadre amical et familial, bien que constitutive du yachting du 19e siècle, n'apparaît que comme un pâle reflet de la « vraie navigation », celle compétitive, hauturière et professionnelle. La reformulation d'un récit historique en accord avec la nouvelle hiérarchie des valeurs la délégitime d'autant plus.

Tout pour la vitesse… Et l'habitation ?

Dans l'ouvrage intitulé *Saga de la plaisance*[4], hormis la mention anecdotique du récit du tour du monde de la famille Brassey sur le *Sunbeam*, navire de plus de 50 mètres de

[1] « La mer libre », p. 195-207 in : *La mer vue des Glénans* / Centre nautique des Glénans, Paris, Seuil, 1978, p. 196.
[2] « L'apprentissage de la mer », p. 41-50 in : *La mer vue des Glénans* / Centre nautique des Glénans, Paris, Seuil, 1978, p. 43.
[3] Jean MERRIEN, « Réponse de Jean Merrien : yak, yotte, ou yote ? », *Le Yacht*, N° 3350, 1953, p. 160.
[4] Eric VIBART et François CHEVALIER, *Saga de la plaisance…, op. cit.*

longueur, aucune allusion n'est faite à la pratique d'une navigation dite de voyage ou de promenade, le long des côtes françaises et au-delà, sur des yachts de petite et moyenne taille, menés par des propriétaires à la fortune plus modeste. Aujourd'hui, l'histoire de la plaisance rime avec joutes sportives, exploits de vélocité et d'aventure, reflétant ainsi les thèmes dominant le champ de la pratique contemporaine. L'activité d'habitation à bord, et plus précisément celle d'habitation en navigation de croisière, n'apparaissent pas comme dignes d'intérêt. Les concepteurs semblent tiraillés entre ce qu'ils estiment être leur rôle professionnel, c'est-à-dire le dessin d'une carène sûre et performante, et une demande d'aménagements intérieurs, souhaités toujours plus vastes et confortables.

Cette façon d'appréhender le projet architectural oppose la fonction de déplacement du voilier à celle d'habitation, étouffant alors toute problématisation de l'habitation en navigation. Ainsi, le dessin des aménagements intérieurs ne relève plus de la compétence des architectes navals mais est aujourd'hui attribué à des architectes d'intérieurs ou à des designers, de surcroît de plus en plus souvent peu au fait des contraintes propres à l'habitation en navigation.

L'aménagement du pont des voiliers de croisière est conçu dans l'optique d'une navigation effectuée en solitaire par le skipper, même si ce dernier est accompagné d'un équipage familial ou amical. Questionné en 2002 à propos de la question de l'habitabilité des voiliers de plaisance, un responsable institutionnel déclare que « l'habitabilité, c'est une notion pour terriens ! », regrettant par ailleurs l'évolution de la plaisance contemporaine, les voiliers étant transformés en… « caravanes » : « Avant, ce qui importait, c'était la finesse du bateau, sa vitesse, sa ligne. Maintenant, c'est le nombre de couchettes ».

Or, contrairement à ce qu'affirme la doxa, la valorisation de la fonction d'habitation des voiliers n'est pas propre à la massification de la pratique.

Les dictionnaires de marine du 18e siècle définissent le yacht comme un navire destiné à la promenade et aux petites traversées, comportant quelques aménagements « commodes ». En 1722, Nicolas Aubin définit ainsi le yacht, également orthographié *Yagt* ou *Yac* : « C'est un bât. [bâtiment] ponté et mâté en fourche […]. Il tire fort peu d'eau et est excellent pour de petites bordées. On a coutume de s'en servir à des promenades et à de petites traversées. […] Les grands yachts […] ont des écoutilles et une teugue [ici synonyme de tente] élevée à l'arrière, une chambre à l'avant et une ouverture en rond au milieu, qui est couverte de vitres qui s'élèvent au-dessus en lanterne, par où le rum [fond de cale] est éclairé, et autour de laquelle il y a un banc pour s'asseoir.»[1]

Un demi-siècle plus tard, Daniel Lescallier reprend sensiblement la même définition : « Les yachts sont en général des bât. légers, faits pour la marche et servant à faire des traversées et des promenades. Le gréement distinctif des yachts proprement dits, consiste en un grand mât, un mât d'artimon et un mât de beaupré, avec les mêmes voiles que le ketch et alors toute la différence qu'il y a d'un yacht à un ketch, consiste en ce que le premier est décoré, garni très légèrement, construit pour la marche, avec des logements commodes, et que le ketch au contraire est fait pour le commerce. »[2] L'auteur précise que « les officiers généraux de la Marine d'Angleterre, les Capitaines de vaisseaux, les Seigneurs » ne sont pas les seuls à naviguer sur des yachts : « Beaucoup de particuliers aisés, même qui ne tiennent point de la marine, se plaisent à faire construire et gréer des yachts de 60 ou 80 tonneaux, plus ou moins, qui leur servent, dans la belle saison, à faire de petits voyages le long de leurs côtes, en France, en Hollande, quelques fois jusqu'à Lisbonne ou Cadix. » Dans les dernières années du 18e siècle, Bourdé de Villehuet définit le yacht comme « une embarquation [sic] de plaisir, gréée en voiles latines, qui doit tirer peu d'eau, être vite de marche, sûre à la mer, propre et

[1] Nicolas AUBIN, Dictionnaire de marine contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale, Amsterdam, Jean Covens et Corneille Mortier, 1722, p. 769.

[2] Daniel LESCALLIER, Vocabulaire des termes de marine anglais et français en deux parties, Paris, Imprimerie Royale, 1777, p. 286.

commode. On ne s'en sert que dans les ports pour aller à de petites distances et se promener. »[1]

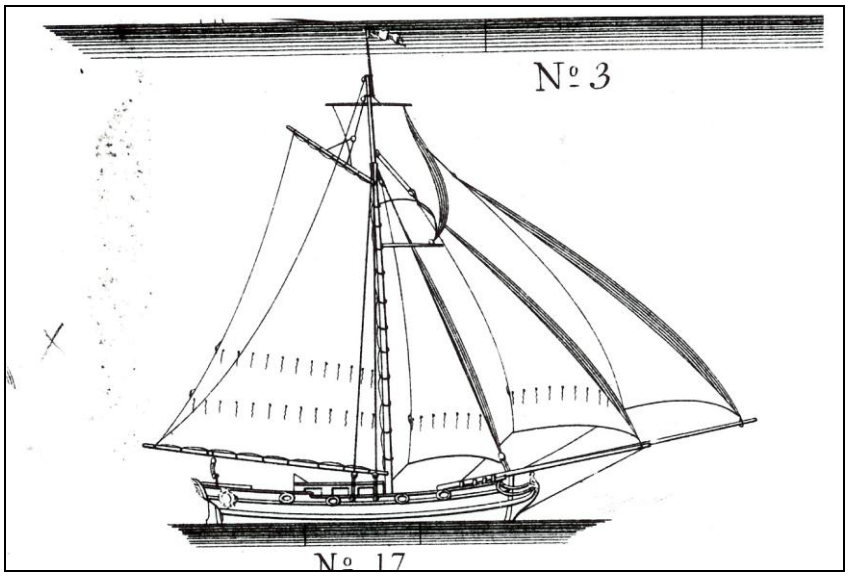


Figure 1 : « Un yacht de plaisance », illustration N° 17, Frederik Henrik Chapman, Architecture navale, 1768. Cliché du Musée national de la Marine, Photothèque, Paris.

L'ouvrage de Frederik Chapman[2], paru en 1768, figure un « yacht de plaisance » aux dimensions moyennes. La coque présente un travail de décoration. Un petit rouf muni de hublots latéraux permet d'éclairer un espace intérieur aménagé de façon à rendre « commode » la vie à bord.

Au 19e siècle, la fonction d'habitation des yachts se précise, ces derniers étant alors comparés à l'habitation terrestre. Le vice-amiral Willaumez décline les propriétés d'habitation du navire avant même celles ayant trait à la navigation : le yacht « ou Yac (on prononce iaque) », est un « bâtiment de plaisance, ayant la distribution intérieure d'une petite maison, toutes les commodités pour le coucher, le manger ; il est gréé d'un mât portant une voile, un beaupré avec foc et trinquette »[3]. Le *Grand dictionnaire universel* de Pierre Larousse, édité en 1876, précise que le yacht est « une sorte de bât. léger, plus particulièrement employé dans des régates et les promenades. […] Le Y. est ordinairement coquet, bien aménagé et réunit à l'intérieur tout le confortable que comporte un si petit espace. Au dehors, il affecte la même coquetterie ; il est fin de fonds, bon marcheur, bien gréé, bien manœuvré et sait au besoin supporter un coup de vent. Le Y. résiste souvent à une tempête que de forts navires sont impuissants à braver. Le cas est rare, parce que, en général, ces petits bât. ne prennent la mer que par un beau temps, côtoient les rives, et que leur tirant d'eau leur permet d'entrer dans tous les ports ; mais cela s'est présenté plusieurs fois. »[4]

Au milieu du siècle, les yachtsmen acquièrent le droit de diriger eux-mêmes leur navire, échappant ainsi à la législation propre aux marines professionnelles. L'historien Nicolas Guichet raconte le combat entamé par un yachtsman contre l'administration qui aboutit, en 1850, « à la reconnaissance officielle de la navigation de plaisance et la création du

[1] Jacques BOURDÉ DE VILLEHUET, *Manuel des marins ou dictionnaire des termes de marine,* Paris, Barrois l'aîné, 1798, p. 289.
[2] Frederik Henrik CHAPMAN, *Architecture navale*, Douarnenez, Le Chasse-Marée-Armen, 1996 [reproduction en fac-sim. de l'éd. de 1768], figure N° 17.
[3] Vice-Amiral Jean-Baptiste-Philibert WILLAUMEZ, *Dictionnaire de Marine*, Paris, Bachelier, 1825.
[4] Pierre LAROUSSE, *Grand dictionnaire universel du 19ème siècle*, Paris, Larousse, 1876.

premier permis de navigation de plaisance »[1]. La circulaire du 23 mai 1862 autorise tous les yachts, petits et grands, à naviguer avec un simple « permis spécial »[2], remplaçant le rôle d'équipage et l'embauche d'un maître d'équipage. Ce privilège n'est pas sans conséquences sur la représentation du yacht : rien n'empêche alors qu'il puisse être considéré comme un "chez-soi nautique", son propriétaire étant, comme à terre, le maître de maison : « Autrefois, le propriétaire d'un Y. n'était pas maître chez lui ; il était contraint d'avoir à son bord un capitaine, et ce capitaine avait le droit de le faire mettre aux fers, ce qu'il ne faisait pas, mais tout au moins il pouvait agir à sa guise et ne relevait absolument que de l'autorité maritime. En outre, les formalités d'inscription et de navigation étaient fort assujettissantes et, par conséquent, peu encourageantes. Aujourd'hui, ces difficultés se sont évanouies, et le propriétaire d'un yacht est roi à son bord. Il navigue à ses risques et périls. »[3]

L'engouement de la petite et moyenne bourgeoisie pour la navigation de plaisance ne surprend plus, le yacht reproduisant sur l'eau, de façon paradigmatique, le lieu privé au sein duquel le chef de famille est maître en son royaume, exerçant son autorité et sa responsabilité sur son équipage, matelots salariés ou amis amateurs, ainsi que sur ses passagers, famille et amis, retrouvant ainsi une « liberté » perdue tant dans son travail que dans sa vie quotidienne urbaine.

Décrire les pratiques d'habitation des voiliers en croisière, aujourd'hui comme hier

Ainsi, l'étude précise de sources antérieures à 1950, période identifiée aujourd'hui comme étant celle de la naissance de la petite croisière familiale, permet de prendre de la distance avec une doxa niant sa légitimité au regard de la course au large et de la régate. Du fait de l'absence de travaux sur cet objet, il m'a donc fallu esquisser à grands traits une ébauche de la petite navigation de croisière au 19e siècle afin de comprendre celle d'aujourd'hui, paradoxalement largement majoritaire (je rappelle que 90 % des voiliers habitables des côtes françaises naviguent dans le cadre de croisières familiales et/ou amicales) et pourtant méconnue, voire même méprisée. Le temps de recherche passé dans le dépouillement de ces sources, souvent peu accessibles, et la place importante qui leur est accordée dans ce travail sont en lien avec la violence symbolique dont est l'objet la petite croisière dans le monde du nautisme et avec l'envie de proposer un éclairage différent sur une pratique nautique tout aussi légitime que celles sportives.

Un des objectifs de ce travail est donc de décrire cette pratique d'habitation en navigation, point aveugle pourtant moteur du développement de plaisance contemporaine. Depuis quand navigue-t-on en voyage ou en promenade sur des voiliers de petite et de moyenne taille ? Comment ces bateaux sont-ils aménagés et pourquoi ? Quelles réponses les architectes apportent-ils à la question de l'habitation en mer ? À quelles traditions architecturales se réfèrent-ils : maritimes et/ou terrestres ? Comment s'organise l'équipage ? La navigation par le propriétaire lui-même est-elle souvent pratiquée ? Qui embarque en croisière ? Depuis quand les familles des yachtsmen font-elles partie des passagers ? Sur quels types de bateaux ? Quand participent-elles aux manœuvres ? Quels changements peut-on observer dans l'aménagement des yachts depuis les années 1880 ? Comment interpréter les permanences ? Enfin, quels liens peut-on établir entre les dispositifs spatiaux des voiliers et les pratiques qui s'y tiennent ?

---

[1] Nicolas GUICHET, *Naissance et développement de la navigation de plaisance au XIXe siècle, du Havre à Dunkerque*, Mémoire de DEA : Histoire : Université Charles de Gaulle – Lille III : 1993, p. 45.
[2] Circulaire citée dans « Les effectifs des grands yachts », *Le Yacht*, N° 1513, 1907, p. 151.
[3] Pierre LAROUSSE, *Grand dictionnaire universel du 19ème siècle…, id.*

L'ensemble de ces questions prend sa source dans les problématiques soulevées par le discours contemporain stigmatisant les voiliers amarrés aux pontons et les femmes, plus souvent passagères qu'équipières, qui n'auraient pas le goût de la navigation. Il ne s'agit donc pas d'un travail d'histoire qui décrirait un objet bien délimité dans une période déterminée à partir du croisement de sources diverses. J'ai privilégié ici l'analyse en profondeur de quelques sources principales comme l'hebdomadaire *Le Yacht* de 1878 à 1958, puis le mensuel *Bateaux* jusqu'en 2000, afin de situer mes thématiques de recherche dans une perspective diachronique, la distance temporelle se substituant en quelque sorte à celle géographique à l'œuvre dans l'ethnologie dite exotique.

Un point aveugle qui n'est pas propre aux acteurs du nautisme

Tout se complique lorsque je m'aperçois que la doxa est largement partagée par les acteurs du champ de la recherche en sciences sociales. Ainsi, dans *L'avènement des loisirs, 1850-1960*, ouvrage dirigé par Alain Corbin, le yachting n'apparaît sous la plume de Roy Porter que comme un « symbole achevé de [la] nouvelle décadence »[1] de l'aristocratie internationale de la fin du 19e siècle. Les yachts et les paquebots représentent ainsi de « véritables îles artificielles sur l'océan, lieux inaccessibles aux masses en même temps qu'objets d'un luxe ostentatoire ». L'historien ne distingue pas cette navigation de luxe de celle pratiquée couramment, en Angleterre comme en France, sur de petites embarcations portant aussi le nom de yacht.

Le géographe Nicolas Bernard, introduisant l'ouvrage *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoire*, précise en note de bas de page que le yachting « caractérise une forme aristocratique de la navigation de plaisance au XIXe siècle et dans la première moitié du XXe siècle, basée sur des codes techniques et sociaux spécifiques. En France, cette navigation pratiquée dans un but sportif et de divertissement prendra le nom de "plaisance" »[2]. Si l'auteur nuance le tableau en mentionnant l'existence de « régates de pêcheurs », il ne distingue pas l'ensemble constitué par la moyenne et petite bourgeoisie de celui comportant l'aristocratie et la haute bourgeoisie, le yachting ne présentant alors, pour toutes ces catégories sociales, qu'un « caractère mondain ».

En sciences sociales, le yacht est considéré comme un objet de luxe aristocratique à fonction ostentatoire. Or, si les valeurs partagées par les yachtsmen sont en effet distinctives, ces derniers cherchant à se différencier non pas du peuple, mais des « terriens », que ceux-ci soient riches ou pauvres, les postulants à la navigation maritime appartiennent aussi aux classes moyennes de la bourgeoisie. Plusieurs articles de l'ouvrage collectif *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires* reprennent ainsi à leur compte la doxa pour situer l'objet de leur recherche : pratiqué par les classes aisées jusque dans les années 1950, le nautisme se serait ensuite « popularisé ».

Les travaux contemporains portant sur la plaisance ont surtout été le fait des géographes et des sociologues. Les premiers se sont intéressés aux territoires du nautisme, et plus particulièrement aux territoires de navigation (nommés « bassins de navigation » et « bassins de plaisance »), ainsi qu'aux aménagements littoraux que sont les ports de plaisance. L'objectif des géographes n'est pas de détailler les pratiques à bord : le bateau de plaisance comme territoire reste encore un objet inexploré.

---

[1] Roy PORTER, « Les Anglais et les loisirs », p. 21-54 in : *L'avènement des loisirs, 1850-1960* / sous la direction d'Alain Corbin, Paris, Aubier / Rome, Laterza, 1995, p. 47-48.

[2] Nicolas BERNARD, « Introduction générale », p. 15-21 in : *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires* / sous la direction de Nicolas Bernard, Rennes, PUR, 2005, note 1, p. 15.

De leur côté, les sociologues ont principalement étudié la navigation sportive ou bien la croisière pratiquée dans un cadre institutionnel : celle, majoritaire, effectuée en dehors de toute structure sociale, n'est analysée que globalement, à partir de données précisant les caractéristiques du voilier (longueur, tonnage, port d'attache…) et celles des propriétaires (âge, profession, domicile…). Aucune étude microsociologique n'analyse les relations sociales en croisière, alors que de tels travaux existent pour la course. Paradoxalement, si les sociologues dénoncent la domination de la course sur la croisière et l'emploi du terme de démocratisation alors que la navigation sur voiliers ne connaît qu'une massification auprès des mêmes catégories sociales, moyennes et supérieures, les interactions et jeux de pouvoirs en croisière familiale et/ou amicale n'ont pas été problématisés.

Quant à l'anthropologie maritime, elle ignore la plaisance : « Les plaisanciers ne sont pas des marins ! » ai-je entendu lorsque je présentais mon objet de recherche à des spécialistes… Encore une fois, la doxa traverse les frontières séparant l'université de la société, qui ne sont donc pas si étanches. Si, pour les marins professionnels, communautés étudiées par les anthropologues, les plaisanciers « ne sont pas des marins » - excepté peut-être les navigateurs de course, ces nouveaux professionnels -, il est de la tâche de l'ethnologue de déconstruire ces représentations. De plus, l'anthropologie maritime en France s'est développée à partir de l'étude des techniques de pêche : ce champ théorique est-il pertinent pour la problématisation de mon objet de recherche ? Comment penser la culture matérielle des plaisanciers, faisant naviguer eux-mêmes leurs bateaux et habitant à bord en famille pendant plusieurs jours, semaines, ou mois d'affilée ? L'anthropologie maritime s'intéressant principalement aux sociétés littorales qui vivent des ressources de la mer[1], les travaux effectués sur des terrains occidentaux portent majoritairement sur les sociétés de pêcheurs. Quelques-uns sont consacrés à la marine militaire et à celle de commerce ; ceux sur la plaisance sont limités à quelques articles.

Enfin, en anthropologie dite « du proche », très peu de travaux portent sur la culture terrestre des navigateurs rencontrés, c'est-à-dire celle de la petite et moyenne bourgeoisie. Est-il d'ailleurs judicieux de se référer à cette culture ? En tout cas, les travaux historiques ou sociologiques sollicités par ailleurs y font référence : il convient donc de mobiliser ces catégories conceptuelles pour problématiser mon objet d'étude.

La croisière étant une pratique temporaire, il apparaît intéressant de la comparer avec d'autres objets saisis par l'approche anthropologique : le nomadisme marin, l'habitation nautique dans un cadre familial, comme, par exemple, la batellerie, la symbolique des navires, les rapports entre le navire et la maison à terre, etc. L'ethnologie de la maison, de l'habitation, de l'habitat et l'anthropologie de l'espace constituent des champs largement développés en France. Il convient donc de les connaître et de mobiliser les concepts opératoires permettant de mieux comprendre l'habitation en croisière.

Construire un objet en lien avec la diversité des travaux connexes

Le voilier de plaisance habitable ne figure donc pas comme un objet de recherche reconnu en anthropologie ou plus largement en sciences humaines et sociales. Dans la discipline, il renvoie à deux champs thématiques : le maritime et l'habitation. Tous deux constituent des objets reconnus en anthropologie : le *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie*[2] consacre une entrée à « Maritime (anthropologie) » ainsi qu'à « Habitation ».

[1] Aliette GEISTDOERFER, « Maritime (anthropologie) », p. 447-448 in *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie*, Paris, PUF, 1991.

[2] *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie* / sous la direction de Pierre Bonte et Michel Izard, Paris, PUF, 1991.

Pourtant, ces entrées ne suffisent pas à construire l'objet, lié à des thèmes qui ne sont encore que marginalement traités en anthropologie : les loisirs et l'habitation bourgeoise.

En effet, parmi les marines, celle de plaisance se distingue par son appartenance à la sphère des loisirs, des activités sportives et du tourisme. Or, si l'étude de ces objets a été développée dans d'autres disciplines, elle est récente en anthropologie : il convient donc de mobiliser également l'ensemble de ces travaux.

L'analyse du voilier considéré comme une habitation reprend les questionnements traditionnels de l'anthropologie : disposition architecturale, aménagement intérieur, techniques de fabrication, usages et pratiques d'habitation, organisation sociale, appropriation symbolique des lieux, étude du système d'habitat, etc. Néanmoins, cette habitation présente des caractéristiques à prendre en compte : elle est restreinte, flottante, mobile et utilisée de façon temporaire. Son analyse s'inscrit ainsi aux côtés des travaux portant sur l'habitat temporaire comme les résidences secondaires[1], plus récemment le camping[2] et le doublement de résidence[3].

La comparaison avec le corpus de monographies ethnologiques traitant d'habitations nomades et flottantes est-elle pertinente, le voilier de plaisance étant une production culturelle propre à la société industrielle occidentale et bourgeoise ? La conception du bateau et les usages qui en sont faits prennent sens dans ce contexte social. Pour comprendre les logiques présidant à la conception des voiliers habitables, il est nécessaire de se questionner sur les normes de construction et d'habitation des logements de la bourgeoisie. De rares ethnologues et sociologues se sont penchés sur la haute bourgeoisie, mais peu d'ouvrages traitent des pratiques culturelles de la moyenne bourgeoisie, catégorie socioculturelle à laquelle appartiennent les personnes rencontrées sur le terrain.

Mon objet de recherche se trouve donc à l'intersection de différents champs disciplinaires : histoire du tourisme, de l'accès au rivage, des pratiques sportives et des activités physiques, des loisirs, du corps, de l'aventure, des villes, des logements urbains, de la bourgeoisie, de la famille, des femmes, etc. ; sociologie du sport et des activités physiques, du voyage, de la distinction, du genre, du couple, de l'habitation, de la ville, des résidences secondaires, des architectes, etc. ; anthropologie de la culture matérielle, de la nature, de l'habitation de pleine nature, des sports à risques, des abris de loisirs, des passions ordinaires, etc. J'ai choisi de construire l'objet et la problématique en articulant ces champs. Or, ces derniers se réfèrent à des paradigmes théoriques différents. Il convient alors de poser la question de leur articulation et de leur compatibilité. Cette préoccupation épistémologique traverse l'ensemble de ce travail.

Choix d'écriture

Si l'ampleur des références utilisées apparaît aujourd'hui en décalage avec les nouvelles normes de production des thèses en trois années, je précise que le projet de cette recherche rédigé dans le cadre d'un mémoire de DEA a été présenté en 1998, date à laquelle il était peu envisageable de réaliser un terrain ethnologique en moins de quatre ou cinq années… Une thèse non financée réalisée en dix ans n'apparaissait pas encore comme une épreuve héroïque et un brin irresponsable en regard des exigences actuelles de compétitivité et de productivité, ce qui explique le côté quelque peu *old fashion* de ce tapuscrit.

La place accordée à la question de l'articulation des paradigmes, des champs et des sous-champs disciplinaires, découle d'une part du constat de l'absence de travaux portant sur

[1] *L'autre maison. La « résidence secondaire », refuge des générations* / sous la direction de Françoise Dubost, Paris, Ed. Autrement, 1998.
[2] ETHNOLOGIE FRANÇAISE, *Habiter la nature ? Le camping,* Paris, PUF, N°4, 2001.
[3] *D'une maison l'autre. Parcours et mobilités résidentielles…, op. cit*.

mon objet qu'il convient donc de définir en regard de ceux déjà reconnus, et d'autre part de la situation dans laquelle s'est déroulé ce travail de recherche. En effet, parallèlement au travail propre à la thèse, j'ai enseigné plusieurs disciplines auprès d'étudiants appartenant à des cursus différents : l'ethnologie de la Bretagne auprès d'étudiants en psychologie, la démarche de terrain ethnologique à des élèves en Institut de formation en soins infirmiers, l'anthropologie maritime auprès d'étudiants en anthropologie, les courants théoriques sociologiques, l'épistémologie et l'écriture de la recherche à des étudiants en Sciences et techniques des activités physiques et sportives ainsi que la sociologie du nautisme auprès de promotions de Licence professionnelle des métiers du nautisme.

Il m'a donc fallu tisser des liens entre différentes disciplines – ethnologie, psychologie, sociologie – et dégager leurs particularités méthodologiques, historiques et théoriques afin de les mobiliser judicieusement en fonction des particularités de l'objet enseigné, de la problématique choisie et des questionnements propres à chaque public étudiant. Constituer une boîte à outils conceptuels efficace en regard des particularités de mon objet et de ma problématique est donc l'un des objectifs de ce travail, tout comme les tentatives de traduction d'une langue disciplinaire à l'autre.

Enfin, les relations tissées tant avec les doctorants en sociologie travaillant sur le nautisme qu'avec différents acteurs de la plaisance – les étudiants en Licence professionnelle, le plus souvent également professionnels du nautisme, les membres de l'association Nautisme en Finistère – m'ont donné l'envie de produire un travail qui puisse être entendu par l'ensemble de ces personnes tout en satisfaisant aux exigences universitaires.

Comment écrire la recherche est une question qui m'a beaucoup préoccupée car en lien avec les options théoriques et paradigmatiques. L'écriture n'est pas neutre, notamment dans les choix d'articulation des différents registres de discours : restitution d'entretiens, d'observations, de situations vécues sur le terrain, de sources écrites anciennes, de travaux universitaires ainsi que leur analyse. La question de la place de la description (du discours des autres, de leurs actes, de ce que j'ai vécu, des textes lus, des images et photographies regardées et des plans décodés) dans l'analyse et dans l'interprétation proposée traverse ce travail.

François Laplantine développe l'idée de la constitution de l'écrit ethnologique à partir de la lecture des textes des autres :

> Lorsque Clifford Geertz, qui est généralement considéré comme le chercheur le plus représentatif de l'anthropologie interprétative aux Etats-Unis, nous propose la métaphore de la « culture comme texte », il ne veut pas dire que la culture posséderait une nature textuelle, mais qu'elle ne peut être anthropologiquement appréhendée, construire, interprétée que dans un texte, dans un texte qui renvoie à d'autres textes qui ont été écrits *avant* moi et surtout qui ont été écrits par d'*autres* que moi. […] Du même paysage ou du même édifice architectural, il n'y a pas une seule description possible, mais une pluralité, l'ethnographie pouvant être qualifiée de *polygraphie*. Et surtout du même paysage décrit, du même bâtiment construit, il n'y a pas une seule lecture possible mais des milliers. Décrire, c'est-à-dire interpréter, c'est une question qui nous est posée, c'est un problème, comme on dit aujourd'hui, que nous devons résoudre, et il se pose chaque fois dans des termes inédits.[1]

Dans *Le social et le sensible,* François Laplantine propose de « penser la vie et le vivant dans leurs modulations, c'est-à-dire leurs processus de genèse, de maturation, de transformations de ce qui progressivement (et non structurellement ou catégoriellement)

[1] François LAPLANTINE, « Penser ensemble l'architecture et la nature : le patrimoine », p. 9-66 in : *Architecture et nature. Contribution à une anthropologie du patrimoine,* Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1996, p. 19.

décline, se flétrit et disparaît »[1]. Cette « anthropologie modale », du « sensible », dans lequel « le sujet est le corps en mouvement »[2] repose sur un « rapport nécessairement instable qu'un sujet entretient avec des objets (ainsi qu'avec d'autres sujets) dans une expérience elle-même singulière et rarement reproductible »[3]. Cette posture épistémologique permet de ne pas réduire la complexité de l'objet d'étude, réduction aboutissant souvent à sa disparition pure et simple. Ainsi, l'étude de l'habitation du voilier de plaisance ne peut se réduire à l'analyse des plans d'aménagements, au discours tenu par les habitants ou les architectes interrogés par l'ethnologue, aux pratiques observées de loin et de près ainsi qu'aux articles de presse d'hier et d'aujourd'hui. Il existe toujours un « reste » à décrire à nouveau, à réinterroger, à réinterpréter.

C'est pourquoi, dans l'écriture de ce travail, j'ai fait le choix de donner beaucoup de place aux sources diverses qui prennent alors le statut de descriptions modales, c'est-à-dire qui ne se limitent pas à la fonction d'arguments. Citer un peu plus qu'il n'est nécessaire à la démonstration permet au lecteur d'apercevoir l'univers duquel est extirpé le propos présenté, afin de ne pas gommer la complexité de l'objet d'étude et d'avancer une interprétation sans pour autant fermer l'accès à d'autres problématisations qui restent alors possibles, en toile de fond, dans la lecture. Ainsi, j'ai fait le choix de donner de la place aux modulations, c'est-à-dire aux nuances qui peuvent être précisées dans la description d'un objet matériel, d'une représentation ou bien d'un concept théorique, plutôt que de m'attacher à les présenter de façon (trop) rapide, (trop) claire et (trop) concise. Bien sûr, cela prend du temps (d'écriture et de lecture) et de la place (dans la réflexion et au fil des pages). L'avantage attendu de ce mode d'écriture, qui est aussi un choix épistémologique, est de ne pas clore le propos mais de l'ouvrir vers d'autres objets, d'autres problématisations.

Problématiser l'habitation du voilier

S'interroger en anthropologie sur le voilier de plaisance comme lieu d'habitation, c'est s'inscrire dans le champ de la culture matérielle. La tradition ethnologique s'intéresse à la description des habitations souvent considérées comme un objet d'étude privilégié dans l'étude des cultures. Pour cela, les ethnologues ont représenté les formes bâties sous forme de plans, photos, dessins de façades, etc. Ils se sont tout particulièrement intéressés, dans un cadre théorique structuraliste, à la logique culturelle des espaces représentés. L'analyse des espaces, et plus particulièrement celle de leur distribution, permettrait de mettre à jour des logiques qui réglementeraient aussi les pratiques et usages qui s'y tiennent. Appliqué à un corpus diachronique de plans d'aménagements de voiliers de plaisance, que montre ce type d'approche ?

Plus récemment, l'identification d'actions sur l'espace, invariantes, utilisées dans des cultures différentes, pose les bases d'une « anthropologie de l'espace »[4]. Délimiter, orienter, fonder, distribuer un espace sont des actions entreprises tant par les architectes que par les habitants qui y entreprennent des reformulations. Il s'agit donc de distinguer l'espace de représentation créé par les architectes de l'espace vécu par les habitants.

Edward T. Hall, considéré comme un précurseur de l'anthropologie de l'espace, se réfère à la pratique de la voile pour illustrer l'importance sensitive de notre rapport à

[1] François LAPLANTINE, *Le social et le sensible. Introduction à une anthropologie modale*, Paris, Téraèdre, 2005, p. 115.
[2] *Id.* p. 182.
[3] François LAPLANTINE, *Le social et le sensible…, op. cit*., p. 153.
[4] Françoise PAUL-LEVY et Marion SEGAUD, *Anthropologie de l'espace,* Paris, Centre Georges Pompidou / Centre de Création Industrielle, 1983 ; Marion SEGAUD, *Anthropologie de l'espace. Habiter, fonder, distribuer*, transformer, Paris, Armand Colin, 2007.

l'espace : « Pour beaucoup d'amateurs, l'un des attraits de la navigation à voile consiste dans le jeu simultané des registres visuel, kinesthésique et tactile. Un de mes amis me disait qu'à moins de tenir la barre en main, il ne "sentait" pas son bateau. De toute évidence, la voile apporte à ses adeptes la redécouverte du sentiment de contact avec les choses, expérience que nous refuse une vie toujours plus protégée et davantage régie par l'automation. »[1] L'auteur utilise cet exemple montrant l'importance du rapport incorporé aux choses pour appuyer la thèse de l'influence du dispositif spatial sur le comportement humain.

Depuis plusieurs décennies, différentes disciplines de sciences sociales cherchent à caractériser la nature du lien entre d'une part, les formes et les espaces des bâtiments et d'autre part, les relations sociales et les pratiques culturelles qui s'y tiennent. Quelles sont les influences et les déterminismes que l'on peut mettre en évidence entre dispositif spatial et pratiques sociales ?

La polémique fait rage, des chercheurs pointant la force destructrice des dispositifs spatiaux imposés aux cultures traditionnelles, le peu d'attention des architectes pour les pratiques des habitants, la monotonie et le peu de créativité des habitations proposées.

La question de fond est celle des pouvoirs en jeu : ceux des architectes, par le biais de l'influence de leurs créations sur les pratiques d'habitation, et ceux des habitants, par les usages singuliers qu'ils y développent, pouvant détourner les espaces de leurs fonctions prévues. La question de la responsabilité de chacun dans les pratiques effectives d'habitation est intimement liée à celle des usages de leurs pouvoirs.

Cette problématique est au cœur de ce travail : en plaisance, quels liens peut-on établir entre la conception des bateaux par les architectes navals, leur production par les chantiers, et leur utilisation par les plaisanciers ? Si l'on écoute les architectes, le confort domestique dont sont équipés les voiliers produits en série, parfois peu compatible avec la navigation, résulte de la demande des plaisanciers, et en particulier de leurs épouses qui, de toute manière, ne tiennent pas à naviguer.

De leur côté, les plaisanciers équipent peu à peu leur voilier de façon à l'adapter aux particularités du bassin de navigation, au type de navigation envisagé et à la composition de l'équipage. En effet, il est reconnu que les bateaux ne sont plus aménagés pour être habités en mer, les amateurs de milles déplorant à chaque Salon nautique les couchettes doubles dépourvues de système anti-roulis, les réchauds qui ne sont pas montés sur cardan, les équipets qui se vident à la gîte, la pénurie de mains courantes, l'étroitesse de la table à carte et les cuisines en long ne permettant pas de se caler. Ainsi, pour habiter le voilier en navigation, soumis au roulis, au tangage et à la gîte, les occupants effectuent des aménagements matériels tout en réinventant les techniques du corps apprises à terre.

Un courant théorique récent, porté par le groupe Matière à Penser (MàP)[2], propose d'étudier dans l'action le rapport du sujet avec l'objet, ce qui permet de poser la question de la création de la culture plaisancière dans les actions de concevoir, produire et habiter un voilier, au port et/ou en navigation. Quelles actions les plaisanciers mettent-ils en œuvre dans un dispositif spatial qu'ils n'ont pas conçu ? Comment les architectes navals, également plaisanciers, intègrent-ils l'habitation de l'autre dans leurs créations ?

Un terme revient de façon récurrente, dès les débuts de la pratique, pour exprimer la question de l'ajustement des dispositifs matériels aux techniques du corps : il s'agit du confort à bord. Ce thème est également utilisé par les autres acteurs du système de production des bateaux dans la phase de conception ainsi que dans l'argumentaire de vente.

La question des liens entre les dispositifs spatiaux et les usages sociaux amène celle des pouvoirs en jeu, ou gouvernementalités. Or, les dispositifs matériels des voiliers ne sont pas les seules contraintes avec lesquelles les aspirants à la plaisance doivent composer. En

[1] Edward T. HALL, *La dimension cachée*, Paris, Seuil, 1971 [1966], p. 84.
[2] Jean-Pierre WARNIER, *Construire la culture matérielle*, Paris, Presses Universitaires de France, 1999.

effet, le cadre social s'avère tout aussi contraignant. Les occupants des navires doivent ainsi s'accommoder d'une règle du droit maritime instituant un chef de bord ayant autorité sur le bateau et son équipage. Au contraire des contraintes matérielles, celles sociales, instituant une hiérarchie, n'apparaissent pas spontanément dans les discours comme représentant une difficulté dans l'activité de navigation. Pourtant, instituer une relation hiérarchique dans le cadre d'un temps de loisir passé en couple, en famille ou entre amis n'est pas sans poser quelques perturbations relationnelles. Comment les chefs de bords et leurs équipiers s'accommodent-ils de cette organisation sociale singulière ?

La problématisation de ce type de gouvernementalité qui, je le montrerai, est en lien avec la conception, la production matérielle des bateaux et leurs usages, n'a été possible qu'à travers la reconnaissance de la place singulière que j'ai prise sur le terrain. En effet, dès lors que je me suis engagée dans le choix, l'acquisition, la pratique et enfin la vente d'un navire de plaisance, naviguant en couple, entre amis, en famille, c'est-à-dire avec mon époux peu initié à la voile et mes deux enfants, j'ai été prise, selon l'expression de Jeanne Favret-Saada[1], dans des modes relationnels dont je n'avais alors pas conscience et qui m'ont mise en difficulté. Ce n'est qu'après l'arrêt de la navigation – pour cause de rédaction de thèse – que je compris, d'une part, pourquoi le voilier choisi s'est montré inconfortable parce que répondant à une notion de confort de navigation en décalage avec le fonctionnement de l'équipage et, d'autre part, pourquoi la place de chef de bord occupée était socioculturellement peu compatible avec celles de femme, d'épouse et de mère. C'est à partir de cette connaissance incorporée que je pus problématiser la thématique, récurrente en plaisance, du peu de goût des femmes pour la navigation, en lien avec une approche théorique[2] mettant au cœur de l'analyse les relations multiples dans lesquelles chacun est engagé en fonction de la place tenue.

Ce travail s'articule autour de trois parties composées chacune de deux chapitres, la thèse comportant donc six chapitres.

La première partie s'attache à définir le voilier habitable et à problématiser la question de son habitation. Dans le premier chapitre, j'entreprends d'abord de définir ma position méthodologique et plus précisément l'importance de l'analyse de la place que j'occupe sur le terrain dans le processus de connaissance. Ensuite, je recense les travaux portant sur la voile en habitable dans les sciences sociales et plus particulièrement la place accordée à l'habitation du bateau en croisière. Enfin, j'articule ma problématique avec celles développées par les travaux de l'anthropologie maritime et de l'ethnologie nautique tout en faisant un point épistémologique sur le pôle ontologique biologiste auquel se réfère la technologie culturelle.

Dans le deuxième chapitre, je mobilise différentes traditions conceptuelles de l'anthropologie pour avancer dans la problématisation de l'habitation du voilier : le modèle du nomadisme permet de rendre compte du mouvement cyclique des croisières tout en soulignant les difficultés juridiques d'une habitation mobile dans une société sédentaire ; celui de l'anthropomorphisation rend compte de différents aspects de la culture plaisancière comme l'attachement et l'identification au bateau ainsi que du rite de baptême symbolisant la naissance d'un équipage singulier ; enfin, le modèle de la maison comme miroir social pose la question des liens entre la maison à terre et l'habitation en mer. Le voilier est-il un concentré de la société d'à terre, son étude permettant alors de mieux la connaître, ou bien, au contraire, instaure-t-il une organisation sociale inversée dont les femmes seraient exclues ? Son organisation matérielle est-elle un copié-collé de l'appartement citadin ou bien son antithèse ?

[1] Jeanne FAVRET-SAADA, *Les mots, la mort, les sorts*, Paris, Gallimard, 1977.

[2] Irène THÉRY, *La distinction de sexe*, Paris, Odile Jacob, 2007 et *Sexe relatif ou sexe absolu ? De la distinction de sexe dans les sociétés* / sous la direction de Catherine Alès et Cécile Barraud, Paris, Ed. de la Maison des sciences de l'homme, 2001.

La deuxième partie s'attache à préciser ces questions en mobilisant les outils conceptuels et les problématiques propres à l'anthropologie de l'espace pour les appliquer au cas particulier du voilier de plaisance habitable, saisi tant dans sa phase de conception par les architectes navals, au cours du troisième chapitre, que dans son utilisation en croisière familiale depuis la fin du 19e siècle, tout au long du quatrième. Dans ce dernier, je m'interroge également sur la pertinence de l'utilisation d'un modèle bourgeois dans l'étude de la navigation sur voiliers habitables, modèle rendant compte de valeurs, de modes relationnels, de façons d'habiter et de concevoir des habitations particuliers. Enfin, je propose une analyse de l'espace du voilier à partir d'une étude de plans, approche théorique d'inspiration structuraliste s'inscrivant dans les travaux développés en ethnologie et en histoire sociale.

La troisième partie est consacrée à l'analyse des pouvoirs ou gouvernementalités en jeu en croisière familiale, s'attachant tant à la culture matérielle qu'à l'organisation sociale. Le cinquième chapitre s'intéresse aux discours, objets et pratiques liés au thème de la recherche du confort à bord, constant depuis les débuts de la pratique. Une analyse diachronique permet de saisir tant les particularités de la culture matérielle plaisancière offrant des réponses à la question de l'habitation en navigation, que celles de la production des bateaux contemporains inscrits dans un mode de production de masse qui, pour satisfaire aux exigences de la logique de marché, en vient à concevoir et vendre des bateaux pour un usage portuaire et non plus maritime. En filigrane de la thématique du confort de navigation se dessine l'organisation sociale propre à la navigation maritime de plaisance : un chef de bord et de famille dirigeant, à partir des années trente, son épouse-équipière-maîtresse de maison nautique. Le sixième et dernier chapitre explicite la situation relationnelle singulière propre à la navigation familiale maritime en décrivant les particularités d'une relation hiérarchique tout en différenciant pouvoirs et autorités. Si la distinction d'un capitaine ayant toute autorité sur son équipage apparaît constitutive du yachting dès le milieu du 19e siècle, il convient d'interroger l'application de ce principe à la croisière contemporaine en regard, d'une part, des responsabilités encourues par le chef de bord et d'autre part, du décalage avec la législation terrestre où les relations conjugales se réfèrent à un idéal égalitaire. Le peu de goût des femmes pour la navigation se dénaturalise alors en se socialisant...

PREMIERE PARTIE

CONSTRUIRE UN OBJET DE RECHERCHE ET ELABORER UNE PROBLEMATIQUE : L'HABITATION DU VOILIER DE PLAISANCE EN CROISIERE FAMILIALE

Chapitre 1 – La construction d'un objet ethnologique : définir le voilier de plaisance habitable

I - Des fonds d'archives aux plans d'eau : variation de place et de problématique

A - Que fait un ethnologue sur son terrain ?

B- Variations autour de la démarcation « nous » / « eux »

II - Le voilier de plaisance dans les sciences sociales : une habitation passée sous silence

A - L'anthropologie d'une passion ordinaire

B - L'histoire d'une plaisance sportive

C - La sociologie d'une activité physique et sportive distinctive

III – Etudier la place du voilier de plaisance dans l'anthropologie du maritime en France

A - La société ou le bateau ?

B - Comment étudier l'habitation à bord ? De la technologie culturelle à la culture matérielle

Chapitre 2 – La construction d'une problématique : penser l'habitation du voilier dans le champ anthropologique

I - Un nomadisme marin

A- La croisière : tourisme, voyage…

B - …et nomadisme ?

C - Un nomadisme moderne ?

II - Des bateaux anthropomorphisés

A- Le bateau comme corps humain

B - Le bateau comme individu

C - Le baptême ou la naissance sociale du bateau et de son équipage

III - Le modèle du miroir social

A - Du corps humain au corps social : une société en concentré

B - Une société divisée

C - Le couple bateau/maison

CHAPITRE 1

LA CONSTRUCTION D'UN OBJET ETHNOLOGIQUE : DEFINIR LE VOILIER DE PLAISANCE HABITABLE

Comment définir le voilier de plaisance habitable comme objet d'investigation ethnologique ? Je m'attacherai d'abord à préciser la méthode utilisée et l'ancrage épistémique de ce travail. Je présenterai ensuite les travaux en sciences sociales ayant pris pour objet la pratique de la navigation à voile tout en m'intéressant à la façon dont la question de l'habitation à bord est problématisée. Enfin, je décrirai les travaux d'anthropologie portant sur la question du « maritime » et je m'interrogerai sur la pertinence des outils conceptuels qui y sont développés pour l'analyse de l'habitation des voiliers.

I - Des fonds d'archives aux plans d'eau : variation de place et de problématique

A - Que fait un ethnologue sur son terrain ?
1) Quand l'observation est participante, la culture est positive
2) Place de la subjectivité dans la démarche réflexive
3) L'empathie pour tout comprendre
4) La connaissance par l'intersubjectivité

B- Variations autour de la démarcation « nous » / « eux »
1) « Eux » sur leur voilier / « nous » à terre
2) « Eux » conçoivent les bateaux / « nous » les utilisons
3) Être chef de bord, femme, épouse et mère au risque de la recherche

II - Le voilier de plaisance dans les sciences sociales : une habitation passée sous silence

A - L'anthropologie d'une passion ordinaire
1) Naviguer : passionnément ?
2) Naviguer : un désir d'hommes ?
3) Des désirs négociés

B - L'histoire d'une plaisance sportive
1) Une protoplaisance pré-sportive
2) Naviguer librement : la naissance administrative de la plaisance
3) Une petite plaisance de promenade

C - La sociologie d'une activité physique et sportive distinctive
1) La voile dans l'espace des sports
2) Le voilier comme lieu de vie

III – Etudier la place du voilier de plaisance dans l'anthropologie du maritime en France

A - La société ou le bateau ?
1) Une analyse par la société : l'Anthropologie maritime
2) Une analyse par le bateau : l'ethnologie nautique

B - Comment étudier l'habitation à bord ? De la technologie culturelle à la culture matérielle
1) Le bateau, un « organisme artificiel » ? Débat épistémologique sur le statut des techniques
2) Le bateau, un « véhicule » ? Statut du bateau dans la classification des techniques

I - Des fonds d'archives aux plans d'eau : variation de place et de problématique

Aujourd'hui, une problématique anthropologique se construit sur une période longue à partir de données issues du terrain. La discipline a fait de cette méthode inductive, appelée observation participante, sa spécificité. L'objectif scientifique revendiqué est de comprendre la culture étudiée de l'intérieur afin que le chercheur n'y projette pas ses *a priori* culturels. Ce dernier cherche à être neutre et objectif. S'il participe à la vie de la communauté étudiée, il doit aussi l'observer comme une chose et construire une « distance » avec son objet afin de se laisser surprendre par des traits culturels considérés jusqu'alors comme « naturels ». Les ethnologues ont longtemps considéré que cette distance se met en place beaucoup plus facilement lorsque le chercheur se rend dans une société qu'il ne connaît pas. Les terrains éloignés sont donc apparus comme les plus légitimes à pouvoir répondre à l'investigation ethnologique. Qu'elle soit géographique ou socio-culturelle, la distance apparaît comme un gage de scientificité. Cette définition de la scientificité appartient au paradigme positiviste et objectiviste. Bien qu'adopté de façon majoritaire par les ethnologues, il n'est pas partagé par tous.

A. Que fait un ethnologue sur son terrain ?

En choisissant de travailler sur un objet très proche, tant géographiquement que socio-culturellement, j'ai inscrit ma recherche dans un paradigme scientifique différent. En effet, il m'apparaît que ce n'est pas en fusionnant avec les informateurs, en prenant leur place, ne serait-ce qu'un temps, que l'on produit de la connaissance en ethnologie. Ce n'est pas non plus en adoptant la posture du modèle positiviste et objectiviste considérant le chercheur comme extérieur et indépendant de son objet de recherche. C'est, au contraire, en étant attentif à ses propres perturbations éprouvées sur le terrain qu'une connaissance est possible. De ce fait, la connaissance élaborée est partielle. Elle ne peut pas rendre compte de l'ensemble de la société étudiée. Envisager que cela puisse être possible revient à postuler que la culture est un ensemble - de pratiques et de représentations collectives - déjà formé et clos. Le travail du chercheur, s'inscrivant alors dans un paradigme essentialiste, serait de le révéler.

Dans un premier temps, j'ai tenté de travailler à partir de ce modèle théorique en identifiant des invariants culturels structurant la navigation de plaisance, avec, par exemple, l'analyse du baptême des voiliers ou bien celle des plans d'aménagement. Il en résulte un type de connaissance qui serait de l'ordre d'un savoir indépendant de la relation du chercheur à son terrain : comment se déroule un baptême selon le modèle des rites de passage, comment se distribuent les différentes pièces selon la structure spatiale tripartite bourgeoise type ?

Mais alors, à quoi sert donc de faire du terrain si, au 21^{e} siècle, l'ethnologue peut élaborer un certain type de connaissance sans se mouiller – dans les deux sens ? En effet, les

modèles de penser-la-culture sont déjà prêts – les trois temps du rite de passage, la structure spatiale en lien avec celle sociale. Il suffirait alors de plaquer ces modèles théoriques sur les observations - de baptêmes - ou sur les sources - innombrables plans des revues nautiques - pour produire du savoir. Le savoir ainsi élaboré vise le général : il ne prend pas en compte les singularités observées. Au contraire, il tente de les réduire, comme la maxime stipulant que « l'exception confirme la règle », où l'exception n'est pas prise en compte dans l'élaboration théorique. Cette dernière est irréfutable, puisque l'exception, au lieu de souligner les limites de la règle, la confirme.

Je préfère m'inscrire dans une vision plus modeste de la connaissance. Pour comprendre ce qu'est l'habitation, transitoire et changeante, d'un voilier de plaisance, aujourd'hui, en famille ou entre amis, les théories généralisantes ne suffisent pas. Bien au contraire, poussées trop loin, elles détruisent le sujet étudié. Il convient alors de les articuler à un autre mode de connaissance appartenant à un paradigme scientifique différent. Celui-ci soutient qu'une connaissance respectueuse des singularités est possible à partir de la relation établie entre le chercheur et le terrain. Ainsi, mon objet de recherche ne s'est pas construit uniquement à partir d'entretiens, d'analyse de plans, de sources centenaires, d'observations participantes embarquées – d'ailleurs plus participantes qu'observantes - et de théories anthropologiques.

Il a fallu, pour construire cet objet de recherche, que je me cogne aux angles du bateau, que j'angoisse à l'idée de sortir dans une mer formée avec mes enfants, que je passe du temps à comparer les tests des revues nautiques pour choisir cette ancre-ci plutôt que celle-là, que j'essuie les remarques sarcastiques d'un maître de port concernant l'entretien du bateau, que je me surprenne à me mettre en colère lorsque mon "équipage" familial, novice en plaisance, n'effectuait pas assez rapidement les manœuvres, que je reprenne avec réticence ma calculatrice d'écolière pour faire les calculs de marée puis que j'éprouve une certaine satisfaction à l'idée de laisser le bateau dans le jardin, pour cause de rédaction, et, qu'enfin, je convainque mon entourage de nous séparer de notre compagnon nautique – en promettant d'en acquérir un autre, plus adapté, un jour peut-être...

1) Quand l'observation est participante, la culture est positive

Pourquoi donc naviguer soi-même, acheter son propre bateau et le baptiser, initier ses enfants aux joies de l'eau salée froide dégoulinant dans le cou et devenir le chef de bord de son équipage familial ? Pourquoi les ethnologues considèrent-ils l'expérience de terrain d'une part comme un véritable rite d'initiation - le chercheur en sortirait marqué corps et âme – et d'autre part comme nécessaire à la production du savoir, alors que leurs écrits passent sous silence la part d'engagement personnel ? La dénomination d' « observation participante », considérée comme la spécificité de l'ethnologie, révèle l'ambivalence méthodologique de la discipline.

Observer la culture comme une chose

En effet, le premier terme, « observation », renvoie de fait au modèle positiviste, postulant que l'objet étudié a une réalité positive, c'est-à-dire que l'on peut l'observer comme une chose. Ce modèle scientifique, calqué sur celui des sciences naturelles, induit celui

objectiviste, considérant l'objet observé comme tout à fait indépendant de l'observateur. Le travail du chercheur-observateur consiste alors à décrire l'objet étudié. Un autre observateur aurait pu obtenir les mêmes résultats. Les sciences sociales acquièrent ainsi une légitimité vis-à-vis du paradigme dominant des sciences de la nature.

Aujourd'hui, la discipline reconnaît une place majeure à l'expérience de terrain dans la formation des ethnologues. La construction de la problématique repose sur une démarche inductive et s'oppose à la démarche hypothético-déductive utilisée fréquemment en sociologie. Ainsi, la plupart des doctorants en sociologie interrogés à ce sujet se rendent sur le terrain après un long travail de conceptualisation de leur objet de recherche alors que les doctorants en ethnologie commencent en même temps terrain et conceptualisation. Les deux postures épistémologiques ont des projets scientifiques différents. La recherche hypothético-déductive tend à privilégier une problématique issue d'un cadre théorique préexistant dans une visée d'explication des phénomènes sociaux. Celle, inductive, procède à une découverte de traits culturels. La problématique évolue au rythme de l'expérience de terrain : elle vise à décrire – ethnographie - et à comprendre – ethnologie. Les ethnologues utilisent aussi une démarche hypothético-déductive quand ils cherchent à expliquer les pratiques ou les représentations culturelles à partir d'une théorie, comme celle lévi-straussienne – il s'agit alors d'anthropologie. Mais quelles que soient les places accordées à la théorie et à l'expérience de terrain, ces approches posent comme principe scientifique l'indépendance des résultats vis-à-vis du chercheur.

Reconnaître la singularité des connaissances produites par un chercheur singulier apparaît comme un échec quand le projet scientifique vise à décrire, comprendre ou expliquer la ou les cultures de façon neutre (la connaissance est indépendante du chercheur ; la présence du chercheur ne doit pas perturber l'observation), de façon objective (la connaissance produite révèle un objet existant) et de façon exhaustive (toutes les facettes d'une culture ou des cultures doivent être mise à jour, la ou les cultures sont pensées comme des totalités).

En ethnologie, l'observation est dite « participante ». Le qualificatif semble atténuer la conception positive de la démarche de recherche. Si l'ethnologue participe à la vie de la société qu'il se propose d'étudier, on peut supposer qu'il n'est plus dans une posture d'observateur neutre, objectif, extérieur à l'objet. Il est pris dans la vie sociale, engagé dans les relations qu'il noue forcément, éprouvé par des affects multiples quand il est aux prises avec diverses difficultés quotidiennes. Cette expérience singulière du chercheur est-elle une source de connaissance ethno-anthropologique ?

Le paradigme soutenant qu'en sciences humaines, une connaissance n'est possible qu'à partir de l'analyse par le chercheur de sa propre transformation, de ses réactions, de sa place dans les relations qu'il noue sur le terrain est toujours minoritaire aujourd'hui. Pourtant, les ethnologues reconnaissent la force des émotions, des relations, des aventures et mésaventures vécues sur le terrain. Leurs journaux de bord les consignent, mais dans l'écrit final, ces notes n'y figurent pas comme sources de connaissance. Elles ont le statut de « hors-texte »[1] ou de « non-dits »[2].

Participer pour tout voir et ne plus être vu

Au regard de la complexité de l'objet, la participation à la vie de la société étudiée est au service du projet d'observation. Ainsi, elle permettrait à l'ethnologue de « tout voir,

[1] Jeanne FAVRET-SAADA, *Les mots, la mort, les sorts*, Paris, Gallimard, 1977.
[2] Sophie CARATINI, *Les non-dits de l'anthropologie,* Paris, PUF, 2004.

tout retenir, tout noter »[1] afin d'accéder à la première étape du projet scientifique positiviste et objectiviste : l'ethnographie, c'est-à-dire la description la plus complète de la totalité culturelle étudiée. Faire du terrain et procéder à l'observation participante, c'est en quelque sorte recourir à une ruse méthodologique, à « la relation scientifique la plus rentable »[2]. Ce n'est en aucun cas reconnaître, dans le processus de connaissance, la singularité des relations du chercheur au terrain. Celui-ci reste dans une posture d'observation positive, objectivant des *data* culturelles.

Le paradoxe de l'observation participante réside dans la disparition du chercheur du champ de la recherche, du fait même de sa participation. Etant donné que le chercheur observe, sa participation n'a de sens, dans son projet de connaissance, que pour effacer sa présence supposée perturber le fonctionnement « normal » de la société étudiée. Ce n'est qu'en n'étant pas vu que le chercheur pense tout voir. Il s'agit donc de participer pour disparaître au mieux.

Si la période d'immersion sur le terrain est longue, c'est pour avoir la possibilité de voir, de retenir, de noter encore toujours plus, de faire le tour de cette totalité culturelle. Bronislaw Malinowsky est présenté comme le père de l'observation participante. Il développe une vision fonctionnaliste de la société, calquée sur le modèle des organismes biologiques. Pour comprendre cette entité fonctionnelle, il est nécessaire d'y vivre afin de s'y faire oublier : « Parce qu'ils me voyaient tout le temps parmi eux, les indigènes n'étaient plus intrigués, inquiets ou gênés par ma présence ; dès lors, je cessais d'être un élément perturbateur dans la vie tribale que j'étudiais, je ne faussais plus tout du fait de mon approche, comme cela se produit toujours quand un nouveau venu se présente dans une communauté de primitifs. »[3] La participation est une méthode qui permet d'une part d'observer à souhait les détails de la vie des indigènes et d'autre part de faire oublier la présence de l'ethnologue, supprimant ainsi les artéfacts qui y seraient liés. La position idéale du chercheur est définie ici comme extérieure au dispositif de recherche : il doit se faire oublier pour mettre à jour une réalité pensée comme extérieure à lui et qui fonctionne de façon autonome.

Les arguments avancés par les sociologues de l'École de Chicago, mouvement intellectuel souvent cité comme ayant donné naissance aux concepts « d'observation participante » et de « travail de terrain »[4], sont identiques : en participant à la situation étudiée, en y occupant une place, le chercheur peut se faire oublier et lève les artéfacts liés à sa présence. C'est aussi un moyen pour accéder à des informations difficiles à obtenir.[5] Cette école prône également une approche inductive : les hypothèses se renouvellent dans le temps, au cours du séjour sur le terrain. La participation est envisagée comme l'occupation d'une, ou successivement, de plusieurs places, permettant ainsi d'accéder à l'opinion des différents groupes sociaux.

Aujourd'hui, les publications sociologiques détaillant la méthode de l'observation participante ou de l'observation directe se multiplient. La présence de l'observateur dans le processus d'observation est considérée comme un facteur de perturbation nuisant au projet de connaissance : les perturbations du chercheur par le terrain et celle du terrain par le chercheur n'appartiennent pas au processus de connaissance. Ainsi, Jean Peneff met en garde contre la subjectivité du sociologue dans la démarche de l'observation participante. La relation à l'autre

[1] Claude LEVI-STRAUSS, *Tristes tropiques*, Paris, Plon, Collection Terre Humaine, 1984 [1955], p. 449.

[2] Michel IZARD, « Méthode ethnographique », p. 470-474 in : *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie,* Paris, PUF, 1992 [1991], p. 470.

[3] Bronislaw MALINOWSKY, *Les Argonautes du Pacifique occidental*, Paris, Gallimard, 1989 [1922], p. 63-64.

[4] En fait, les enquêtes d'immersion de longue durée étaient rares. Les chercheurs de l'École de Chicago ont développé dans l'entre-deux-guerres une démarche empirique, c'est-à-dire élaborée à partir de matériaux directement collectés par le chercheur, *a contrario* de celle en vigueur en France par exemple, où les socio-anthropologues élaborent des essais théoriques à partir de données de seconde main. Alain COULON, *L'École de Chicago*, Paris, PUF, 2002 [1992], p. 111.

[5] Jean PENEFF, *L'hôpital en urgence. Etude par observation participante*, Paris, Métailié, 1992, p. 231-232.

comporte des risques : « l'envahissement par l'opinion des acteurs », l'utilisation du chercheur dans un conflit interne ou bien la rupture difficile de liens affectifs une fois l'enquête terminée. Pour se protéger de ces risques, la méthode quantitative, le comptage – « tout est susceptible d'être compté » - apparaît comme un « contrôle », un « moyen utile d'objectivation ».[1] Anne-Marie Arborio et Pierre Fournier préconisent diverses attitudes méthodologiques contre « le risque de défaut de distance à l'objet ». Si l'observation directe permet de réduire les risques « d'artéfacts consécutifs au mode d'investigation », elle ne garantit pas la neutralité de l'observateur dans le processus d'observation : « Les interactions entre enquêteur et enquêté, variables selon la position d'observation retenue, ont aussi des effets sur les matériaux recueillis et sur les analyses qui en sont faites. »[2]

L'idéal de neutralité est mis à mal. Les sociologues reconnaissent les difficultés inhérentes au paradigme positiviste. Pour Olivier Schwartz, il s'agit du « paradoxe de l'observateur »[3]. Une des solutions prônée par les sociologues au problème posé par la perturbation provoquée par le chercheur est la pratique de l'observation *incognito* ou clandestine. Les avantages et inconvénients du statut de l'observateur, à découvert ou *incognito*, sont présentés dans les manuels. Le sentiment de malaise moral propre à la posture du chercheur–espion est présenté comme un souci à surmonter en regard de la plus grande qualité des informations recueillies. [4]

Une ambivalence indépassable

Si, en ethnologie, le modèle positiviste est toujours une référence, un doute est émis sur la pertinence de son utilisation. Sur le terrain, l'ethnologue se fait « autant observateur qu'enquêteur »[5] : ce lieu est son « laboratoire ». Ce qui y est recherché, c'est l' « objectivité », qualifiée toutefois « d'inatteignable ». La place idéale du chercheur dans sa relation au terrain est « la mise entre parenthèses de soi, de son idiosyncrasie et de son héritage culturel », bien que cela ne soit pas aisé, voire illusoire. Si Michel Izard souligne le caractère trompeur de la méthode ethnographique calquée sur le modèle positiviste, il n'y renonce cependant pas.

Jeanne Favret-Saada témoigne de cette exigence de positivité dans l'ethnologie des années soixante-dix :

> L'ethnographie, comme je l'ai apprise et même enseignée, ne peut se désigner comme science qu'à la condition d'effacer la trace de ce que fut le travail sur le terrain : à la fois un apprentissage, au cours duquel un étranger se fait enseigner à décoder un système symbolique jusqu'ici inconnu de lui ; et un long dialogue entre cet étranger et son hôte, c'est-à-dire un procès d'interlocution. Il est convenu (c'est même une règle de ce genre de littérature) que ces deux éléments ne peuvent être évoqués qu'hors-texte : soit à l'occasion d'un autre ouvrage, relevant d'un genre distinct (journal intime ou voyage philosophique) et qui ne prétend pas à la scientificité précisément parce qu'il choisit de témoigner de cette trace ; soit dans un mémoire scientifique, mais seulement à titre d' « Avant-propos ». Le texte scientifique proprement dit est consacré aux résultats du décodage opéré par

[1] Jean PENEFF, *L'hôpital en urgence …*, *op. cit.*, p. 250-252.
[2] Anne-Marie ARBORIO et Pierre FOURNIER, *L'enquête et ses méthodes : l'observation directe,* Paris, Nathan, 1999, p. 85.
[3] Olivier SCHWARTZ, « L'empirisme irréductible », p. 265-305 in : *Le Hobo. Sociologie du sans-abri,* Paris, Nathan, 1993, p. 271.
[4] Anne-Marie ARBORIO et Pierre FOURNIER, *L'enquête et ses méthodes …, id.*, p. 96-97 et Henri PERETZ, *les méthodes en sociologie. L'observation.* Paris, La Découverte & Syros, 2004 [1998], p. 53-63.
[5] Michel IZARD, « Méthode ethnographique »…, *op. cit.,* p. 470.

> l'ethnographe. La marque de la scientificité ou de l'objectivité se repère ordinairement dans le clivage institué entre le sujet de l'énonciation ethnographique et l'ensemble des énoncés produits sur la culture indigène, soit dans la différence entre l'avant-propos et le texte. [1]

Le ton est désabusé : l'expérience de terrain vécue par les ethnologues ne colle décidément pas au modèle scientifique convoqué. Michel Izard évoque le sentiment de mauvaise conscience des chercheurs, à la fois chantres du respect de la différence culturelle et observateurs-enquêteurs-analyseurs porteurs d'une idéologie scientifique occidentale. Il semblerait pourtant que les ethnologues tiennent fort à ce modèle de positivité qui pourtant ne va pas avec la particularité de leur objet de recherche.

Les réflexions méthodologiques des sociologues sur l'utilisation d'une approche dite qualitative ou empirique, et plus particulièrement sur l'ethnographie et l'observation participante, permettent de mettre en évidence les modèles épistémologiques qui les sous-tendent. Pour les ethnologues, ces principes méthodologiques ne font pas l'objet d'un questionnement car ils apparaissent comme les fondements même de leur spécificité disciplinaire. De plus, à l'heure où les frontières entre la sociologie et l'ethnologie s'effacent, il m'est apparu nécessaire, tout au long de ce travail de thèse, d'essayer de préciser de quels types de modèles de connaissance relève l'ethnologie. Ce questionnement est lié à la définition du projet de l'ethnologue.

S'il s'agit de tout voir et de tout noter, comme l'écrit Lévi-Strauss, c'est dans un projet d'élaboration de savoir sur la culture à partir des cultures éloignées de celle du chercheur. Le projet est d'abord une conceptualisation théorique fondée sur le modèle positiviste : l'objet d'étude est extérieur à l'observateur ; la collecte de données permet d'élaborer une théorie anthropologique à vocation d'explication universelle ; le modèle de référence est celui des sciences de la nature. Ce projet positiviste institue de fait ce que Gérard Lenclud appelle « le grand partage »[2], c'est-à-dire l'institution, au fondement de la connaissance anthropologique, de la distinction entre « eux » - les autres, différents, objets du savoir - et « nous » - les chercheurs occidentaux, producteurs du savoir. Ainsi, le terrain est le lieu où eux vivent ; l'observation participante est la méthode qui permet de les observer au mieux ; l'objectivité du chercheur est d'autant plus grande que la distance géographique, sociale et culturelle l'est aussi. Cet attirail méthodologique repose entièrement sur le modèle positiviste visant à mettre en évidence des faits qui deviennent des données permettant d'élaborer des lois et des théories à visée explicative. Le chercheur est extérieur au dispositif. Sa distance est la garantie de sa neutralité et de son objectivité dans le recueil des *data*.

Si l'ethnologie du proche remet en cause le grand partage entre « eux », à l'autre bout du monde, et « nous », ethnologues occidentaux, elle ne remet pas forcément en cause les outils méthodologiques hérités de cette conception de la recherche. Les travaux sociologiques cités montrent bien l'attachement des chercheurs, travaillant sur des terrains proches, au modèle positiviste. La distance à l'autre, à « eux », est toujours recherchée. Si la participation sur le terrain est un moment où l'attitude objectivante est difficile à tenir, les manuels mettent en garde contre les pièges que les enquêtés tendent au chercheur. [3]

Pour les ethnologues, c'est la tenue d'un journal de bord, ensemble de prises de notes différées, qui permet d'instaurer une distance avec l'expérience de terrain. Les pièges recensés diffèrent de ceux identifiés par les sociologues. Les « risques » viennent moins des autres que de l'ethnologue lui-même. Les autres sont d'ailleurs au-dessus de tout soupçon d'entrave au projet de connaissance puisqu'ils sont le moteur et l'objet de la recherche.

[1] Jeanne FAVRET-SAADA, *Les mots, la mort, les sorts…, op. cit*.
[2] Gérard LENCLUD, « Le grand partage ou la tentation ethnologique », p. 9-37 in : *Vers une ethnologie du présent*, Paris, MSH, 1992.
[3] Jean PENEFF, *L'hôpital en urgence …, op. cit.*

L'ethnologie est une discipline qui s'intéresse à l'altérité, c'est-à-dire à l'expérience sensible, à la connaissance et à la reconnaissance de l'autre, semblable et différent. La pire critique qui puisse être faite à un ethnologue est celle d'ethnocentrisme. Incapable de prendre conscience et de se détacher de ses propres représentations et pratiques culturelles, il lui serait alors impossible d'identifier, de comprendre et d'analyser celles de la société qu'il souhaite étudier. Il projetterait ses propres catégories culturelles. Au pire, il se permettrait de juger celles des autres. Le risque est bien présent ; les théories évolutionnistes et le passé colonial lui rappellent.

La posture idéale qui se dessine est donc celle d'un chercheur qui pourrait se détacher, un temps, du moins – celui de sa recherche –, de sa propre culture afin de saisir celle des autres. Il s'agit une nouvelle fois d'un idéal de neutralité et d'objectivité. Le partage entre eux et nous s'exerce toujours. « Nous » devons nous effacer pour qu' « eux » adviennent. Les exemples d'ethnologues « tombés » dans leur terrain montrent les risques que comporte cette posture. S' « ils » restent là-bas, ils sont alors perdus pour « ici » – la recherche institutionnalisée.

Le modèle sociologique propose de résoudre la question de la subjectivité du chercheur, appréhendée comme un risque vis-à-vis de l'idéal de neutralité et d'objectivité, en multipliant les méthodes, tant qualitatives que quantitatives. Le modèle ethnologique accepte la subjectivité du chercheur dans la phase de terrain. Il est convenu par ailleurs que c'est ce qui fait la saveur de la discipline. Les déconvenues de Nigel Barley rencontrent ainsi un grand succès auprès des étudiants car elles brossent un portait de l'expérience de terrain à l'opposé de l'attitude de maîtrise distanciée du modèle objectiviste.[1] Sur le terrain - les doctorants le constatent très tôt -, on ne maîtrise pas grand-chose. Certes, la discipline reconnaît l'importance de la démarche inductive : se laisser porter et emporter par les évènements est en soit une attitude méthodologique cautionnée par l'institution universitaire. Cependant, l'injonction de maîtrise est sous-jacente. Après ce temps de flottement inductif, il convient de se ressaisir : rédiger, rester objectif, présenter les faits, théoriser, argumenter et prendre position dans le champ disciplinaire. C'est là que beaucoup arrêtent leur travail de recherche : le grand écart est trop acrobatique.

2) Place de la subjectivité dans la démarche réflexive

D'un côté, la subjectivité du chercheur est reconnue et valorisée dans l'approche sensible de l'objet, sur le terrain ; de l'autre, elle est rejetée, notamment dans la phase de théorisation. Afin de réduire le paradoxe entre ces deux moments de la recherche, certains proposent d'entreprendre une démarche dite réflexive.

La réflexivité comme maîtrise de la subjectivité

Même *incognito*, le sociologue est confronté à l'impossibilité de tenir la posture idéale du modèle positiviste et objectiviste - neutralité, exhaustivité et objectivité. Olivier Schwartz nomme « empirisme irréductible » de l'ethnographie, « cette impossibilité de

[1] Nigel BARLEY, *Un anthropologue en déroute,* Paris, Payot, 1992 [1983] et Nigel BARLEY, *Le retour de l'anthropologue,* Paris, Payot, 1995 [1986].

fonctionner sous des conditions méthodologiques pures ». Les situations d'interactions du chercheur avec le terrain sont alors intégrées dans le dispositif scientifique afin de parvenir à un « empirisme instruit ». Il s'agit d'une démarche dite réflexive ou critique : « Parce que l'ethnographie représente, entre toutes les pratiques d'enquête en sciences sociales, celle qui sans doute est la plus exposée aux imprécisions et à l'arbitraire du "qualitatif", comme aux naïvetés et à l'impressionnisme de l'expérience vécue, elle ne peut se constituer comme type de recherche qu'au prix d'un travail sur elle-même. Elle a particulièrement besoin de réflexivité et de discipline critique. »[1]

Les exemples de réflexivité critique donnés portent sur le statut des matériaux collectés ainsi que sur les cadres théoriques utilisés. La question de la subjectivité du chercheur n'est pas mentionnée comme faisant intégralement partie des matériaux de l'enquête. Olivier Schwartz cite brièvement le journal de terrain et l'auto-analyse comme méthodologie d'objectivation des processus en jeu. Les travaux de Georges Devereux et de Jeanne Favret-Saada sont présentés comme faisant partie de la panoplie méthodologique pouvant accroître « la marge de jeu de l'ethnographe », « car s'il ne choisit pas les places qu'on lui assigne, il peut au moins choisir de "miser" sur l'une plutôt que sur l'autre. Plus il sait les objectiver, et plus il peut en jouer ».[2] À défaut de se débarrasser du paradoxe de l'observateur, il s'agit de le maîtriser au mieux, d'objectiver le plus possible cette situation d'enquête qui se refuse à toute pureté méthodologique positive.

Ce point de vue me semble être à l'opposé de ceux décrits par Georges Devereux ou Jeanne Favret-Saada, qui acceptent justement de ne pas maîtriser les affects éprouvés ou les places occupées sur le terrain. C'est, au contraire, dans l'acceptation de leurs propres perturbations - qu'ils n'ont pas choisies et qu'ils ne maîtrisent pas -, qu'une connaissance s'élabore.

La question de la subjectivité du chercheur est donc évacuée de l'analyse. Elle réapparaît néanmoins dans la dernière phrase lorsque Olivier Schwartz conclut que l'un des plus sûrs alliés de la recherche réside dans le désir du chercheur « d'écouter et de voir, d'enquêter et d'écrire ». Cela m'invite à reformuler le paradoxe de l'observateur qui, en n'entreprenant pas une démarche critique et réflexive sur son propre désir d'écouter, de voir, d'enquêter et d'écrire, se prive d'une connaissance ne pouvant naître que de la reconnaissance de ses relations au terrain et non pas de sa négation. Le paradoxe de l'observateur – pour connaître il faut observer et observer c'est perturber, donc la connaissance est impossible – ne tient qu'à l'utilisation du modèle positiviste.

En anthropologie, il existe une conception analogue considérant la réflexivité comme maîtrise de soi. Dans l'ouvrage dirigé par Christian Ghasarian, *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive*, les diverses participations proposent des approches différentes de la notion de réflexivité. Cependant, la définition placée en index ne laisse pas d'ambiguïté sur la position dominante : « En pratique, la réflexivité est devenue la reconnaissance par les anthropologues du fait que leurs écrits doivent prendre en compte les forces épistémologiques et politiques qui les conditionnent. […] La réflexivité fait référence au besoin de tourner continuellement les instruments des sciences sociales sur le chercheur, dans un effort de mieux contrôler les distorsions introduites dans la construction de l'objet (position du chercheur, qui se réclame du point de vue du "spectateur impartial", dans le monde intellectuel). »[3] La démarche réflexive proposée ici ne rompt pas vraiment avec la conception positiviste. Bien qu'elle reconnaisse l'impossibilité de tenir une position surplombante neutre, impartiale et objective, elle adhère toujours à celle d'une objectivité approchée. Pour cela, il faut que le chercheur entreprenne une démarche d'objectivation de lui-même par lui-même :

[1] Olivier SCHWARTZ, « L'empirisme irréductible » …, *op. cit.*, p. 304-305.
[2] *Id*., p. 275-276.
[3] « Éclaircissements conceptuels : Réflexivité », p. 238-239 in : *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive* / sous la direction de Christian Ghasarian, Paris, Armand Colin, 2002.

> De plus en plus d'anthropologues considèrent que, plutôt que d'éviter, de nier ou de chercher à contrôler les éléments personnels et les émotions en jeu sur le terrain, il faut les comprendre et les intégrer dans la recherche. […] D'où l'importance de ce que Pierre Bourdieu appelle l' « objectivation participante », c'est-à-dire l'objectivation du rapport subjectif du chercheur à son objet. Cette démarche consiste à ne pas être naïf dans sa recherche et à garder une démarche réflexive qui prend en compte les structures cognitives du chercheur, son rapport subjectif à l'objet d'étude et le processus d'objectivation de la réalité (la connaissance scientifique). [1]

Le passage logique entre la première partie de l'extrait, qui fait état des émotions en jeu sur le terrain, conseillant de ne pas les nier ou les contrôler, et la seconde partie, qui propose d'objectiver les rapports subjectifs du chercheur à son objet, est discutable. En effet, la relation entre le chercheur et le terrain n'est pas considérée comme un lieu épistémologique de connaissance. Si les émotions ressenties ne doivent ni être contrôlée ni niées, c'est pour mieux servir le travail d'objectivation de l'objet. L'objectivation de l'autre a un pendant : celle du chercheur. Ainsi, les deux termes de la relation sont objectivés, contrôlés. La relation, elle, n'est pas problématisée.

Or, il ne me semble pas pertinent de se référer au concept bourdieusien d' « objectivation participante » pour problématiser la démarche réflexive en anthropologie. En effet, les objets de recherche diffèrent. Si le sociologue prône l'objectivation de sa propre place, c'est dans un cadre théorique s'intéressant aux positions respectives des agents dans des champs de pouvoir. Ce n'est en aucun cas dans la compréhension de l'altérité, objet propre aux anthropologues.

La subjectivité comme risque narcissique

La reconnaissance de la subjectivité du chercheur - en dehors de l'idée de relation – semble comporter un risque, celui du narcissisme :

> Certains reprochent à la démarche réflexive d'impliquer un relativisme radical qui rend la comparaison ethnographique et les généralisations anthropologiques impossibles. Pour ceux-ci, le projet réflexif est incompatible avec des recherches sérieuses car il suppose une concentration sur soi, menant à une régression des « *meta-studies* ». Il est clair que la réflexivité n'a pas d'intérêt à être une réflexion du sujet sur lui-même. Réflexivité épistémologique et réflexivité narcissique doivent être distinguées. Pour ce faire, une solution est d'interroger la méthode simultanément à l'investigation de l'objet. [2]

Le risque d'une subjectivité narcissique s'inscrit au sein du paradigme dominant en ethnologie : la séparation entre « eux » et « nous ». Si l'objet d'étude est l'autre, il n'est donc pas moi. Pour étudier l'autre, je dois m'effacer – mais ce n'est pas possible. Alors il me faut me neutraliser au mieux : je m'objective. Dans l'ouvrage collectif *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive*, la peur de tomber dans l'étude de soi en reconnaissant la part de sa subjectivité dans la recherche apparaît comme une préoccupation redondante.

---

[1] Christian GHASARIAN, « Sur les chemins de l'ethnographie réflexive », p. 5-33 in : *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive*, Paris, Armand Colin, 2002, p. 11-12.

[2] « Eclaircissements conceptuels : Réflexivité », p. 238-239 in : *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive, …op. cit.*

Ainsi, Irène Bellier ancre son analyse dans les oppositions subjectivité/théorie, subjectivité/objectivité, texte littéraire/texte scientifique et considère la distance comme la spécificité de la démarche anthropologique : « Une objectivité excessive désincarne le sujet de l'ethnographie ; une trop grande subjectivité lui ôte toute consistance. Mais qui peut l'apprécier ? ». Du fait de l'adhésion au paradigme positiviste, le statut à accorder aux émotions dans la recherche apparaît comme un problème insoluble :

> Ce texte ne cherche pas une improbable réponse sur la vérité des faits culturels observés et la rationalité des constructions analytiques parfois très opposées qu'ils autorisent. Plus prosaïquement, l'auteur se demande comment rendre compte de la dimension émotionnelle qui spécifie la qualité des observations sur le terrain et la forme des notes prises sur le vif, sans impliquer les lecteurs/lectrices et auditeurs/auditrices potentiel(le)s dans une subjectivité qui, au mieux, ferait du sujet de l'étude anthropologique un prétexte littéraire ou poétique plutôt que l'objet d'une analyse à partir de laquelle il reste possible de penser la diversité des formes sociales et culturelles. [1]

En conclusion, Irène Bellier évacue la question de l'analyse des émotions dans le processus de recherche en décrétant qu'elle est moins importante que celle de la restitution des écrits à la population étudiée.

Sylvie Fainzang propose une réflexion sur l'ethnologie des anciens alcooliques tout en se défendant de « mirer sa propre image à travers le prisme du terrain ». Le maintien de la distance, gage de scientificité, permet d'éviter ce risque, en prenant du recul vis-à-vis des émotions éprouvées. Comme la relation à l'autre « n'est jamais symétrique », du fait du pouvoir de l'ethnologue - à rendre publique ou non certaines pratiques, par exemple -, il convient à ce dernier d'endosser la position du caméléon, c'est-à-dire de se faire oublier :

> Il convient d'apprendre à se fondre, à taire ce que l'on pense, et essayer de se faire oublier. La reconnaissance de ce syndrome du caméléon qui doit affecter l'ethnologue, n'est pas une concession au positivisme, puisqu'il est évident que la présence de l'ethnologue sur le terrain est productive, et qu'on ne peut occulter son impact sur le recueil des données, mais au moins réduit-elle le risque d'étouffer les faits observés sous le poids de l'observateur. Aussi, contre ce que l'on a pu appeler le narcissisme méthodologique, il me semble préférable de prôner une humilité méthodologique. [2]

Bien qu'elle s'en défende, Sylvie Fainzang adhère complètement au paradigme positiviste. En effet, le chercheur doit se faire oublier afin de ne pas étouffer les faits. Ceux-ci sont donc considérés comme indépendants de l'observateur. La présence – pourtant féconde - du chercheur sur le terrain n'est pas explorée. La raison invoquée pour justifier cette position n'est pas la référence au positivisme mais l'injonction morale : « l'humilité méthodologique » est préférable au « narcissisme méthodologique ». Prendre en compte les émotions du chercheur est un risque de narcissisme, c'est-à-dire de centration sur soi-même et non sur l'autre, objet de la recherche. Or, du fait de la position dominante du chercheur, le narcissisme est mal venu : il convient de se montrer humble.

Cependant, décréter que la relation de terrain est asymétrique relève bien plus de l'idéologie positiviste que de la réalité. Lorsqu'il instaure une distance, le chercheur se place en effet dans une position surplombante. Mais elle n'est dominante que dans son imaginaire !

---

[1] Irène BELLIER, « Du lointain au proche. Réflexion sur le passage d'un terrain exotique au terrain des institutions politiques », p. 45-62 in : *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive*, Paris, Armand Colin, 2002, p 48-49.

[2] Sylvie FAINZANG, « De l'autre côté du miroir. Réflexions sur l'ethnologie des anciens alcooliques », p. 63-71 in : *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive*, Paris, Armand Colin, 2002, p. 70-71.

Affirmer l'asymétrie de la relation revient à nier le pouvoir qu'ont les « informateurs » : celui d'arrêter cette relation, tout simplement. La présence d'une ethnologue dans un groupe d'anciens alcooliques n'est pas comparable aux situations de dominations effectives d'une situation coloniale, par exemple. Gérard Althabe[1] montre que le chercheur n'est en aucun cas en situation de maîtrise et de domination. Il est un des acteurs de la situation qu'il souhaite analyser. Pour se défaire de cette position distante et surplombante, il est nécessaire de renoncer à un savoir global, total, immuable de la société étudiée. En effet, si l'ethnologue n'est qu'un acteur de la situation de terrain, la connaissance qu'il met à jour est limitée, liée à sa propre place.

Cette déprise permet de ne pas être affecté par le malaise attaché au « syndrome du caméléon ». Car ce qui affecte l'ethnologue, c'est bien sa position de distance, de neutralité objectivante, de surplomb. C'est aussi le fait de disparaître, de se fondre dans le décor. C'est condamner l'autre à rester étrange et étranger à soi. C'est renoncer à toute relation symétrique. C'est en effet un véritable syndrome, c'est-à-dire un ensemble de signes et de troubles dont les origines sont inconnues. Si l'origine positiviste du syndrome du caméléon reste méconnue des ethnologues, ces derniers expriment la souffrance qui en résulte. Ainsi, dans le même ouvrage, Patrice Cohen parle du sentiment de « double contrainte » éprouvé sur son terrain dans un souci de respect de la tradition scientifique du « regard éloigné » :

> Compte tenu de la proximité des sphères personnelles et des sphères liées au terrain, il s'est rapidement imposé à moi la nécessité de dissocier deux types de positionnement. Je me suis surpris à cloisonner mes contacts, à clarifier les modalités de ma relation avec les personnes rencontrées, et à procéder en quelque sorte à une programmation mentale. Ainsi, le chercheur sur son terrain – soucieux d'observer, et de recueillir ses données en influençant le moins possible les personnes étudiées – s'est–il drapé d'une attitude à la fois proche et prudemment distanciée, prêt à l'écoute et à la compréhension. […] En contrepoint, pour préserver mon intégrité de personne, le chercheur cédait la place à l'individu lui aussi confronté à ses engagements, sa sensibilité, ses jugements, ses doutes concernant l'objet et concernant les personnes et situations rencontrées. […] Mais le télescopage des sphères de terrain et des sphères privées a plus d'une fois entraîné une confusion entre le chercheur et la personne. […] Ces moments de déstabilisation traduisaient de façon exacerbée un brouillage de la distanciation minimale de l'ethnologue avec son objet, ce qui me semblait préjudiciable pour la qualité de la recherche. [2]

L'auteur emploie la première personne pour évoquer ses émotions et la troisième lorsqu'il endosse son rôle d'ethnologue respectueux des traditions scientifiques. Il reconnaît la place essentielle de la relation dans le travail de l'ethnologue. Cependant, il ne remet pas en cause le modèle de scientificité fondé sur la distance et le refoulement des émotions qui s'insinuent « aussi dans les réactions et la pensée même du chercheur ».

Il existe donc un « chercheur et son double ». Le double étant celui qui éprouve des émotions. C'est « la face cachée » du chercheur. Ainsi, la part de subjectivité - pourtant reconnue par Patrice Cohen - reste en dehors de la posture scientifique : « Le chercheur est alors à l'évidence accompagné de son double, c'est-à-dire l'autre part de lui-même qui n'est pas uniquement dirigée vers la recherche, vers l'acte scientifique. »[3] La subjectivité reste définitivement exclue de toute démarche scientifique. La solution proposée pour « bien gérer ses impératifs scientifiques et ses contingences personnelles » est celle de Pierre Bourdieu : s'objectiver soi-même. La réflexivité, apparue pourtant pour « prendre en considération toutes

[1] Gérard ALTHABE, « Ethnologie du contemporain et enquête de terrain », *Terrain*, N° 14, 1990, p. 126-131.
[2] Patrice COHEN, « le chercheur et son double. A propos d'une recherche sur le vécu des jeunes de la Réunion face au sida », p. 73-89 in : *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive*, Paris, Armand Colin, 2002, p. 77-79.
[3] *Id.* p. 85.

ces dimensions subjectives négligées par l'ethno-anthropologie positiviste »[1], est alors détournée pour mieux les contrôler.

La réflexivité n'est pas relationnelle

L'ouvrage collectif *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive* présente des points de vue en rupture avec le modèle positiviste traditionnel. Ainsi, Anne-Marie Losonczy souligne le caractère paradoxal de l'activité ethnologique s'inscrivant dans le modèle scientifique dominant : « Faire émerger une sorte de modèle de savoir et de savoir-faire, d'une validité plus générale, à partir de l'irréductible singularité d'expériences successives, de rencontres, d'apprentissage et de coexistence limitée avec des mondes sociaux et culturels autres, dont les particularités conditionnent autant la relation ethnographique que le savoir hypothétique qui en est issu. »[2]

La relation ethnographique est reconnue comme première dans la fabrication d'un savoir. Il s'agit plutôt, à partir de la relation, de la construction d'un co-savoir, à « la texture incertaine, changeante et soumise aux aléas des modifications du contexte social interne et externe ». C'est la reconnaissance de ce type de savoir qui explique que des analyses très différentes puissent être faites au sujet des mêmes sociétés, à une même époque – et non un manquement d'un tel ou d'une telle aux principes de neutralité et d'objectivité. C'est par son engagement tant corporel qu'affectif que le chercheur va construire ce co-savoir. Patrick Gaboriau dénonce l'illusion d'un savoir fondé sur la négation de la subjectivité et de l'identité du chercheur, comme, par exemple, avec l'observation *incognito*. À l'opposé de ce point de vue, il soutient qu'une connaissance n'est possible que si le chercheur s'engage dans des relations et sollicite ses propres référents culturels.[3] Pour Marc Abélès, il faut en finir avec le mythe de l'altérité radicale de l'objet, du privilège accordé à la distance et à l'exotisme. Il met en avant l'importance de la relation négociée sur le terrain. La relation de l'ethnologue aux autres est donc fort éloignée d'une position surplombante :

> C'est ce va-et-vient rétrospectif entre le point de départ d'une recherche et ses développements ultérieurs qui permet de faire émerger des questions qui n'étaient pas données avant le début de l'enquête. Nos collègues sociologues s'étonnent parfois de notre empirisme : pour eux, l'enquête vise surtout à valider ou à infirmer un questionnement préalablement construit. Or, tout le prix du terrain ethnographique consiste dans cette patiente élaboration d'une problématique, au coeur d'une relation complexe dont l'ethnographe n'est qu'un des éléments. Ce qui importe, c'est le processus, tel qu'il se déploie, avec sa temporalité singulière, et, par dessus tout, me semble-t-il, les éléments d'intelligibilité qu'il produit. [4]

[1] Nadia MOHIA, *L'expérience de terrain. Pour une approche relationnelle dans les sciences sociales*, Paris, La Découverte, 2007, p. 26.

[2] Anne-Marie LOSONCZY, « De l'énigme réciproque au co-savoir et au silence. Figures de la relation ethnographique », p. 91- 102 in : *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive,* Paris, Armand Colin, 2002, p. 91.

[3] Patrick GABORIAU, « Point de vue sur le point de vue. Les enjeux sociaux du discours ethnologique : l'exemple des sans logis », p. 103-115 in : *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive*, Paris, Armand Colin, 2002.

[4] Marc ABÉLÈS, « Le terrain et le sous-terrain », p. 35-42 in : *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive,* Paris, Armand Colin, 2002, p. 42.

François Laplantine formalise un mode de connaissance anthropologique en rupture avec le modèle de la distance. Il s'agit de la re-connaissance de sa propre subjectivité en tant qu'il existe du soi dans l'autre et de l'autre dans soi. Il propose une réflexivité pensée comme l'étude de la relation, qu'il nomme « tension métisse entre l'autre et le moi, l'universel et le singulier, la description et l'explication » :

> De même que la compréhension anthropologique des *autres* ne peut s'effectuer que par la médiation du *moi* – sur le « terrain », n'ayant pas à sa disposition un appareillage sophistiqué de mesure, mais seulement les cinq sens, le chercheur ne peut véritablement compter que sur lui-même -, de même la compréhension de soi est nécessairement médiatisée par la connaissance des autres. Mais cette expérience-là, à vrai dire vertigineuse, n'aurait eu aucune chance de pouvoir être menée si le « je » n'était aussi un « autre » (Rimbaud) et si l' « autre » n'était réciproquement un « je ».[1]

Tous les auteurs de l'ouvrage reconnaissent l'importance des émotions dans l'enquête de terrain. Par contre, la démarche réflexive, c'est-à-dire l'analyse de la place faite à sa subjectivité dans le dispositif de connaissance, s'élabore à travers la référence à deux paradigmes scientifiques différents. Le premier, que l'on peut qualifier de positiviste, n'intègre pas la subjectivité du chercheur dans la démarche de recherche. Ce dernier doit garder une distance avec son objet afin d'être objectif. Il se méfie donc de ses émotions qui risquent de mettre à mal l'idéal de neutralité. Pour mieux contrôler leurs effets sur lui-même comme sur les données recueillies auprès des informateurs, la démarche réflexive, en tant qu'objectivation de cette part d'ombre, apparaît comme un pis-aller. En effet, un narcissisme stérile serait l'un de ses effets pervers. Or, comme l'objet de recherche est l'autre, le chercheur doit disparaître pour accéder à sa connaissance.

Le deuxième paradigme, que l'on peut qualifier de relationnel, est en rupture radicale avec le premier. La démarche réflexive est considérée comme le fondement de toute connaissance anthropologique. C'est à partir de la relation qui s'établit entre le chercheur et le terrain - relation tant corporelle, sensorielle, affective que cognitive - que peut s'élaborer un processus de connaissance. L'ethnologue est l'un des acteurs de la société : il est soumis aux règles et aux jeux de pouvoir en relation avec sa singularité. La connaissance qu'il produit à partir de sa place est donc singulière.

Il est surprenant que la contribution collective *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive* ne propose pas un article de synthèse problématisant la référence à deux modèles de scientificité si différents. Reconnaître le modèle positiviste comme tel serait l'accepter comme un modèle de scientificité parmi d'autres et non comme la raison ethnologique. C'est pourquoi il apparaît toujours comme dominant, malgré les questions éthiques et le malaise moral qu'il engendre. Ces "désagréments", pourtant systématiquement évoqués par les auteurs, ne remettent pas en cause sa pertinence. Son maintien permettrait de ne pas interroger l'impérieux désir du chercheur de tout voir, de tout écouter, de tout écrire et de tout comprendre.

[1] François LAPLANTINE, « L'anthropologie genre métis », p. 143-152 in : *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive*, Paris, Armand Colin, 2002, p. 146.

3) L'empathie pour tout comprendre

Si l'observation participante est considérée comme une technique méthodologique permettant d'accéder à des données qui ne seraient pas apparues avec les seules méthodes d'enquête traditionnelles comme l'entretien ou le questionnaire, l'attitude empathique participe à cette volonté de tout voir et de tout comprendre. Dans une approche compréhensive[1], les ethnologues se réfèrent au concept d'empathie. Ainsi, en 2008, un numéro du *Journal des anthropologues* est consacré à l'explicitation de cette notion, largement utilisée mais peu formalisée en anthropologie.[2] Ce terme est employé pour décrire une attitude d'ouverture bienveillante à l'autre ainsi que pour désigner une technique précise de relance lors d'entretiens dits non directifs [3] ou compréhensifs[4].

Une posture asymétrique

Pour les psychologues Carl Rogers et G. Marian Kinget, l'empathie est « la capacité de prendre le point de vue d'autrui »[5]. Utilisée en sciences humaines, cette approche postule que la compréhension de l'autre est possible à partir de l'expérience personnelle du chercheur : « Ensemble des techniques liées à une attitude intuitive qui consiste à saisir le sens subjectif et intersubjectif d'une activité humaine concrète, à partir des intentions que l'on peut anticiper chez un ou plusieurs acteurs, cela à partir de notre propre expérience vécue du social ; puis à transcrire ce sens pour le rendre intelligible à une communauté humaine. »[6] L'approche empathique n'est pas une démarche réflexive du chercheur sur sa relation à l'autre mais sa capacité intellectuelle à prendre le point de vue de l'autre sans néanmoins y adhérer affectivement. Les auteurs insistent sur le fait que l'empathie se distingue de la sympathie car elle n'implique pas de fusion émotionnelle. Le chercheur demeure « émotionnellement indépendant »[7].

Ainsi, cette approche partage avec celle positiviste l'idée d'un chercheur émotionnellement neutre. Dans les deux postures, ce dernier consent, pour satisfaire son projet de connaissance, à l'abolissement de sa singularité psychique, sociale et culturelle. Pour le sociologue Jean-Claude Kaufmann, l'empathie est un instrument :

> Pour parvenir à s'introduire ainsi dans l'intimité affective et conceptuelle de son interlocuteur, l'enquêteur doit totalement oublier ses propres opinions et catégories de pensée. Ne penser qu'à une chose : il a un monde à découvrir, plein de richesses inconnues. Chaque univers personnel a ses richesses, qui ont immensément à nous apprendre. Mais pour cela toute attitude de refus ou d'hostilité doit être évitée, quels que

[1] Alex MUCCHIELLI, « Approche compréhensive », p. 29-33 in : *Dictionnaire des méthodes qualitatives en sciences humaines et sociales*, Paris, Armand Colin / Masson, 1996.
Huguette DESMET et Jean-Pierre POURTOIS, « Paradigme compréhensif », p. 33-34 in : *Dictionnaire des méthodes qualitatives en sciences humaines et sociales*, Paris, Armand Colin / Masson, 1996.
[2] Ghislaine GALLENGA, « L'empathie en anthropologie », *Journal des anthropologues*, N° 114-115, 2008, p. 9-11.
[3] *L'entretien dans les sciences sociales* / sous la direction d'Alain Blanchet, Paris, Dunod, 1985.
[4] Jean-Claude KAUFMANN, *L'entretien compréhensif,* Paris, Nathan, 2001 [1996].
[5] Carl ROGERS et G. Marian KINGET, *Psychothérapie et relations humaines*, Louvain, Publications Universitaires, 1973, p. 5.
[6] Alex MUCCHIELLI, « Approche empathique », p. 55-56 in : *Dictionnaire des méthodes qualitatives en sciences humaines et sociales*, Paris, Armand Colin / Masson, 1996.
[7] *Id.*

> soient les idées et comportements de celui qui parle : il faut simplement chercher à comprendre, avec amour et considération, avec aussi une soif intense de savoir. […] S'il veut vraiment comprendre [le racisme par exemple], l'enquêteur doit parvenir à se dépouiller de toute morale ; il reprendra ses idées une fois l'entretien terminé. [1]

L'ethnologue souhaite disparaître un temps pour assouvir son désir de compréhension. Toutefois, cette disparition est-elle possible ? Comment envisager une connaissance de l'autre en oubliant totalement ses propres opinions et catégories de pensée ? C'est postuler que l'autre est un monde à découvrir et qu'il détient des richesses qu'il s'agit d'accaparer en avançant caché. L'image du conquistador découvrant le Nouveau Monde s'impose. La saisie de richesses se passe en dehors de toute relation personnelle.

Comment est-il possible de comprendre le point de vue de l'autre sur un mode intellectuel en laissant de côté ses émotions ? Les chercheurs ou les psychothérapeutes peuvent-ils ainsi sélectionner à volonté une relation à l'autre soit exclusivement intellectuelle, c'est-à-dire sans affects - c'est l'empathie - ou bien avec affects – c'est la sympathie ? Comment peuvent-ils être certains que la compréhension intellectuelle qu'ils ont de l'autre, à partir de leur propre expérience vécue du social, corresponde à ce que l'autre exprime, ressent, imagine, hallucine et joue dans cette relation ? C'est nier la part de projection, de transfert qui s'instaure dans chaque relation humaine : on attribue à l'autre des intentions qui sont le reflet de nos propres désirs inconscients. C'est aussi postuler que l'interviewé - ou quiconque - exprime un contenu qui existe en soi, en dehors de la relation à l'autre, de la situation et du moment présent. Or, on peut aussi envisager que le discours recueilli est fonction de la relation, du moment et de la situation. Cette approche fait la part belle aux discours et aux représentations qui reflèteraient précisément ce que les gens pensent, imaginent, vivent ou pratiquent. N'y aurait-t-il pourtant pas un hiatus entre l'objet de recherche et le discours ? C'est le point de vue exprimé par François Laplantine :

> L'un des apports [de l'anthropologie] est d'avoir montré qu'il n'existe pas de relations naturelles entre le monde et le langage, le signifiant et le signifié, mais des élaborations culturelles, ce qui suppose que nous en finissions avec ces fictions de la transparence du langage, de l'adéquation des mots et des choses, de l'isomorphisme du référent et du signe. […] [Dans la conception positiviste durkheimienne], le langage et le social sont transparents et pour ainsi dire équivalents. Le premier dans sa neutralité instrumentale vise à signifier un contenu, à révéler une réalité (c'est la conception de la science qui part à la recherche du signifiant caché), comme si le réel pouvait être étranger aux mots, comme s'il existait enfoui quelque part un contenu indépendamment de la forme construite pour le signifier, comme s'il s'agissait seulement de nommer la présence de significations, préexistantes à l'acte même de l'énonciation. […] [La notion de représentation] conduit à *l'illusion ontologique* de l'unité, de l'identité, de la stabilité et de la permanence du sens. [2]

Un extrait de *La description ethnographique* est cité plusieurs fois dans le numéro du *Journal des anthropologues* consacré à l'empathie et prête à des interprétations diverses : « L'ethnographe est celui qui doit être capable de vivre en lui la tendance principale de la culture qu'il étudie. […] Ainsi l'ethnographie est-elle d'abord l'expérience d'une immersion totale, consistant dans une véritable acculturation à l'envers, où, loin de seulement comprendre une société dans ses manifestations "extérieures" (Durkheim), je dois l'intérioriser dans les significations que les individus eux-mêmes attribuent à leurs comportements. »[3]

---

[1] Jean-Claude KAUFMANN, *L'entretien compréhensif..., op. cit.*, p. 51-52.
[2] François LAPLANTINE, *Je, nous et les autres*, Paris, Le Pommier, 1999, p. 91, 94-95.
[3] François LAPLANTINE, *La description ethnographique*, Paris, Nathan, 2002 (1996), p. 20-21.

Or, la faculté de l'ethnologue à « vivre en lui la tendance principale de la culture étudiée » n'est pas le fruit d'une relation empathique mais celui d'une relation interactive excluant toute idée de fusion avec l'autre : « C'est cette appréhension de la société telle qu'elle est perçue du dedans par les acteurs sociaux avec lesquels j'entretiens un rapport direct. »[1] Le chercheur ne prend pas la place de l'autre. Ainsi, l'attitude de Jean Rouch qui filme une danse de possession, « ne consiste nullement pour l'ethnologue-cinéaste à entrer en transe, mais à s'inclure dans une interaction que sa présence va transformer » : « Car, répétons-le, Rouch ne devient pas possédé. L'être ensemble des danseurs et du chercheur ne fond ni ne confond. Il n'abolit pas le caractère dyadique, c'est-à-dire dépareillé, d'un face-à-face entre des personnes. […] Dans cette perspective, le sujet ne tend plus à recouvrir (l'inconnu par le connu), ni même à découvrir (une vérité initialement cachée par dissolution de masques d'opacité), mais plutôt à faire advenir ce qui n'existait pas. »[2] L'ethnologue ne prétend pas à la neutralité. Il ne cherche pas à s'effacer pour saisir des objets extérieurs à lui.

> C'est lorsque [l'ethnologue] prétend à la neutralité absolue, qu'il croit avoir recueilli des faits « objectifs », lorsqu'il élimine des résultats de sa recherche tout ce qui a contribué à y accéder et qu'il gomme soigneusement les traces de son implication personnelle dans l'objet d'étude, qu'il risque le plus de s'écarter du type d'objectivité (nécessairement approchée) et du mode de connaissance spécifiques de sa discipline : l'appréhension, mieux la construction de ce que marcel Mauss a appelé le « phénomène social total » qui suppose l'intégration de l'observateur dans le champ même de l'observation. S'il est possible, et même nécessaire, de distinguer celui qui observe et celui qui est observé, il me paraît en revanche exclu (*a fortiori* si l'on prétend faire œuvre scientifique) de les dissocier. Nous ne sommes jamais des témoins objectifs observant des objets, mais des sujets observant d'autres sujets au sein d'une expérience dans laquelle l'observateur est lui-même observé.[3]

Ce point de vue est en rupture avec les différentes postures scientifiques déclinées précédemment : la neutralité et l'objectivité, la maîtrise de la perturbation par la réflexivité et l'empathie. Toutes découlent d'une vision du monde positiviste et holiste. C'est pourquoi un certain nombre d'ethnologues proposent tout simplement d'abandonner les termes d'« observation participante » et d' « empathie » du fait de leurs présupposés épistémologiques. Ainsi, François Laplantine parle de description ethnographique et non d'observation. L'activité de description inclut l'ethnologue dans l'acte d'écriture. Elle est d'abord une perception multi-sensorielle. La sensibilité corporelle du chercheur est première. C'est aussi une écriture différée. Elle n'est donc jamais le reflet d'une réalité immobile et immuable mais bien un travail d'écriture qui est toujours à recommencer.

Empathie et observation participante : des concepts opératoires ?

Interrogée au sujet de la notion d'empathie, Jeanne Favret-Saada explique d'emblée que ce terme « devrait être abandonné en anthropologie parce qu'il a deux significations contradictoires » :

[1] François LAPLANTINE, *La description ethnographique…*, *op. cit.*
[2] François LAPLANTINE, *Le sujet, essai d'anthropologie politique*, Paris, Téraèdre, 2007, p. 66-67.
[3] François LAPLANTINE, *La description ethnographique…, id.*, p. 21.

> Veut-on parler d'une communication immédiate par fusion affective ou d'un déplacement mental, imaginé, de sa propre place à celle de l'autre ? Sans compter une bonne douzaine d'autre notions (la sympathie pour autrui, etc.) que les ouvrage récents sur « l'empathie » s'acharnent à examiner. Du point de vue conceptuel, « empathie » est dans le même cas que « antisémitisme » : un terme polysémique dont on voudrait bien faire un terme analytique parce qu'on ne peut pas s'empêcher de l'employer. Eh bien non, il faut s'astreindre à préciser ce qu'on a en tête.[1]

Les propos de Jeanne Favret-Saada sont situés « en marge » du dossier, unique voix du *Journal des anthropologues* proposant de rejeter le terme d'empathie. *Être affecté*, texte écrit en 1990, soit dix-huit ans plus tôt, ne semble pas avoir convaincu les auteurs de la revue. En effet, si Jeanne Favre-Saada y montre l'importance de la prise en compte de l'affectivité du chercheur dans la construction de la connaissance, ce n'est en aucun cas dans une démarche empathique. Elle explicite très clairement les failles de la notion. D'une part, la posture de distance ne permet en aucun cas d'imaginer ce qu'est la place de l'autre - d'ailleurs, c'est bien parce que cette place est inimaginable que le chercheur cherche. La seule posture qui lui reste est donc d'accepter d'occuper lui-même une place. D'autre part, la posture de fusion ne renseigne aucunement sur l'autre : les affects ressentis par l'ethnologue ne sont pas ceux de l'autre. Par contre, accepter de prendre une place non choisie et de se laisser « prendre » par ses propres affects est la seule voie de connaissance possible. Cela implique une déprise par rapport à la posture de maîtrise instaurant une relation asymétrique :

> Comme on le voit, qu'un ethnographe accepte d'être affecté n'implique pas qu'il s'identifie au point de vue indigène, ni qu'il profite de l'expérience du terrain pour se chatouiller le narcissisme. Accepter d'être affecté suppose toutefois qu'on prenne le risque de voir s'évanouir son projet de connaissance. Car si le projet de connaissance est omniprésent, il ne se passe rien. Mais s'il se passe quelque chose et que le projet de connaissance n'a pas sombré dans l'aventure, alors une ethnographie est possible.[2]

Dans le même texte, l'ethnologue critique la notion d'observation participante : « En rhétorique, cela s'appelle un oxymoron : observer en participant, ou participer en observant, c'est à peu près aussi évident que de déguster une glace brûlante ». Cette ambiguïté sémantique dissimule, sous le couvert de la participation, une attitude de distance propre à l'observation. Cette distance s'est révélée impropre à toute connaissance ethnologique : « Au début, je n'ai cessé d'osciller entre ces deux écueils : si je "participais", le travail de terrain devenait une aventure personnelle, c'est-à-dire le contraire d'un travail ; mais si je tentais d' "observer", c'est-à-dire de me tenir à distance, je ne trouvais rien à "observer". Dans le premier cas, mon projet de connaissance était menacé, dans le second, il était ruiné. »[3]

L'impasse vers laquelle mènent les notions d'observation participante et d'empathie, toutes deux liées par un même modèle de scientificité fondant la relation à l'autre sur un mode asymétrique, est également pointée par Gérard Althabe et Valéria Hernandez :

> On doit reconsidérer le mythe anthropologique de l'identification aux autres. Il n'est plus possible de s'inscrire dans le modèle classique qui postule la séparation objectiviste : le point de vue indigène (émique) et le point de vue savant (étique), l'anthropologue devant restituer ces deux registres. Dans ce modèle épistémologique, le sujet de la connaissance, l'anthropologue, doit mettre entre parenthèse sa propre appartenance « culturelle » au

[1] « En marge du dossier sur l'empathie en anthropologie. Entretien avec Jeanne Favret-Saada réalisé par Cyril Isnart », *Journal des anthropologues*, N° 114-115, 2008, p. 209.
[2] Jeanne FAVRET-SAADA, « Être affecté », *Gradhiva*, N° 8, 1990, p. 7-8.
[3] *Id*., p. 5.

> moyen des instruments méthodologiques pour se rendre disponible à adopter celle de l'autre. Il s'agit finalement d'un mouvement qui aboutit au mimétisme afin de « se mettre dans la peau » de celui dont on veut connaître du dedans l'ordonnancement symbolique du monde. Or, selon l'analyse précédente de la production de la connaissance anthropologique, c'est plutôt par l'affirmation de sa différence, par la conscience réflexive de l'altérité dont il est porteur que l'anthropologue réussit à saisir cet ordre symbolique qui lui est étranger. La rencontre avec l'autre n'est pas le moyen de se renseigner sur les contenus de cet ordre mais l'occasion d'apprendre un mode de communication qui structure le champ d'échanges. Corollairement, la figure de l'informateur disparaît. [1]

La pertinence des notions d'observation participante et d'empathie est remise en cause, tout comme celle du terme d'informateur. L'anthropologie ne serait-elle pas le lieu de ce que Thomas Kuhn[2] nomme une crise scientifique, c'est-à-dire une remise en cause des postulats du paradigme dominant ?

4) La connaissance par l'intersubjectivité

Le paradigme dominant en anthropologie reste celui positiviste. Les théories anthropologiques françaises les plus fameuses – car peu réfutables ? -, comme celles de Claude Lévi-Strauss, s'y réfèrent. Les notions d'informateur, de terrain et d'observation participante sont des concepts appartenant à ce paradigme. Ces concepts sont opératoires au sein d'une vision du monde structurée selon « le grand partage "eux" / "nous" »[3]. La connaissance d' « eux » n'est possible que parce que « nous » sommes éloignés. « Eux » nous informent sur leur société : ce sont « nos » informateurs. Ils sont loin de chez « nous », sur un terrain qui va devenir le nôtre, un temps. Pour les connaître, « nous » les observons. Pour que rien ne nous échappe, « nous » les observons en participant.

Il est courant de lire que la crise de l'ethnologie – et du paradigme positiviste - a commencé lorsque la distance géographique, sociale et culturelle entre « eux » et « nous » s'est réduite. Pourtant, les manuels sociologiques récents montrent qu'il est aisé d'utiliser l'appareil méthodologique et conceptuel de l'ethnologue positiviste pour étudier notre propre société. Quelle(s) difficulté(s) recouvre alors la « crise » dont serait en proie la discipline ?

Une crise chronique

Pour Thomas Kuhn, dans une période de science dite « normale »[4], les chercheurs ne remettent pas en cause le paradigme scientifique au sein duquel ils travaillent. Ils n'ont même pas conscience que leur recherche se fait au sein d'un modèle idéologique se référant à une vision du monde singulière. Leur activité consiste à produire de la science normale au sein de ce paradigme. Les énigmes qu'ils se posent y trouvent une résolution. Dans le cas contraire, il est convenu de déclarer que le chercheur ne fait pas bien son travail. Le paradigme n'est pas reformulé. Si les résultats de cet ethnologue sont décevants, peut-être est-ce parce qu'il n'a

[1] Gérard ALTHABE et Valéria A. HERNANDEZ, « Implication et réflexivité en anthropologie », *Journal des anthropologues*, N° 98-99, 2004, p. 33.
[2] Thomas KUHN, *La structure des révolutions scientifiques*, Paris, Flammarion, 1983 [1962].
[3] Gérard LENCLUD, « Le grand partage ou la tentation ethnologique »…, *op. cit.*
[4] Thomas KUHN, *La structure des révolutions scientifiques …, id.*, p. 118.

pas pris assez de distance avec ses informateurs, qu'il n'est pas assez objectif ; parce qu'il n'a pas fait assez de terrain, pas assez loin, pas assez longtemps ; qu'il n'a pas assez lu, qu'il ne connaît pas bien l'ensemble des œuvres, du corpus disciplinaire ; qu'il a fait trop d'entretiens, qu'il a collecté trop de données, qu'il s'y est noyé ; qu'il s'est perdu sur son terrain.

Pourtant, la lecture de textes ethnologiques variés montre que l'insatisfaction, le doute et même la souffrance sont éprouvés par les ethnologues qui travaillent en « science normale ». Ces dissonances sont consignées dans les journaux de terrain tenus secrets ou bien exprimées lors de conversations informelles. La plupart du temps, il s'agit de questions morales : trahison des informateurs lors de la publication d'interprétations opposées à celles qui leur sont propres ; restitution d'un savoir en quelque sorte dérobé à leur insu ; incertitude quand à l'avenir des relations amicales nouées dans le contexte de l'enquête ; place à donner aux sentiments d'antipathie, de colère ou de haine alors que l'empathie est le mot d'ordre sur le terrain ; peur de son propre ethnocentrisme ; insatisfaction lorsqu'il s'agit de quitter le terrain car on n'a pas tout vu, tout fait, tout entendu, tout noté et tout compris ; etc.

En sociologie, le sentiment de mauvaise conscience est parfois évoqué, mais dans une moindre mesure. En effet, bien que l'objectivation de l'autre reste une violence symbolique, elle ne contribue pas à la construction d'un savoir sur l'altérité. L'objet d'étude n'est pas l'autre mais des constructions sociales ou des interactions qui le dépassent. Ainsi, le modèle de l'enquête policière est critiqué en ethnologie alors qu'il semble bien plus assumé en sociologie : l'observation *incognito* et la ruse empathique sont des méthodes conseillées aux étudiants[1].

En effet, les objets de recherche diffèrent. Celui des sociologues concerne les fonctionnements collectifs. Souvent, ils s'engagent pour dénoncer les pratiques de domination à l'œuvre. L'objet des ethnologues est l'altérité, qui peut être définie comme l'expérience sensible de l'autre, à la fois semblable et différent[2] : « Il y a de l'autre dans le moi et du moi dans l'autre »[3]. Il s'agit de travailler cette notion à travers la description tant de la singularité que de l'universalité à l'œuvre dans la diversité culturelle. De ce fait, les ethnologues sont moins enclins à critiquer un fonctionnement ou une pratique sociale.

Le malaise surgit forcément lorsque l'ethnologue se réfère au paradigme objectiviste mettant l'autre en position d'objet (donc extérieur à lui) alors même que l'altérité (l'autre dans le moi et le moi dans l'autre) est son objet de connaissance. Du coup, le projet de connaissance - l'altérité - s'évanouit : la reconnaissance de l'autre ne se fait qu'au dehors. La méthode empathique reconnaît et utilise – de façon abusive – le « moi dans l'autre ». Par contre, elle nie la reconnaissance de « l'autre dans moi ». Surtout, ne confondons pas « eux » et « nous » ! Les écrits du chercheur concernent officiellement l'autre, extérieur et différent. Le malaise vient du décalage entre le projet de connaissance, l'altérité, et les résultats de la recherche qui objectivent l'autre et gomment tout trace de la relation entre le chercheur et son terrain et plus particulièrement la place de sa subjectivité dans le processus de connaissance de l'autre.

[1] Cf. Anne-Marie ARBORIO et Pierre FOURNIER, *L'enquête et ses méthodes…, op. cit.* ; Henri PERETZ, *les méthodes en sociologie…, op. cit.*

[2] Jean-François REY, « Altérité », p. 4-7 in : *Dictionnaire de l'altérité et des relations culturelles*, Paris, Armand-Colin, 2003.

[3] François LAPLANTINE, *Je, nous et les autres…, op. cit.,* p. 13.

Une crise, deux paradigmes

La véritable crise du paradigme positiviste en ethnologie commence dès lors que le sentiment de malaise est reconnu en tant que tel et non pas accepté comme une fatalité et renvoyé au hors-texte, cette méconnaissance discréditant alors les résultats obtenus et poussant les chercheurs à se référer à un autre paradigme, que l'on peut qualifier de relationnel ou d'intersubjectiviste.

Ce dernier est aussi ancien que le paradigme positiviste utilisé en ethnologie. C'est un modèle de scientificité qui postule que la connaissance en sciences humaines et sociales n'est possible que si l'on intègre le chercheur dans le champ empirique. Plus précisément, c'est à partir de l'analyse de sa propre transformation en lien avec l'expérience de terrain que le chercheur peut avoir accès à une connaissance. Ce type de connaissance est loin de toute idée d'objectivité postulant des objets indépendants de la présence du chercheur qu'il conviendrait de mettre à jour, de révéler. Si, par l'activité de l'écriture, l'ethnologue propose des formes de connaissance, ces dernières sont en lien avec la ou les place(s) qu'il a occupée(s) dans la société étudiée, avec les relations qui s'y sont créées. C'est pourquoi il convient non pas de parler de subjectivité, comme dans la démarche réflexive (uniquement celle du chercheur, qu'il convient d'objectiver) ou dans l'empathie (la subjectivité étudiée est supposée être celle de l'autre) mais plutôt d'« intersubjectivité »[1], c'est-à-dire de la relation, de ce qui se passe, se transforme, s'agit entre deux subjectivités en présence.

Le travail sur cette intersubjectivité toujours singulière ne se résout pas une fois pour toute. Ni dans la fusion imaginaire, comme dans l'empathie, ni dans un savoir fixé et établi, comme dans les oppositions de type structuraliste. Il est toujours à remettre sur le métier. C'est ce que François Laplantine appelle « la pensée métisse »[2], c'est-à-dire la mise en tension des contradictions et non pas leur résolution. Ce mode de pensée « mineur » s'opposerait à celui, « majeur », du modèle positiviste. Est-ce pour cela qu'il est aujourd'hui, dans le champ de l'anthropologie, un paradigme dominé ? Se référer à ce paradigme n'est pas facile, même si des anthropologues reconnus comme Georges Devereux, Jeanne Favret-Saada, Gérard Althabe, François Laplantine, et plus récemment, Nadia Mohia, tentent d'en expliciter les fondements idéologiques, en les distinguant de ceux du modèle positiviste. Chaque auteur utilise un vocabulaire original, reformulant de façon singulière un mode de pensée que l'on peut qualifier d'intersubjectiviste ou de relationnel.

Des formulations variées de la crise du paradigme positiviste en ethnologie

Georges Devereux, ethnologue, psychanalyste et physicien, utilise tant le vocabulaire de la psychanalyse que celui des sciences de la nature. Il se distingue pourtant du paradigme positiviste en affirmant que la neutralité de l'observateur est impossible, aussi bien dans les sciences du comportement humain que dans l'étude des souris ou celle des électrons. En sciences humaines, l'observateur perturbe toujours le sujet étudié : « L'observation du sujet par l'observateur a, comme complément, la contre-observation de l'observateur par le

[1] François LAPLANTINE, *Le sujet. Essai d'anthropologie politique…, op. cit.,* p. 99-103.
[2] François LAPLANTINE & Alexis NOUSS, *Le Métissage*, Paris, Flammarion, 1997.

sujet »[1]. Ainsi, le projet scientifique n'est donc pas l'observation d'un sujet par un observateur mais « l'analyse de l'interaction entre les deux, dans une situation où chacun des deux est simultanément observateur pour soi-même et sujet pour l'autre ». Pour Georges Devereux, le modèle de la cure analytique (et plus particulièrement l'analyse par le thérapeute de son contre-transfert), est un modèle épistémologique pour toutes les autres sciences du comportement. Ainsi, le véritable lieu de connaissance est la propre perturbation du chercheur par le sujet qu'il observe. Le lieu de la démarcation entre l'observateur et le sujet observé est au-dedans de l'observateur, et non « là-bas dehors » :

> Il permet qu'une perturbation soit créée en lui ; il étudie ensuite cette perturbation encore plus soigneusement qu'il n'étudie les propos de son patient. Il ne comprend son patient de *manière psychanalytique* que dans la mesure où il comprend les perturbations que celui-ci provoque en lui. Il dit : « Et c'est cela que je perçois » seulement pour ce qui concerne les réverbérations (survenant) « auprès de lui ». Cette constatation est cruciale pour l'épistémologie. La perturbation se produit « à l'intérieur » de l'observateur ; c'est la perturbation que l'on éprouve ensuite comme étant le stimulus authentique et on la traite comme la donnée pertinente. Logiquement, on a le droit de dire que c'est à cette perturbation, et seulement à elle, que réagit l'observateur en disant : « Et c'est cela que je perçois. » [2]

Ainsi, l'auteur retourne les postulats du modèle positiviste : pour être objectif de « façon authentique », le chercheur ne doit pas augmenter la distance avec le sujet étudié, comme le préconise l'épistémologie ethnologique classique, mais, au contraire, la réduire le plus possible. Le lieu de la démarcation entre « eux » et « nous » n'est plus à situer sur un terrain à l'autre bout du monde mais au-dedans du chercheur. Ainsi, les affects de l'observateur et leur analyse constituent la seule voie possible de connaissance du sujet observé :

> *L'amortissement par l'objectivité*, qui est une sublimation, diffère du simple détachement défensif. L'objectivité résulte de la maîtrise créatrice de réactions irrationnelles, consciemment reconnues, *sans perte d'affect*. Par contre, dans les résistances irrationnelles du contre-transfert et dans les réactions inconsciemment défensives, de telles réactions irrationnelles sont niées et l'affect est inhibé, au point de produire une isolation névrotique. Cette isolation n'est pas décidée de façon consciente et le savant, hanté par l'angoisse, la considère donc comme une objectivité authentique ; ce qui diminue d'autant, est-il besoin de la dire, sa capacité à contrôler ses préjugés. En outre, les manœuvres d'isolation accroissent la distance socio-psychologique entre l'observateur et l'observé, tandis que l'objectivité sereine la réduit. Enfin, l'usage sublimatoire et conscient des techniques scientifiques dans le but de réduire l'angoisse supprime de façon *durable* l'angoisse suscitée par les données dont on dispose. Ce résultat est une caractéristique générale de la sublimation. Au contraire, leur usage inconscient et auto-mystificateur, visant à nier et à supprimer de façon temporaire l'épreuve consciente de l'angoisse, conduit seulement à une réactivation ultérieure et plus violente encore de l'angoisse supprimée. [3]

Georges Devereux décrit et propose une explication du malaise éprouvé par les ethnologues travaillant au sein du paradigme positiviste. En effet, plus le lieu de démarcation

[1] Georges DEVEREUX, *De l'angoisse à la méthode dans les sciences du comportement*, Paris, Flammarion, 1980 [1967], p. 375.
[2] *Id.*, p. 411.
[3] *Ibid.*, p. 151-152.

entre l'observateur et le sujet est situé loin de l'observateur, plus la distance instaurée avec le sujet est grande, plus l'angoisse du chercheur augmente puisque liée aux mécanismes défensifs de négation de ses affects. La résolution de ces angoisses ne réside donc ni dans le durcissement de la position de neutralité et de distance, ni dans une réflexivité qui viserait à objectiver ses affects pour contrôler leur influence sur l'objet mais dans l'acception en soi, et non au dehors, du lieu de la démarcation avec l'autre.

Un autre argument avancé fait écho au sentiment de mauvaise conscience constamment évoqué dans les écrits méthodologiques contemporains détaillant les principes de l'observation participante. Il s'agit de la disparition du sujet étudié, en quelque sorte détruit par l'instrument de mesure, ou sonde :

> Encore plus important est le fait que plus on pénètre profondément à l'intérieur de certains objets, plus le phénomène qu'on veut étudier s'atténue, et cela parfois jusqu'au point de disparaître complètement – ce qui est conforme au principe d'exclusion de Bohr. Au moins une frontière se trouvera toujours à la pointe extrême de la « sonde » fût-elle conceptuelle ou matérielle. Le pivot de mon argumentation est que *les conséquences théoriques de l'utilisation d'une « sonde » fût-elle matérielle ou conceptuelle* sont les mêmes parce que : 1 – le phénomène se trouve toujours à la pointe extrême de la « sonde » matérielle ou conceptuelle – juste au-delà de la portée du *type* d'explications auquel nous venons de recourir à ce moment précis. 2 – Le phénomène disparaît, conformément au principe d'exclusion de Bohr, chaque fois que l'expérience ou l'explication sont poussées trop loin. Soit dit en passant, c'est là peut-être une des raisons pour lesquelles Meyerson insistait, à juste titre, sur le fait qu'une explication totale (réduction) d'un phénomène implique logiquement la négation de son existence. Bohr et Jordan ont vu qu'on peut « liquider » un rat en le soumettant à un « sondage » matériel trop profond. [1]

Ce point de vue est proche de celui exprimé par Karl Popper dans *La logique de la découverte scientifique* au sujet des théories scientifiques. Celles-ci ne le sont que dans la mesure où elles restent réfutables – ou falsifiables -, c'est-à-dire si leur pouvoir explicatif a des limites[2]. Pour Georges Devereux, une explication théorique - tout comme une expérimentation -, peut détruire l'objet de recherche. Si tel est le cas, il convient alors de changer de modèle explicatif - ou de méthode de sondage. Cette argumentation fait écho au texte récemment publié par Nadia Mohia sur *L'expérience de terrain.* Celle-ci pointe « l'impasse » d'une définition du terrain appartenant au modèle positiviste et s'appuyant sur « le grand partage » de la distinction « nous »/« eux » :

> Là résiderait tout le « drame » silencieux du terrain, qu'une ignorance savamment entretenue présente comme une épreuve quasi sacrée, douloureuse mais nécessaire, et cela au nom d'une « science » qui, depuis ses débuts, on le sait, confine à une sorte de mission « humanitaire » (le fameux « sauvetage culturel »), à défaut de pouvoir mettre en question d'une façon probante ses fondements théoriques et socioculturels. Le terrain ainsi infligé au chercheur tournerait inévitablement à une situation d'impasse relationnelle. C'est une expérience périlleuse à tous égards, sans autre issue pour le chercheur que celle qui le contraint à s'adapter, ce qui implique la négation de soi, comme, par conséquent, la négation de l'autre.[3]

[1] Georges DEVEREUX, *De l'angoisse à la méthode…, op. cit.,* p. 392.
[2] Karl R. POPPER, *La logique de la découverte scientifique,* Paris, Payot, 1973 [1959].
[3] Nadia MOHIA, *L'expérience de terrain…, op. cit.,* p. 30.

Nadia Mohia s'interroge sur la persistance des ethnologues à utiliser une définition du terrain qui, d'une part, détruit l'objet même de leur investigation, et d'autre part, les plonge dans un état dépressif. La proposition de Georges Devereux n'a pas trouvé beaucoup d'échos dans la communauté anthropologique. L'explication du paradoxe résiderait dans le « refoulement culturel » sur lequel la discipline se serait construite. En prenant pour objet d'altérité la culture des autres, les ethnologues refoulent leur interrogation sur leur propre culture :

> C'est donc au cours de l'expérience de terrain que le chercheur en vient à clôturer son interrogation identitaire pour satisfaire à la condition fondamentale de son existence en tant qu'ethno-anthropologue. Ce faisant, il acquiert une identité impersonnelle en lieu et place d'une interrogation identitaire qu'il ne peut pas, qu'il ne doit pas poser, parce qu'elle remettrait en cause les fondements même du modèle socioculturel auquel il aspire, comme chez Malinowski, ou du modèle auquel il appartient déjà mais où il doit encore affirmer sa position, comme chez Leiris et Lévi-Strauss. Chez les trois auteurs, l'accès à l'identité impersonnelle parachève le verrouillage de l'interrogation qui est à l'origine de leur démarche ethnologique. […] Comme dépossédé de lui-même, l'ethno-anthropologue ainsi mis en lumière risque de n'être que l'incarnation d'une raison en quelque sorte « programmée » pour jouer un certain jeu de la connaissance en vue d'un objectif qui le dépasse, étant celui de la société qui l'a produit.[1]

Pour l'ethnologue, le bénéfice secondaire de l'utilisation du modèle positiviste serait le refoulement de sa propre interrogation identitaire ou, autrement dit, de sa propre interrogation sur l'altérité en lui. Ainsi, l'objet d'étude reste-t-il, de façon rassurante, au-dehors : l'altérité, c'est l'autre ; elle n'est pas en moi. Le modèle positiviste offre ainsi de nombreux avantages, dont celui de l'idée d'universalité tant de la méthode d'observation que celui des théories explicatives. Pour connaître et comprendre l'autre, où qu'il soit, quel qu'il soit, il suffit d'appliquer le protocole d'enquête – observation et objectivation participante, empathie – et les modèles théoriques – structuralisme, fonctionnalisme, etc. Pour Nadia Mohia, ce modèle épistémologique est occidentalo-centré. Il est dans la continuité de l'idéologie coloniale définie par sa volonté de domination des autres cultures et par la négation de la relation à l'autre.

La rupture avec cette idéologie advient par la reconnaissance de la relation à l'autre comme première et indépassable. Ce n'est pas l'enquête qui comprend la relation à l'autre mais la relation à l'autre qui comprend l'enquête. Pour cela, le chercheur doit accepter que l'objet de recherche qu'il projette à l'extérieur soit en lui :

> Enfin, à partir du moment où le chercheur s'identifie lui-même comme sujet de son expérience, il reconnaît aussi à ses hôtes leur statut de sujets à part entière. Dans ce contexte relationnel d'une véritable *co-naissance* de soi et de l'autre – et telle est simplement la rencontre vraie -, les « autres » cessent d'être « eux » pour être tels qu'ils sont par eux-mêmes : ils existent par la relation, en dehors de toute visée épistémologique. Dès lors, ils ont un visage dans le regard du chercheur qui en est lui-même à expérimenter son propre visage, son identité essentielle : qui est-il lui-même, finalement ? […] Quoi qu'il en soit, le plus important est que le chercheur puisse enfin dépasser *en lui-même* la distinction « nous » / « eux » telle qu'elle fonde sa société « moderne ». En s'autorisant à être entièrement dans la relation à l'autre *externe*, il est à même de rétablir la relation à l'autre *interne* et, ce faisant, de reconstituer son histoire, son unité socioculturelle subjective. Ayant réussi à être au plus près de sa propre expérience socioculturelle dans

[1] Nadia MOHIA, *L'expérience de terrain…, op. cit.,* p. 279-280.

ses dimensions actuelles et historiques, internes et externes, il est apte à saisir celle de ses semblables. [1]

La différence culturelle chez l'autre n'est plus l'objet à étudier. Avec le paradigme relationnel, l'altérité change de statut : ce n'est plus une énigme trouvant sa résolution dans l'étude de l'autre mais la condition de toute co-naissance anthropologique. C'est lorsque le chercheur reconnaît l'altérité tant en lui qu'en l'autre qu'une connaissance est possible.

Bien que Nadia Mohia utilise un vocabulaire différent de celui de Georges Devereux, il s'agit du même paradigme scientifique posant la relation entre observateur et sujet d'étude comme première et le lieu de connaissance de l'autre au plus près du chercheur, c'est-à-dire en lui. D'autres anthropologues travaillent avec ce modèle de connaissance en rupture avec l'observation distanciée.

Ainsi, pour Gérard Althabe, le chercheur est l'un des acteurs du jeu social qu'il ignore. La connaissance anthropologique naît de cette « production de soi dans l'espace-temps des autres » : « La manière dont l'ethnologue est "produit" en acteur, les transformations dont sa position est le cadre, les relations dans lesquelles il est impliqué font partie de l'univers social étudié et sont élaborées par le mode de communication dont il construit les termes ».[2]

Au cours de son expérience de terrain, Jeanne Favret-Saada rompt avec le modèle de la distance : « De tous les pièges qui menacent notre travail, il en est deux dont nous avions appris à nous méfier comme de la peste : accepter de "participer" au discours indigène, succomber aux tentations de la subjectivation. Non seulement il m'a été impossible de les éviter, mais c'est par leur moyen que j'ai élaboré l'essentiel de mon ethnographie ».[3] Elle soutient que ce sont les affects du chercheur engagé dans des relations échappant à toute maîtrise qui constituent, après-coup, la seule voie possible de connaissance ethnologique : « Bien que je n'aie pas su, quand j'étais sur le terrain, ce que je faisais ni pourquoi, je suis frappée aujourd'hui par la netteté de mes choix méthodologiques d'alors : tout s'est passé comme si j'avais entrepris de faire de la "participation" un instrument de connaissance. Dans les rencontres avec les ensorcelés et désorceleurs, je me laissais affecter, sans chercher à enquêter, ni même à comprendre et à retenir ». [4]

Pour comprendre quelque chose de la sorcellerie, Jeanne Favret-Saada a du accepter de prendre la place de l'ensorcelée dans sa relation au désorceleur. C'est en s'autorisant à être « prise » dans une relation, à une certaine place, puis, dans une phase de « déprise », en analysant les affects liés à l'occupation de cette place que l'ethnologue construit un certain type de connaissance. Ce qu'elle décrit se rapproche beaucoup du point de vue de Georges Devereux lorsque ce dernier soutient que l'angoisse du chercheur augmente lorsque le lieu de la démarcation est placé au loin, et qu'elle diminue quand la démarcation est située au plus près : « Dans les premiers temps, j'ai pris beaucoup de notes en rentrant chez moi, mais c'était plutôt pour calmer l'angoisse d'avoir à m'y engager personnellement [dans les séances de désorcèlement]. Une fois que j'ai accepté d'occuper la place qui m'était assignée dans les séances, je n'ai pratiquement plus jamais pris de notes […]. »[5] C'est lorsqu'elle accepte de prendre la place de l'ensorcelée dans la relation de sorcellerie que Jeanne Favret-Saada est, d'une part, moins angoissée et, d'autre part, qu'elle peut, dans un second temps, accéder à une connaissance de la sorcellerie. Cette connaissance dépasse la description des rituels. Elle est celle du dispositif de sorcellerie fondé sur la relation entre ensorcelés et désorceleurs.

[1] Nadia MOHIA, *L'expérience de terrain…, op. cit.,* p. 289-290.
[2] Gérard ALTHABE, « Ethnologie du contemporain et enquête de terrain »…, *op. cit.*, p. 130.
[3] Jeanne FAVRET-SAADA, *Les mots, la mort, les sorts…, op. cit.,* p. 48.
[4] Jeanne FAVRET-SAADA, « Etre affecté »…, *op. cit.*, p. 6.
[5] *Id.*

Ces différents auteurs reformulent le modèle de connaissance en anthropologie : l'engagement du chercheur dans un contre-transfert, une relation, une interaction, une intersubjectivité sont la condition de la production d'une connaissance anthropologique, entendue non pas comme connaissance sur l'autre, mais avec l'autre.

Articulation des paradigmes

Les deux paradigmes décrits, que l'on peut qualifier de positiviste et d'intersubjectiviste, s'opposent tant sur la définition de la scientificité que sur le projet de la discipline. Cependant, de nombreux ethnologues paraissent utiliser les deux paradigmes. Le modèle positiviste est utilisé pour la communication des travaux à la communauté disciplinaire. Il s'agit de prouver sa distance à l'objet et donc son objectivité. Celui intersubjectiviste est convoqué implicitement lors de l'expérience de terrain, dans une démarche inductive d'émergence de problématiques et d'objets singuliers.

Ainsi, Maurice Godelier adopte un discours positiviste sur la question de la réflexivité : « La mise à distance de son "moi", du "soi" est l'une des pré-conditions mêmes du travail anthropologique. Et cette mise à distance est à refaire tous les jours. »[1] Le modèle de la distance domine. La réflexivité est comprise comme une déconstruction des présupposés ethnocentriques. La connaissance anthropologique réside dans la capacité du chercheur à prendre de la distance avec lui-même, autrement dit à « briser le miroir du soi ». Le modèle objectiviste est convoqué pour assurer la validité des faits observés : « Il existe donc des réalités historiques, sociales qui n'appartiennent pas à la conscience des informateurs et qui sont pourtant des réalités objectives qui doivent être analysées et si possible expliquées »[2]. Maurice Godelier ne se réfère donc pas au paradigme intersubjectiviste.

Cependant, le texte laisse transparaître son existence. En effet, l'auteur explique que son choix de s'installer chez les Baruya fut lié à la forte impression que lui firent les hommes, farouches guerriers. Ceux-ci renvoyaient à l'anthropologue l'image d'une masculinité très forte, qui le fascinait. Il choisit de développer une problématique en lien avec cette fascination, la domination masculine chez les Baruya, « phénomène majeur dans leur vie quotidienne comme dans leur vie rituelle ». C'est en tant qu'homme que Maurice Godelier put assister aux rites d'initiation masculins. Après sa participation à ceux féminins, il fut réintroduit dans la communauté des hommes par un rituel singulier. Lorsqu'une femme se fait agresser par une épouse rivale, il n'intervient pas, contrairement à sa propre épouse. « De plus, il ne faut pas cacher que le métier d'anthropologue est un métier un peu de "voyeur". On doit observer sans intervenir et on n'est pas là pour mettre en scène les autres, pour vouloir qu'ils fassent ceci ou cela »[3] : est-ce vraiment pour respecter la distance chère au modèle de scientificité ? Son choix de ne pas intervenir ne serait-il pas lié à sa place d'homme, qu'il occupe effectivement, dans la société Baruya ?

La connaissance produite apparaît en lien avec les relations que le chercheur a nouées, en tant qu'homme, dans cette la société. C'est parce que cette société propose un modèle de masculinité dominante que Maurice Godelier choisit d'y rester. Sa réflexion s'oriente sur la problématique de la domination masculine. La connaissance qu'il en a est liée à sa place d'homme dans la société, place qu'il a choisi d'occuper effectivement comme le montre sa non-intervention dans la violente dispute entre femmes, ou bien son choix de ne pas

[1] Maurice GODELIER, « Briser le miroir du soi », p. 193-212 in : *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive*, Paris, Armand Colin, 2002, p. 193.
[2] *Id*., p. 195.
[3] *Ibid.*, p 209.

divulguer les secrets de la société des hommes : « Il y a aussi des faits que je ne peux pas dire car je me suis engagé vis-à-vis des Baruya à ne pas le faire. Ces faits concernent l'homosexualité rituelle des Baruya et j'en ai assez dit pour qu'on comprenne ce qu'est cette pratique, cette institution liée à la domination masculine, mais pas assez pour que l'on sache tout ce qu'on m'a dit. »[1]

La qualité des travaux de cet auteur est-elle liée à son approche objectiviste, à sa capacité à garder de la distance, à briser le miroir de lui-même ou bien, au contraire, à nouer des relations et à s'interroger sur ce qui le touche au plus près : la question de la masculinité ?

La coexistence de ces deux types de modèles de connaissance est évoquée par Georges Devereux lorsqu'il reprend l'expérience du bâton de Niels Bohr :

> Toutes les expériences des sciences du comportement sont soit du type « bâton rigide », soit du type « bâton lâche ». La manière dont on tient le bâton est déterminée par le théories qu'on a, et qui sont, à leur tour, radicalement influencées par elle. Les expériences du type « bâton rigide » fournissent généralement des informations du genre que William James appelle « connaissance concernant » (*knowledge about*), celles du type « bâton lâche » fournissent une information du genre « familiarité avec » (*acquaintance with*). [2]

Pour Georges Devereux, le modèle du bâton lâche, plaçant le lieu de démarcation et de perturbation du côté de l'observateur, est plus adapté aux sciences du comportement. François Laplantine reformule les termes et propose un mode d'articulation des deux modèles :

> Nous sommes dans le premier cas en présence d'un savoir procédant d'un pouvoir, d'un savoir dominant son objet ou maîtrisant un projet contraint d'aboutir. Dans la démarche du « bâton lâche » en revanche, il s'agit davantage d'une connaissance que d'un savoir à proprement parler, d'une connaissance effectuée dans une expérience d'inclusion du sujet, et qui est susceptible de faire jaillir de l'inattendu. C'est une attitude qui doit davantage à l'improvisation. Les deux attitudes cependant ne sont nullement exclusives l'une de l'autre. Ce sont deux modes de connaissance, l'une qui relève davantage de l'explication, l'autre de l'implication. Ce sont deux manières de « plier » (au sens de Deleuze) le social et le sujet. La première tend à les plier à son regard. La seconde, que l'on pourrait dire plus japonisante, accepte davantage que le sujet se plie à l'environnement dans lequel il évolue. [3]

Ainsi, les deux paradigmes ne seraient pas exclusifs l'un de l'autre. Un anthropologue pourrait utiliser l'un sans pour autant exclure l'autre. Pourtant, dans un ouvrage précédent, François Laplantine défend une anthropologie modale, du sensible, des émotions et du corps en mouvement, en l'opposant à celle, non questionnée, du sens stabilisé, des signes, de la logique binaire, des types et des catégories : « Construire une théorie critique de la connaissance (et non pas un savoir) du corps en tant que sujet chaque fois singulier de l'histoire et de la vie (du sensible et du langage) conduit à abandonner cette logique binaire, tantôt sinistre, tantôt grotesque, du signe. »[4] Si François Laplantine critique la pensée structuraliste et rationaliste, c'est pour montrer ses limites. Certes, « c'est la pensée des idées claires et distinctes », à fort pouvoir explicatif. Mais elle est imprécise, atemporelle et

[1] Maurice GODELIER, « Briser le miroir du soi »…, *op. cit.*, p 209-210.
[2] Georges DEVEREUX, *De l'angoisse à la méthode…, op. cit.,* p. 390.
[3] François LAPLANTINE, *Le sujet. Essai d'anthropologie politique…, op. cit.,* p. 62.
[4] François LAPLANTINE, *Le social et le sensible. Introduction à une anthropologie modale*, Paris, Téraèdre, 2005, p. 183.

réductrice. Si les deux paradigmes apparaissent irréconciliables, s'« il convient plutôt de revivifier les antithèses que de trouver des synthèses ou pis, d'accepter des compromis », c'est pour mieux les définir, les distinguer, les penser, les délimiter.

En anthropologie, les deux paradigmes cohabitent, l'un dominant néanmoins toujours l'autre. Peut-on parler de crise et de révolution scientifique à la manière de Thomas Khun, le paradigme positiviste étant délaissé du fait de son imprécision et de l'effet de disparition, voire de destruction, du sujet étudié ? Laisserait-il alors la place à celui intersubjectiviste, relationnel, modal, permettant de saisir avec une plus grande sensibilité et précision les subtilités de la vie sociale toujours singulière ?

Il ne me semble pas que ce soit le cas. Le paradigme positiviste, à fort pouvoir explicatif, est largement utilisé aujourd'hui, modulé en quelque sorte par celui intersubjectiviste, sous-jacent. Ces deux modèles de connaissance ne semblent pas être identifiés comme tels dans la discipline. Du coup, leurs limites ne sont pas connues. La question de l'articulation des deux paradigmes serait à penser ni en terme d'exclusion de l'un au profit de l'autre, ni en terme de fusion. Du fait de leurs oppositions radicales, la fusion est impossible. Si l'ethnologie est d'abord un travail d'écriture et d'intertextualité, c'est-à-dire de création d'un texte à partir de ceux des autres, quel sens aurait une connaissance qui exclurait les textes se référant à un paradigme opposé ? Il y aurait une rupture avec l'histoire de la discipline. Au contraire, c'est dans la confrontation des textes que peut naître une certaine forme de connaissance.

L'articulation des paradigmes serait à envisager dans une démarche critique quant à la pertinence de leur utilisation en regard des objets de recherche et des problématiques. Là où un paradigme fait disparaître le sujet étudié, il convient d'en changer, comme le propose Georges Devereux : « Le phénomène disparaît, conformément au principe d'exclusion de Bohr, chaque fois que l'expérience ou l'explication sont poussées trop loin. […] Rien de tel n'a lieu si, au moment où se produit une perturbation qui crée une démarcation, on passe à une autre explication ou à une autre méthode de sondage ». [1]

Aujourd'hui, l'articulation des paradigmes serait à penser de façon « métisse »[2], c'est-à-dire en acceptant de ne pas réduire les contradictions, mais de les faire dialoguer. Les productions des deux modèles de scientificité seraient de nature différente : pour celles du type « bâton rigide », il s'agirait d'une « connaissance concernant » le sujet étudié, c'est-à-dire d'un savoir sur l'objet d'étude ; pour celles du type « bâton lâche », il s'agirait d'une « familiarité avec » le sujet étudié, c'est-à-dire une co-naissance, littéralement une connaissance née avec le sujet étudié. Ce point épistémologique s'est avéré nécessaire d'une part pour comprendre les spécificités des différents types de savoir élaborés au cours des années de terrain, et d'autre part pour les articuler.

B. Variations autour de la démarcation « nous » / « eux »

J'ai débuté cette recherche en respectant une approche ethnologique plutôt positiviste. Ayant été moi-même plaisancière, et de surcroît, fille de plaisanciers, il m'importait alors, dans un souci de légitimité vis-à-vis des canons disciplinaires, de « prendre de la distance » avec mon objet. Moi qui, alors, ne naviguais plus depuis une dizaine

[1] Georges DEVEREUX, *De l'angoisse à la méthode…, op. cit.,* p. 392.
[2] François LAPLANTINE & Alexis NOUSS, *Le Métissage…, op. cit*.

d'années, ne m'étais-je pas suffisamment éloignée de cette pratique pour parvenir à ce fameux « regard éloigné » ?

C'est ainsi que j'entrepris de mettre de la distance vis-à-vis de mon objet de recherche. Le voilier de plaisance habitable, objet qui m'était proche, devait, par le biais d'une méthodologie appropriée, devenir distant. C'est dans ce contexte que je rencontrais de façon formelle des acteurs de la plaisance dont les pratiques m'étaient en quelque sorte étrangères : résidants permanents de voiliers au port, navigateurs circumterrestres et architectes navals.

1) « Eux » concoivent les voiliers / « nous » les utilisons

Beaucoup d'études ethnologiques ou anthropologiques sur l'habitation privilégient l'analyse spatiale des plans. Au début de ma recherche, mon objet est alors défini comme « l'habitat plaisancier »[1]. C'est une formulation factuelle, descriptive, n'intégrant pas les pratiques singulières des usagers dans le dispositif spatial.

Définissant le champ de « l'anthropologie de l'espace », Marion Ségaud et Françoise Paul-Lévy nomment le dessin des architectes l'« espace de représentation »[2], obéissant à des normes propres à la profession. Au début de cette recherche, j'ai donc entrepris de rencontrer des architectes navals afin de les interroger sur la question des aménagements intérieurs. J'ai également assisté à quelques travaux dirigés d'architecture navale à l'école des Beaux-arts de Brest.

Dans le cadre de la production de voiliers en série, largement majoritaire, j'ai ainsi pu mesurer le décalage entre le projet élaboré par l'architecte, en lien avec la demande d'un chantier, et les usages toujours singuliers du navire. Pour les professionnels rencontrés, le traitement architectural des aménagements intérieurs des voiliers, appelés emménagements, ne bénéficie pas du même statut que celui de la carène. Si le dessin d'une carène performante en course est valorisé auprès des architectes navals, celui des aménagements ne l'est pas, laissé à d'autres catégories professionnelles comme les architectes d'intérieurs ou les designers. Comment expliquer ce désintérêt alors que l'habitation des voiliers est inhérente à la pratique de la croisière pour laquelle ils sont achetés ?

Les architectes navals interrogés déplorent le phénomène des « bateaux-caravanes » transformés en « bateaux-ventouses », encombrant les ports, détournés de leur usage légitime : la navigation. Bien que participant à ce phénomène en concevant des bateaux au confort portuaire, ils incriminent les acheteurs, « plaisanciers-moyens », et plus particulièrement leurs épouses, demandeuses de toujours plus de confort terrestre, alors incomptible avec la navigation.

Ce point de vue est très largement partagé par l'ensemble des acteurs de la « filière d'approvisionnement »[3] du bateau : architectes, chantiers, vendeurs, loueurs, équipementiers et plaisanciers. La production et la vente d'un voilier conçu comme un « objet-signe »[4] et non pas comme un objet d'usage n'est pas discutée : « c'est la loi du marché… », me répète-t-on, et, sous-entendu, « la loi de la femme du plaisancier moyen »…

---

[1] Stéphanie BRULÉ-JOSSO, *L'habitat plaisancier*, Mémoire de DEA : Cultures et civilisations de la Bretagne et des pays celtiques : Ethnologie : Brest : 1998.

[2] Françoise PAUL-LEVY et Marion SEGAUD, *Anthropologie de l'espace,* Paris, Centre Georges Pompidou / Centre de Création Industrielle, 1983 et Marion SEGAUD, *Anthropologie de l'espace. Habiter, fonder, distribuer, transformer*, Paris, Armand Colin, 2007.

[3] Marie-pierre JULIEN et Céline ROSSELIN, *La culture matérielle*, Paris, La Découverte, 2005.

[4] Jean BAUDRILLARD, *Le système des objets*, Paris, Gallimard, 1968.

L'absence de problématisation de l'habitation du voilier en mer dans un cadre familial et/ou amical, et le discours sexualisant les goûts d'habitation et la demande de confort, ont suscité chez moi un sentiment d'indignation ainsi que l'envie d'approfondir ma connaissance de la conception des aménagements intérieurs de la plaisance d'avant-guerre.

Les innombrables plans de formes et d'emménagements publiés dans les revues nautiques, comme l'hebdomadaire *Le Yacht*, paraissant dès 1878, assortis de discours et de récits de croisières, permettent de situer dans une histoire longue les façons contemporaines de pratiquer et d'aménager les voiliers. Cette connaissance de la plaisance par l'étude de sources anciennes m'a permis de prendre de la distance avec les discours actuels, portant tant sur l'histoire de la navigation de plaisance (celle-ci serait récente, « née dans les années cinquante »), que sur la conception des voiliers contemporains (les bateaux seraient « moins adaptés à la navigation que ceux d'autrefois »).

La comparaison des aménagements des voiliers avec les habitations terrestres, notamment bourgeoises, m'a également permis de problématiser les pratiques architecturales contemporaines. Les travaux ethno-anthropologiques portant sur l'espace[1] et plus particulièrement, sur les habitations[2], incitent à leur donner un statut d'objet anthropologique au sein d'un modèle théorique d'inspiration structuraliste. La description de l'aménagement de l'espace, en général, et des habitations, en particulier, permettrait de révéler des logiques structurales propres à la société étudiée et fonctionnant par couples d'oppositions. Ces règles déterminant l'aménagement de l'espace, conscientes ou inconscientes, pourraient, selon une logique homologique, structurer également d'autres aspects de la société. L'analyse des plans d'aménagements des bateaux permettrait-elle de mettre en évidence les pratiques qui s'y tiennent ?

D'autre part, un courant de pensée considère que le dispositif spatial peut avoir une influence sur les pratiques qui s'y tiennent, voire entretenir un rapport de cause à effet avec les structures sociales, économiques et symboliques de la société. Ainsi, pour Claude Lévi-Strauss, la destruction du plan traditionnel d'un village Bororo impliquerait celle des structures sociales[3]. Les aménagements « bourgeois » des voiliers, structurés selon un modèle tripartite, matérialiseraient les valeurs et les règle sociales de cette « culture bourgeoise » : séparation du capitaine et de sa famille d'avec les domestiques et hommes d'équipage, place centrale du salon-carré, séparation des hommes et des femmes, celles-ci étant confinées dans la « chambre arrière », etc. La disposition des aménagements intérieurs des voiliers contemporains ayant peu changé depuis la fin du 19^{e} siècle, faudrait-il en conclure que cette disposition spatiale participe au maintien de la hiérarchie sociale en croisière familiale, relation calquée sur celle du modèle conjugal bourgeois formé au 19^{e} siècle et conservé dans la société française jusque dans les années 1970 ? [4]

Si ces problématiques sont en lien avec les travaux appartenant au champ de l'anthropologie de l'espace, elles m'apparaissent alors en complet décalage avec d'une part, mon expérience de terrain de navigation en famille et d'autre part, mon objet de recherche, l'habitation du voilier. La « crise » du modèle positiviste, évoquée précédemment, survient alors. Malgré les plongées dans les sources anciennes, les longues heures d'entretiens enregistrés, les trésors d'empathie déployés pour « comprendre » les informateurs, l'objet d'étude s'échappe et se dissout.

---

[1] Je développerai ces positions théoriques dans le chapitre 3. Cf. Françoise PAUL-LEVY et Marion SEGAUD, *Anthropologie de l'espace…, op. cit*.

[2] Voir Pierre BOURDIEU, « La maison ou le monde renversé », p. 61-82 in *Esquisse d'une théorie de la pratique*, Paris, Seuil, 2000 [1972] et Jean CUISENIER, *La maison rustique : logique sociale et composition architecturale*, Paris, PUF, 1991.

[3] Claude LEVI-STRAUSS, *Tristes tropiques*, Paris, Plon, Collection Terre Humaine, 1955, p. 255.

[4] Ces questions font l'objet du chapitre 4.

Où donc rencontrer cet autre qui habite et navigue, navigue en habitant, habite en naviguant ? Nulle âme qui vive n'est figurée sur les plans des bateaux, d'hier et d'aujourd'hui. Les photographies des intérieurs de voiliers des revues actuelles sont désespérément vides de tout occupant. Le discours des plaisanciers interviewés renvoie à une idéologie invariablement partagée par tous et fixée dès les débuts de la pratique, au 19e siècle : la liberté retrouvée en mer. Les entretiens ne permettent pas de saisir ce qu'est l'habitation du navire. En effet, cette activité d'habitation d'un voilier de plaisance, restreint et en mouvement, ne fait pas l'objet d'un discours construit. Il n'existe pas de guides ou de manuels, comme ceux codifiant la navigation, indiquant comment habiter au mieux son voilier seul, en famille ou entre amis.

2) « Eux » sur leur voilier / « nous » à terre

J'ai débuté l'enquête en 1998 en faisant des entretiens avec des plaisanciers vivant seuls, en couple ou en famille à bord de leur voilier amarré à l'année au port de plaisance de Brest. Leurs parcours, motivations et utilisations du voilier sont, pour chacun, singuliers. Cependant, c'est à « eux », ainsi qu'à ceux partis en navigation circumterrestre, que « nous », à terre, pensons, quand il s'agit de l'habitation du voilier de plaisance.

C'est bien à eux que les médias consacrent régulièrement des articles – « Ces Brestois du Moulin-Blanc : leur maison est un bateau, leur village un port », « Ils ont choisi de vivre sur leur bateau »[1] - et des reportages – « Ma maison est un bateau »[2]. C'est à eux que pensent mes interlocuteurs apprenant l'intitulé de ma thèse – « Ah ! Tu travailles sur les gens qui vivent au port ! » ou « Donc, tu étudies ceux qui font le tour du monde… »

« Ils », « eux », ce sont ceux-là, qui, en faisant un temps, de leur voilier, une habitation principale, rompent avec la norme sédentaire. Cette catégorisation me laissait dans l'embarras : « Non, pas uniquement. Les plaisanciers qui utilisent leur bateau le week-end ou quelques semaines, pendant les vacances, y habitent aussi… ». Mes interlocuteurs restaient perplexes. En quoi cette pratique de loisir si commune pouvait-elle être intéressante au point d'en faire un sujet de thèse et d'y consacrer même une dizaine d'années ? Les frontières entre « eux » et « nous » n'étaient donc pas si franches.

Se tenir à l'extérieur ou comment induire un discours identitaire

Cependant, c'est bien auprès d' « eux » que je commençais ma recherche. Leur altérité reconnue me permettait d'inscrire mon travail dans les conventions disciplinaires de prise de distance et d'objectivation. Les entretiens étaient formels. Un rendez-vous était pris, soit à la suite d'une rencontre sur les pontons, soit par l'entremise d'un tiers. Les personnes m'accueillaient à bord. La visite du bateau était rapide : l'espace était si restreint qu'un seul coup d'œil suffisait à faire le tour du propriétaire ; j'étais gênée d'observer cette intimité.

[1] « Qu'il vente, pleuve ou neige, eux sont toujours en mer. Un jour, ces Brestois ont choisi de poser leurs valises à bord, au port de plaisance », *Ouest-France*, Lundi 23 octobre 2006.
[2] Magazine *Littoral*, 22 mars 2008. Le magazine *Thalassa* « leur » consacre fréquemment des reportages.

L'entretien, le plus souvent enregistré, se déroulait dans le carré–salon-salle à manger du bateau. Les discours portaient sur les motivations à quitter le domicile terrestre pour celui-ci. La vie au ponton était idéalisée (« Un vrai village »), tout comme celle à bord (« Ici on dort mieux »). Les données recueillies ainsi répondaient à la question du « pourquoi » de l'habitation à bord d'un voilier de plaisance. Face à une étudiante munie d'un magnétophone et d'un bloc-notes, les personnes rencontrées ont tenu un discours visant à légitimer un choix d'habitation marginal. Ainsi, à bord, tout est différent d'à terre : on se sent plus libre, on respire mieux, on dort mieux, on s'entraide plus, même les bruits sont plaisants. À terre, *a contrario*, tout est si bruyant, sale et pollué. On y dort si mal, on s'y sent si stressé et même emprisonné.

> Notes, juin 1998. Je rencontre Armande et Edouard à bord de leur voilier. Ils se préparent à partir plusieurs années avec leurs deux enfants. Pour Edouard, « ce n'est pas une fuite ». Ils ont tous deux des emplois de cadre : ce n'est pas une fuite sociale en tant qu'impossibilité de s'intégrer à la société. Ils sont intégrés, très bien, même. Mais c'est un acte qui témoigne tout de même d'un ras-le-bol : « Ras le bol d'essayer d'être honnête, de se battre pendant dix ans alors que ça ne sert à rien. Dans le monde professionnel, on finit par se perdre. Les gens sont pris par leur boulot ». Ils évoquent leurs relations amicales qui sont admiratives devant leur choix de partir. Pour eux, c'est naturel : ils sont fidèles à eux-mêmes. Car la vie qu'ils ont ici ne leur correspond pas. […] Leur projet n'est pas de faire le tour du monde. Ce n'est pas de braver les éléments. « *A priori*, dit Armande, on ne naviguera pas par tempête. Avec les enfants, en tant que mère, la sécurité s'impose. C'est retrouver sa liberté, se retrouver soi-même. C'est rompre avec le train-train qui emprisonne, mais c'est aussi revenir. C'est faire un break, prendre des grandes vacances ».

> Notes, avril 1998. Pour Christian et Micheline, le bateau c'est la liberté : « Quand on part, on ne sait pas quand on revient. Ce qui change par rapport à la vie à terre, c'est la liberté. On est tout de suite dehors ». Malgré la taille importante de leur appartement à Brest (un F5, 110 m^2), ça n'allait pas. Les bruits les exaspéraient. « Ici, sur le bateau, il y a le bruit des tempêtes, mais c'est différent. C'est un bruit agréable. On se lève la nuit avec joie. On prend un bol d'air, on regarde le bateau des voisins. Si en ville, un bruit vous réveille la nuit, vous n'êtes pas contents. Sur le bateau si ». « En ville, le bruit est un prétexte pour se fâcher, s'énerver contre son voisin. On guette le moindre bruit pour lui tomber sur le poil, alors qu'ici, le bruit, il n'y a pas d'énervement ». Pourquoi ? « Car tu es libre ». « Quand il fait mauvais, tu vas voir dehors, alors qu'en maison, on se met devant la télé ».

J'étais surprise par la conformité des discours. Des représentations semblables sont invariablement détaillées dans les récits de plaisanciers d'hier et d'aujourd'hui, parus sous la forme d'ouvrages ou d'articles dans les revues nautiques. Serait-ce ces fameux invariants que la science ethnologique se doit de mettre en évidence ?

Les premiers entretiens se sont donc déroulés dans un entre-deux, ni à terre, ni en mer mais à bord de voiliers amarrés au ponton. La méthodologie de la distance fonctionnait si bien que mes interlocuteurs paraissaient me considérer comme tout à fait étrangère au monde de la plaisance. Ainsi, Christian m'explique comment fonctionne un voilier et nomme les différents espars. Si je me questionne sur leurs raisons d'habiter à bord, c'est que, forcément, je ne suis pas plaisancière (même si, par ailleurs, j'ai fait mention de mon expérience nautique antérieure). D'ailleurs, mon intérêt ne cacherait-il pas le désir de naviguer avec eux puisque je ne possède pas de bateau ? N'est-ce pas le grand privilège qu'ils ont : pouvoir appareiller en un quart d'heure ? Cependant, les navigations se font en famille, ou entre amis. Je serai très bien accueillie au ponton, mais jamais invitée à faire une sortie en mer.

Pour François Laplantine, l'analyse des représentations sous-entend une conception substantialiste du réel, plaçant le chercheur dans un rôle passif. Cette position de recherche a

l'effet paradoxal de détruire l'altérité : « Les écritures de la représentation ne peuvent être que des écritures de la transcription, qui épuisent et dissolvent l'altérité dans ce qu'elle a d'unique dans la banalité de l'énumération et la monotonie du même. »[1] La notion de représentation est étroitement liée à celle d'identité. C'est, en effet, en affirmant leur identité de « marins », « vagabonds des mers », « voyageurs », « marins plaisanciers » vis-à-vis des autres (c'est à dire ceux qui ne naviguent pas), que les habitants des voiliers se réfèrent à un discours commun idéalisant la pratique. La dénomination de « plaisancier » est généralement réservée aux autres. Légèrement teintée de mépris, elle désigne ceux qui ne savent pas bien naviguer, c'est-à-dire ceux dont le comportement s'écarte de la représentation du « vrai marin ». Tout comme celle de la liberté en mer, la représentation du marin est sensiblement toujours la même : « On reconnaît un marin à son regard : le regard n'est pas fuyant, il est honnête. On voit les marins dans le regard et ça se voit dans le corps. Ce n'est pas anodin quand on bouge sur l'eau : ça se voit dans le corps. Un marin caractéristique c'est Tabarly : c'est quelqu'un de fidèle, d'honnête. »[2]

La cristallisation identitaire aboutit à une conception monolithique de la représentation de soi : nous sommes des marins, en tous cas nous aspirons à l'être, c'est-à-dire honnêtes et fidèles, respectueux de la nature, solidaires et libres. Ceux qui ne le sont pas ne sont pas des marins, juste des plaisanciers du dimanche. D'ailleurs, leurs voiliers n'en sont pas. On peut tout juste les qualifier de caravanes flottantes.

L'affirmation identitaire ne doute pas d'elle-même. Au contraire, elle valorise une représentation de soi et de ses pairs sans failles. Elle exclut le doute. C'est un bloc. À défaut de s'ancrer dans le sol, l'identité de marin s'ancre dans le corps. On reconnaît le corps du marin. Mieux vaut tout de même qu'il soit vêtu de blanc et de bleu afin d'éviter la confusion dommageable avec d'autres passionnés du grand air… terrestre (ce qui m'est arrivé lors d'une fête communale, confondant un voisin agriculteur avec un ami navigateur professionnel, mon interlocuteur étant vêtu non pas de la tenue de travail grise que je lui connaissais mais d'un bermuda blanc et d'un polo bleu marine. Tous deux portent en effet les marques du soleil et du travail physique sur leur corps). Le travail de l'ethnologue serait-il de rendre compte de ces représentations qu'il suscite, du fait de sa position d'extériorité et de son projet d'objectivation, renforçant du même coup les appartenances identitaires ? Ce risque est pourtant connu : le *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie* consacre un article aux processus « d'ethnification » induits par les regards extérieurs.[3]

Comprendre au risque d'oublier sa propre expérience

Ainsi, j'expérimentais les limites méthodologiques de la distance et de l'altérité. En me plaçant délibérément à l'extérieur et à distance, mes questions engendraient invariablement un discours portant sur le sentiment de liberté et de bien-être éprouvé à bord. La méthode d'enquête me mettait mal à l'aise : j'étais gênée par son côté invasif et voyeur. Pour compenser cette gêne, j'adoptais un mode de relation que je qualifiais d'empathique. Ainsi, malgré l'aspect nettement idéologique du discours sur la liberté, je décidais de croire,

[1] François LAPLANTINE, *Je, nous et les autres…, op. cit.* p. 91.

[2] Entretien avec Armande et Edouard sur leur bateau au port, 1998. Pour une analyse de la figure mythique d'Éric Tabarly voir Stéphanie JOSSO, « La figure d'Eric Tabarly et le développement de la plaisance française. Naissance et évolution d'un mythe », *Montagnes Méditerranéennes*, N°22, 2005, p. 61-67.

[3] A. C. TAYLOR, « Ethnie » et P. WILLIAMS, J.-P. RAZON, « Ethnies minoritaires », p. 242-247 in *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie*, Paris, PUF, 1991.

en quelque sorte, à celui sur le sommeil. Il s'agissait là de sensations corporelles qui, dans mon expérience nautique, me semblaient paradoxalement si importantes bien que peu dicibles. Le discours sur le sommeil et le bien-être ne permettrait-il pas de formuler les spécificités de cette habitation si particulière ?

> Notes, juin 1998, port de Brest. Armande et Edouard avaient un grand appartement de 160 m^2 avec une vue superbe sur la mer. À sa grande surprise, Armande constate que le changement de taille de l'habitation n'a pas l'air de faire souffrir ses enfants. Ils se comportent de la même manière qu'avant. (Quand nous étions derrière, dans le carré –le bateau possède un carré arrière- les enfants étaient devant dans leurs chambres, la porte fermée. Ils jouaient sans que l'on soit dérangés. Je fus étonnée par cette possibilité de s'isoler dans un si petit espace). Armande note qu'ils sont plus proches de leurs enfants physiquement. Très vite, elle souligne qu'ils « dorment deux fois mieux » et enchaîne (sans que je lui souffle !) sur « le balancement dans le ventre de la mère » ! Elle raconte : « La première fois que j'ai navigué, j'ai dormi trois-quatre jours d'affilée. Je me levais que pour manger et aller aux toilettes ». Pour elle, cela vient des mouvements du bateau. Edouard reste sceptique sur les interprétations de sa femme quant au bateau comme ventre maternel !

> Notes, avril 1998. Je me fais l'avocat du diable en évoquant ma vie en commune rurale où il n'y a pas le moindre bruit. Micheline reprend le thème de la nature, de la qualité du bruit. Ainsi, ils ont dormi à terre le WE dernier pour organiser un repas pour les enfants. Elle dit avoir eu du mal à dormir car il n'y avait pas le bruit de l'eau sur la coque et celui des drisses qui claquent le long du mât. Le bruit de l'eau était très présent, avec la cascade à côté, mais ce n'était pas le même bruit qu'à bord, bruit qui l'apaise : « Ici, sur l'eau, il n'y a pas de problème de rendormissement. Quand on est réveillé la nuit, on se lève sans problèmes, on n'est pas fatigué. Ici, pas de fatigue, c'est en rien pareil à terre ». Pourquoi, demandais-je ? « C'est difficile à expliquer, peut-être que c'est l'air autour » répondit Christian.

C'est ainsi que, pour comprendre ce qu'évoquaient ces personnes, je me remémorais mes propres sensations de sommeil empreint de plénitude et convoquais les théories symbolistes qui permettaient de « révéler »[1] les particularités du voilier en tant qu'habitation. Or, la révélation induit la croyance en une vérité tenue cachée. Le voilier de plaisance est le lieu, pour certains, d'un sommeil idyllique. Est-il, de ce fait, un symbole du ventre maternel [2] ? Si les propos tenus appartiennent à ce registre, le fait d'induire que le voilier possède en lui-même une essence de cet ordre-là est très contestable. C'est, d'une part, réduire la complexité de cette habitation à une seule interprétation et, d'autre part, nier les données qui lui sont contraires. Ainsi, Edouard, l'époux d'Armande, réfute l'interprétation de sa femme.

C'est aussi nier, ou refouler, une part de ma propre expérience nautique sous prétexte de « comprendre » les autres. En acceptant ce discours récurrent comme une « donnée » collectée à l'extérieur et à analyser, je me coupe de mes propres contradictions. Si « eux » disent cela avec tant d'insistance et de façon si répétitive, c'est que c'est « vrai » pour eux. La récurrence du thème me surprend et me met mal à l'aise.

> Notes de terrain, mars 1998. Sentiment de malaise… d'appréhension. Est-ce le vent, le froid ? Non. La peur de déranger ? Apparemment non… Ma visite semble les mettre en valeur ; apparemment ils apprécient que je m'intéresse à leur façon de vivre… En fait, leur

[1] François LAPLANTINE, *Je, nous et les autres…, op. cit.,* p. 94.
[2] Stéphanie BRULÉ-JOSSO, *L'habitat plaisancier…*, *op. cit.,* p. 37-58.

> manière de vivre sur un bateau découle d'un choix. Cela ne leur a pas été imposé par leurs parents, leurs grands-parents… Ils en sont fiers, c'est un choix éthique. C'est pourquoi je vais sans doute être interpellée par les valeurs de liberté, propriété, etc. qu'ils vont mettre en avant. À la rigueur, cela ne m'intéressait pas au départ. Ce qui m'interpellait, c'était leur manière de vivre à bord, leurs manies, leurs façons de faire, bien spécifiques. Peut-être suis-je désorientée par le peu d'empressement des gens à me parler de leur bateau, de son intérieur… À la place, ils me parlent de leurs idéaux, de leurs projets.

Mais, justement, ce sentiment de surprise, si valorisé dans la littérature ethnologique ne permet-il pas de détecter cette altérité ? De rompre avec ses « présupposés », son « ethnocentrisme » ? Coller au discours des autres ne permettrait-il pas de s'oublier et de parvenir à une certaine forme d'« objectivité » ?

Le biais méthodologique vient de l'idée que l'on peut objectiver une réalité sociale et culturelle à partir de « leur » discours. Ainsi, s'ils décrivent un sommeil de bébé, c'est que le voilier, dans sa matérialité, reproduisant symboliquement le ventre maternel. Il serait un symbole du ventre maternel. Or, c'est loin d'être le cas. S'ils décrivent ce sommeil-ci, c'est aussi parce que la situation d'enquête les met en position de justifier leur choix d'habiter à bord.

Figure 2 : Est-ce l'air marin ou la "symbolique du voilier" qui fait son effet ? Cette équipière semble dormir d'un sommeil de bébé malgré l'exiguïté de la couchette et la présence d'objets divers - canne à pêche, sacs et brassières. Sortie à la journée, 2003, photographie S. Josso.

Prêter au discours une qualité de calque de réalités objectives, c'est oublier la situation d'interaction dans lequel il est énoncé. Le discours représente-t-il l'objet de la recherche de l'ethnologue ? Je le pensais alors, au prix de l'oubli de ma propre expérience de navigation. Interpréter ces discours comme étant le reflet d'une réalité à objectiver, c'est aussi accepter d'oublier les très mauvaises nuits passées à bord, tout comme les situations d'enfermement, fort éloignées de la sensation de liberté, lorsque par exemple le voilier est pris dans une tempête ou bien encalminé, loin des côtes et sans moteur. Lors des navigations faites par la suite, la question du sommeil me préoccupa, non pas en raison de sa qualité, mais, au contraire, du fait des innombrables détails qui viendront le perturber : couinements des pare-battages coincés entre la coque et le ponton, soumis à la force du courant ; bruit des drisses frappant le mât creux ; exiguïté des couchettes ; gouttes de condensation perlant sur la coque et imbibant la literie ; réveil matinal forcé pour noter fébrilement la météo marine ; réveils nocturnes fréquents afin de vérifier que l'ancre ne dérape pas et que les autres voiliers évitent suffisamment loin pour ne pas entrer en collision ; réveil à l'aube par les voisins amarrés à couple qui décident de partir et qui, parfois, poussent la délicatesse de ne pas ré-amarrer le bateau… qui part à la dérive. Certes, les quelques heures de sommeil rattrapées au

soleil, allongé sur le pont, à l'avant, calé dans une voile, par petite brise, ou bien dans les coussins du carré, bercé par le doux clapotis des vagues sur la coque, apparaissent alors tout à fait exceptionnelles… On y dort alors très bien.

Figure 3 : Entre chaque virement de bord, les enfants ont du mal à se caler pour faire la sieste, malgré les coussins et sacs de couchage. Sortie à la journée, petit temps, 2003, photographie S. Josso.

Les représentations identitaires suscitées par le dispositif de l'enquête distanciée ne m'ont pas permis d'accéder à une connaissance de l'habitation du voilier. Bien au contraire, elles m'apparaissent aujourd'hui comme trompeuses, du fait de la certitude qu'elles dégagent. Ainsi, j'ai consacré une partie du mémoire de DEA à donner une interprétation substantialiste au discours sur le sommeil à bord. Ce dernier, idéalisé, ne permet pas d'en comprendre la complexité. Le sommeil à bord n'est ni merveilleux, ni foncièrement mauvais : il est variable selon la météo, le lieu d'amarrage, le repas du soir, l'état de santé, etc. Le recours aux oppositions structuralistes du type terre/mer, aliénation/liberté, pollution/pureté, malhonnêteté/franchise ou bien aux catégories essentialistes comme "le bateau = le ventre maternel" ne permettent pas de travailler cette variabilité. Bien au contraire, elles closent le débat en proposant une résolution définitive – les invariants – qui ne peut être que caricaturale. C'est donc en creux du discours idéologique recueilli lors des entretiens qu'il m'est apparu possible d'écrire sur la complexité de l'objet d'étude.

Ainsi, la vie au ponton n'est pas faite que d'entraide. Rapidement, je rencontre des plaisanciers qui ne se connaissent pas, à quelques pontons près. On me déconseille d'aller rendre visite à untel. J'apprends, qu'une année, deux personnes se sont noyées, ivres : le voilier est aussi un lieu d'extrême solitude et de souffrance.

La liberté invoquée peut se ternir lorsque les contraintes deviennent trop fortes. L'expérience d'habitation à bord est alors interrompue. Hyppolite trouve que la vie à deux dans un si petit bateau demande trop d'effort. Il regagne son appartement. À cause du froid, Julien tombe malade à bord. Le projet de départ pour un grand voyage avec Maëlle ne voit pas le jour. Ils se séparent. Pour Julien, le voilier de plaisance n'est qu'un moyen de voyager. Si les contraintes s'avèrent trop importantes, autant abandonner l'idée de partir avec un voilier. De bonnes chaussures feront l'affaire : le voyage se fera par la route et non par la mer.

L'expérience de vie à bord de Christian et Micheline semble heureuse : l'espace du voilier ne leur apparaît pas restreint, ils apprécient la vie sociale du port de plaisance, sortent fréquemment en mer pendant l'année, vivent des croisières familiales mémorables, rêvent de partir un jour pour un grand voyage et, la nuit, ne souffrent plus du bruit. En comparaison, celle de Maëlle et Julien l'est moins.

Les deux portraits sont caricaturaux. L'un appartient au registre de la romance, l'autre à celui du drame. Les premiers seraient-ils, « eux », de « vrais marins », dignes de

l'intérêt des journalistes et des ethnologues, du fait qu'ils collent à l'idéologie plaisancière ? Si l'expérience du deuxième équipage n'est pas rejetée dans l'ombre d'un discours identitaire valorisant le plaisir et le bonheur d'être sur l'eau[1], elle permet de mieux comprendre les particularités de la vie à bord. Julien et Maëlle adhèrent fermement au discours sur la liberté. Ils ont vécu plusieurs mois aux Antilles, ont traversé l'Atlantique, en gardant un souvenir merveilleux. Cependant, à un moment, les choses changent.

Écrire sur l'habitation du voilier, c'est décrire les habitations du voilier sans les réduire aux catégories et aux invariants des représentations, ni à celles des particularités des histoires individuelles, de couple et de famille.

Du pourquoi au comment naviguer

À la relecture de mes notes, je m'aperçois qu'une grande part traite des petits aménagements que les habitants des voiliers y effectuent. Je les consigne avec soin puisqu'on me les montre avec une fierté non dissimulée. Cependant, en comparaison avec les discours identitaires, ces bricolages m'apparaissent moins significatifs. En effet, les savoir-faire et matériaux utilisés ne semblent pas si différents de ceux que je peux observer à terre lors de bricolages domestiques. Il ne s'agit pas de créer des dispositions intérieures innovantes. Aucune cloison n'est déplacée. Aucune cabine n'est créée. Alors que j'observe les étudiants de la section architecture navale des Beaux-arts de Brest imaginer, sur plan, des aménagements surprenants[2], les plaisanciers rencontrés semblent s'adapter modestement aux structures dessinées et construites par des professionnels, les architectes et les constructeurs navals.

La disparition, voire la destruction de l'objet d'étude par l'instrument méthodologique et théorique, évoquée par Georges Devereux, est pour moi effective. Afin d'objectiver mon sujet d'étude, j'ai voulu prendre de la distance tant avec ma propre pratique plaisancière qu'avec « mes informateurs ». Cette procédure de distanciation et d'objectivation a eu comme conséquence de réduire sa complexité matérielle en simples plans et celle de son vécu en simples discours idéologiques. Certes, cette procédure méthodologique permet la production d'un certain savoir tant sur l'objet matériel, le voilier de plaisance habitable, que sur l'idéologie associée à sa pratique. Le hiatus avec le projet de connaissance de départ, c'est-à-dire l'habitation de cet habitat-là, est grand. Celui avec l'expérience de terrain entreprise alors sur un voilier, en famille, l'est plus encore.

[1] Quatrième de couverture du récit de France et Christian Guillain, *Le bonheur sur la mer* : « Plus d'un million de Français ont déjà lu Le bonheur sur la mer, best-seller de la voile autour du monde… et en famille. Mère accomplie, excellent marin, France et Christian Guillain ne fuient ni la société ni leurs responsabilités. Avec trois petites filles, Laurence, puis Mareva et Aïmata. Voyager sans quitter sa maison, élever ses enfants sereinement, nager, pêcher, courir sur le sable : ce n'est pas un rêve. Avec du courage et un grand amour de la vie, ce peut être une réalité », France et Christian GUILLAIN, *Le bonheur sur la mer*, Paris, Robert Laffont, 1974. Dans *Les femmes d'abord*, Paris, Arthaud, 1986, France Guillain brosse des portraits parfois tragiques de plaisancières. Ces histoires sont très éloignées de l'idée du « bonheur sur la mer » évoquée dans l'ouvrage précédent.

[2] Ces dispositions originales ne se matérialiseront pas, les intérieurs de voiliers étant aménagés de manière à répondre à une demande identifiée comme conformiste.

3) Être chef de bord, femme, épouse et mère au risque de la recherche

En effet, parallèlement à une approche positiviste – entretiens et analyse de plans d'aménagements -, je suis « allée sur l'eau » : j'ai donc pris une place dans la communauté plaisancière. La location d'un voilier, le suivi de stages en école de voile, le choix et l'achat d'un bateau, la navigation à bord en couple, en famille avec de jeunes enfants, avec ou sans amis et parfois en escadre, pendant trois années, m'ont obligée, en quelque sorte, à quitter mon statut « d'observatrice participante » pour prendre, malgré moi, une certaine place à partir de laquelle j'ai pu élaborer une connaissance en lien avec le projet de départ.

Le choix du bateau s'est effectué avec mon conjoint récemment initié à la navigation à voile. Nous ne partagions donc pas la même culture plaisancière : nos critères du « bon bateau » différaient. Au terme d'une négociation, nous avons choisi d'acheter un voilier neuf, rapide, au déplacement léger, disposant d'aménagements intérieurs sommaires (dépourvu de WC, d'éclairage fixe, de réserve d'eau, de vaigrage et de hauteur sous barrots), biquille afin de faciliter l'échouage, pourvu d'un vaste cockpit et d'un plan de pont redessiné récemment, que nous trouvions « beau », équipé d'un bout-dehors pour y gréer un spi asymétrique, d'un génois enrouleur, d'un système de lazy-jack, d'un petit moteur hors-bord de 4 CV, d'une annexe gonflable et d'une survie.

Notre voilier était hybride, possédant les signes d'appartenance à la régate (le *Surprise*, plan Joubert et Nivelt, construit par le chantier Archambault, est un voilier monotype, réunissant de nombreux équipages pour des régates côtières), type de pratique dominant le champ de la plaisance, et ceux propres à la croisière (deux quilles au lieu d'une, génois enrouleur et spi asymétrique moins performants mais plus simples d'utilisation, filets disposés dans les filières pour la sécurité des enfants mais empêchant de se mettre au rappel et important équipement de croisière dont le poids diminuait néanmoins la manœuvrabilité du navire). Si la double appartenance du bateau eu pour effet que nous soyions reconnus comme interlocuteurs valables tant par les plaisanciers férus de régate que par ceux passionnés de croisière, elles n'a cependant pas permis, du moins de mon point de vue, de naviguer aisément, ni en régate, ni en croisière. Les particularités matérielles du bateau n'étaient pas seules en cause : de par mon expérience de navigation, j'occupais le rôle de chef de bord. Or, je fus confrontée à la difficulté de concilier ce rôle avec les autres rôles sociaux que j'occupais : femme, compagne et mère de deux jeunes enfants, âgés de 18 mois et 5 ans lors de l'achat du bateau en 2002.

Ce que je vivais sur l'eau était très éloigné de mes expériences de navigation antérieures, très plaisantes dans mes souvenirs. Le sentiment d'être confrontée à de nombreuses difficultés dominait celui du plaisir de naviguer. L'ampleur de ces difficultés instaurait une rupture avec le discours passionné des autres plaisanciers décrivant la sensation de liberté retrouvée sur l'eau. Cette expérience de terrain était donc vécue « en parallèle » de la démarche d'enquête positiviste. Cette dernière m'apparaissait cependant rassurante puisque productrice de données maîtrisées.

J'avais pourtant lu les ouvrages de Georges Devereux et de Jeanne Favret-Saada. J'étais convaincue que c'est bien en prenant une place sur le terrain et en analysant mon propre contre-transfert que je pourrais comprendre quelque chose. Néanmoins, ce n'est qu'après-coup, une fois prise la décision de rédiger la thèse, de sortir le bateau de l'eau, en 2005, puis de le vendre, en 2006, que je compris pourquoi j'avais eu de telles difficultés à tenir la place de chef de bord alors que j'occupais aussi celles d'épouse et de mère. J'ai mis du temps à admettre que c'est justement ce qui m'avait perturbée qui pouvait être un lieu de connaissance du sujet étudié. Ainsi, j'ai travaillé de nouvelles problématiques, en lien avec ce qui m'affectait – ou me perturbait. La troisième partie de ce travail est née de la

reconnaissance de ces affects, démarche qui m'a enfin permis de comprendre les « points aveugles » de la pratique plaisancière contemporaine : le lien entre les « bateaux-ventouses » et le système de production des voiliers ; celui entre le peu de goût des femmes pour la navigation et le maintien de la hiérarchie nautique.

À partir du sentiment de déplaisir à naviguer sur mon propre bateau, j'ai développé le thème de la recherche du confort à bord. Cette question préoccupe les plaisanciers depuis les débuts de la pratique. Le bateau, en tant qu'habitation restreinte, en mouvement et soumis aux éléments marins, est inconfortable. Le paradoxe, non questionné par les acteurs de la plaisance, réside dans le fait que les innovations techniques contemporaines n'améliorent pas le confort d'habitation du bateau en navigation mais bien celui au port. Le plaisir de naviguer serait à chercher du côté de la maîtrise de cet inconfort, tant dans les accommodations du corps aux contraintes propres à la navigation que dans les solutions techniques et matérielles imaginées pour améliorer le sentiment de confort. Une analyse diachronique des discours sur le confort à bord montre les liens avec l'habitation à terre ainsi que les jeux de pouvoirs, ou gouvernementalités, des différents acteurs de la filière d'approvisionnement du bateau.[1]

Le malaise ressenti, lié à la difficulté d'occuper en même temps les places de femme, d'épouse, de mère et de chef de bord, m'a poussé à m'interroger sur la place des femmes en plaisance et plus précisément lorsqu'elles naviguent en couple ou en famille. C'est alors que je me suis aperçue que les femmes interrogées s'excluaient de la conversation quand il était question de la navigation et des aménagements, laissant leur compagnon seul interlocuteur légitime. En même temps, je pris conscience que sur les pontons, accompagnée d'un homme, je n'étais pas considérée par mes interlocuteurs comme une interlocutrice potentielle, situation qui ne se reproduisait pas lorsque j'étais seule ou accompagnée d'une autre femme. Cette expérience singulière m'a permis de questionner la répartition des rôles à bord d'un voilier de plaisance au-delà de la question du genre, en lien avec la logique hiérarchique « d'englobement des contraires »[2] décrite par Louis Dumont. En effet, aujourd'hui, la navigation à plusieurs est toujours réglementée par la distinction d'un chef de bord et d'un équipage. L'autorité du chef de bord apparaît alors comme une réponse indiscutée – et indiscutable - aux risques que comporte la navigation.[3]

La connaissance de l'habitation du voilier développée dans ce travail est donc issue de mon propre point de vue : celui de plaisancière et de régatière lors de la recherche du plaisir à naviguer ; de femme, lors de la distribution genrée des rôles par les autres plaisanciers ; de mère, lors de la transmission de l'apprentissage des savoir-habiter un bateau en mouvement et de l'appréhension des risques vis-à-vis des enfants ; de chef de bord lors des relations d'autorité vis-à-vis de l'équipage ; de chef de bord et de femme quand mes équipiers masculins constestaient mon autorité ; de chef de bord et d'épouse et de mère lorsque l'équipage était composé de mon mari et de mes enfants.

Nadia Mohia définit le « refoulement culturel » de l'ethnologue comme étant le fait « d'entretenir une certaine méconnaissance à l'égard de lui-même comme du contexte socio-culturel dont il est issu »[4]. La conséquence de ce refoulement serait la distinction, dans la raison ethnologique traditionnelle, entre « nous » et « eux » ainsi que la négation de l'expérience relationnelle de terrain comme source de connaissance. En effet, tant que j'ai voulu refouler mon interrogation sur mon identité personnelle (désirer naviguer et être une femme, une mère, une épouse d'un homme non initié à la plaisance) dans ma propre culture (j'appartiens à une famille de plaisanciers et j'ai été initiée enfant à la régate et à la croisière), en adhérant à la distinction « nous » / « eux », je me suis confrontée à une impasse théorique et relationnelle, l'« autre », objectivé, disparaissant.

[1] Cette problématique est développée dans le Chapitre 5.
[2] Louis DUMONT, *Homo hiérarchicus*, Paris, Gallimard, 1979 [1966], p. 397-398.
[3] Le Chapitre 6 est consacré à cette question.
[4] Nadia MOHIA, *L'expérience de terrain…, op. cit.,* p. 269.

C’est en reconnaissant les perturbations qui m’affectaient – colère à l’écoute de discours ou comportements misogynes, angoisse d’exposer mes enfants aux dangers de la navigation, sentiment d’étrangeté vis-à-vis de l’autorité incontestée du chef de bord puis refus de ce rôle dans le cadre d’une relation conjugale, ennui à naviguer sur le même bateau et sur le même plan d’eau, plaisir à bricoler et à inventer des aménagements qui facilitent le vie à bord, plaisir à prendre soin du bateau, etc. – que j’ai pu élaborer une connaissance satisfaisante puisqu’elle n’exclut ni l’autre, ni moi-même.

Le refoulement culturel dont parle Nadia Mohia peut aboutir, dans une démarche de recherche, à une impasse s’il n’est pas travaillé. Cependant, c’est ce même refoulement qui peut être à l’origine du travail de recherche. En effet, c’est cette méconnaissance d’une interrogation concernant mon identité personnelle dans ma propre culture plaisancière qui a donné naissance à la problématique de l’habitation du voilier. C’est bien parce que la place de chef de bord-épouse-mère est très difficile à tenir que je ne naviguais plus et non pour d’autres raisons « rationnelles » comme le manque de temps ou l’investissement financier nécessaire. Mais ce n’est qu’au terme de l’expérience de terrain que je pus aboutir à cette conclusion.

En choisissant de travailler sur l’habitation du voilier, je tentais de répondre à cette interrogation alors inconsciente. Ce n’est que lorsque j’ai reconnu, dans l’expérience de terrain, des difficultés à naviguer, que j’ai pu problématiser la « vraie » question, c'est-à-dire celle qui me touchait personnellement : comment naviguer avec sa famille quand on est seule à posséder les savoirs et savoir-faire ? Comment se débrouiller avec les questions de la sécurité, de l’inconfort et de l’autorité ? En effet, il n’existe pas de réponse sociale ou culturelle élaborée. Au contraire, les solutions matérielles et sociales de la plaisance d’aujourd’hui ne permettent pas aux femmes de trouver une place, ni aux plaisanciers néophytes de choisir un bateau conçu pour la navigation et non pour l’habitation au port.

Nadia Mohia rappelle que « c’est l’expérience de terrain qui contient l’enquête et non l’inverse »[1]. C’est donc en partant de mon expérience de navigation et plus précisément de la manière dont j’ai été « affectée », « perturbée » ou « prise », que j’ai revisité les contenus de l’enquête entreprise parallèlement – c'est-à-dire les documents ethnographiques nombreux et divers comme les entretiens et observations en mer, au ponton, à terre, au salon nautique ; magazines nautiques contemporains et anciens ; récits de plaisanciers ; guides nautiques ; etc.

[1] Nadia MOHIA, *L’expérience de terrain…, op. cit.,* p. 263.

II - Le voilier de plaisance dans les sciences sociales : une habitation passée sous silence

Si, lors de l'enquête de terrain, l'habitation du voilier n'apparaît pas aux architectes et aux constructeurs comme un thème de recherche pertinent en regard de l'activité de navigation, il convient maintenant de prendre connaissance des travaux en sciences sociales portant sur la plaisance et plus précisément sur la question de l'habitation des navires.

A. L'anthropologie d'une passion ordinaire

Hormis Marie-Pierre Julien et Céline Rosselin dont le récent travail sera présenté dans la prochaine section[1], Maurice Duval est, semble-t-il, l'unique ethnologue à avoir publié un article sur les pratiquants de la navigation de plaisance à voile dans « Toutes voiles dehors, cap sur le rêve ! »[2]. L'article prend place dans un ouvrage collectif traitant des « passions ordinaires ». Christian Bromberger, directeur de la publication, situe ce nouvel objet anthropologique dans la continuité des travaux en sciences sociales menés sur le loisir. Il cite Alain Corbin[3] et Joffre Dumazedier[4], initiateurs de la réflexion sur ce thème, en histoire et en sociologie.

Aux dénominations de « loisirs », « hobby », « modes » ou de « pratiques culturelles », Christian Bromberger préfère celle, indigène, de « passion » : « Les ethnologues ont coutume de prêter une attention particulière aux notions indigènes, a fortiori si celles-ci condensent une expérience singulière, et à en décortiquer les emplois et le filet sémantique. Parmi les termes utilisés par nos amateurs pour qualifier tout à la fois leur état psychologique et l'objet de leur attachement, c'est le mot "passion" qui revient le plus fréquemment. […] La passion n'est désormais plus conçue et perçue comme un phénomène subi, une détérioration de la volonté, mais au contraire comme son expression, comme la manifestation de la liberté créatrice, d'un choix constructif, ratifié par la conscience, donnant sens à une existence authentique. » [5]

Christian Bromberger défend la création de ce nouvel objet ne s'insérant pas dans ceux traditionnellement développés en anthropologie - « production, parenté, religion, etc. ». Il distingue plusieurs ensembles de passions. La plaisance prend place dans celui qui regroupe « petits et grands aventuriers, avides d'exploits corporels dans un cadre naturel, la performance, le corps et la nature étant devenus trois ressorts majeurs de l'horizon des désirs contemporains. » [6]

---

[1] Marie-Pierre JULIEN et Céline ROSSELIN, « Culture matérielle incorporée et processus d'identification. Navigateurs de compétition et croisiéristes « bord à bord » », p. 75-91 in : *Corps en société*, Poitiers, ICoTEM, MSHS, 2006.

[2] Maurice DUVAL, « Toutes voiles dehors, cap sur le rêve ! », p. 433-452 in : *Passions ordinaires, du match de football au concours de dictée*, Paris, Bayard, 1998.

[3] Alain CORBIN, *L'avènement des loisirs 1850-1960*, Paris, Aubier, 1995.

[4] Joffre DUMAZEDIER, *Vers une civilisation du loisir ?* Paris, Seuil, 1962.

[5] Christian BROMBERGER, « Introduction », p. 5-38 in : *Passions ordinaires, du match de football au concours de dictée*, Paris, Bayard, 1998, p. 23 et 25.

[6] *Id*., p. 17.

Depuis, le champ anthropologique de l'étude des activités sportives et de loisirs de pleine nature s'est étoffé, avec notamment la parution de numéros d'*Ethnologie française*, en 2001 sur « Le camping »[1], en 2006 sur les « Sports à risque »[2] ainsi qu'avec l'organisation à l'Université de Nanterre d'un colloque sur les « Abris de loisirs »[3]. Les anthropologues se sont ainsi intéressés à la construction de la « nature » chez les adeptes du camping ou bien à celle du « risque » dans les pratiques sportives.

Ces constructions sont aussi à l'œuvre dans la navigation de plaisance. Les thèmes de la nature et du risque sont en effet récurrents dans le discours des plaisanciers. En effet, pour ces derniers, il s'agit de se retrouver au contact d'une nature considérée comme intransigeante et vierge. Cependant, avec la pollution croissante des côtes et des océans, les représentations se diversifient : il convient aussi de la protéger. Pour la navigatrice Anne Liardet qui témoigne dans *Ethnologie française*, la prise de risque n'est pas recherchée dans la pratique sportive :

> Moi je vais en mer pour être avec et non pas contre. […] Ce n'est pas le risque qui m'attire. Je n'ai pas le goût du risque. J'ai trois enfants. Je n'ai pas envie. […] Quand tu pousses ton bateau, tu le fais parce que tu sais qu'il va tenir, même si la limite est proche. Ton bateau te parle, il te dit : « J'ai trop de toile, la quille est mal inclinée, il n'y a pas assez d'eau dans les ballasts. » […] Quand je pars en mer, je ne suis pas aiguillonnée par une pointe de peur, mais plutôt par le fait de me retrouver seule. Je le fais malgré le risque. Je me contente de dominer mon sujet le mieux possible. Le bateau ne doit pas être plus fort que toi. Tu dois anticiper. […] Une de mes satisfactions est d'avoir toujours ramené mon bateau. [4]

Pour les plaisanciers rencontrés, la prise de risque est également dévalorisée. En croisière, il s'agit plutôt de prévoir et de limiter les risques en acquérant une connaissance du temps et des courants, des cartes, de la signalisation, des limites du bateau et de l'équipage ainsi qu'en équipant le navire de dispositifs techniques enrayant les risques de chute en mer par exemple.

L'étude des relations au risque et à la nature comme les travaux anthropologiques sur les loisirs en général et plus particulièrement sur les activités sportives et d'habitation de pleine nature, permettent de mieux comprendre les discours, les pratiques quotidiennes d'habitation et les choix d'aménagement du voilier. Je montrerai dans le dernier chapitre que c'est au nom de ce risque qu'une hiérarchie des rôles à bord distinguant un chef de bord qui commande et un équipage lui obéissant est toujours obligatoire en croisière. Cette répartition des rôles pose des problèmes lorsqu'il s'agit d'un équipage amical ou familial au sein duquel les relations se réfèrent à terre à un modèle égalitaire. Cependant, les thématiques du risque et de la nature ne suffisent pas pour répondre à la problématique de l'habitation quotidienne et individuelle du voilier, question qui m'intéresse ici.

Christian Bromberger, en présentant l'anthropologie des « passions ordinaires », propose une approche inductive et sensible du terrain : « On peut aussi se laisser guider dans ses choix par les injonctions sensibles venues du terrain : des regards qui s'éclairent à l'évocation d'un thème, des paroles qui se précipitent, des émotions qui s'expriment… C'est le parti pris que l'on a suivi ici, persuadé qu'une société dit beaucoup d'elle-même à travers ses engouements et que la passion est devenue dans notre monde une facette essentielle et

[1] « Habiter la nature ? Le camping », *Ethnologie française*, Tome XXXI, N° 4, 2001.
[2] « Sports à risques ? Corps de risque », *Ethnologie française*, Tome XXXVI, N° 4, 2006.
[3] *Colloque international Anthropologie des abris de loisirs*, Paris, Université de Nanterre, 25-27 octobre 2006 [Actes en cours de publication].
[4] Anne LIARDET, « Toujours ramener le bateau au port », *Ethnologie française*, Tome XXXVI, N° 4, 2006, p. 678-680.

légitime de l'identité personnelle. »[1] À travers « l'identité personnelle » qui s'exprime, entre autres, par la passion, les contributeurs de l'ouvrage proposent de présenter diverses pratiques. C'est dans cette posture que se situe Maurice Duval qui décrit la plaisance en mettant « cap sur le rêve ».

L'imaginaire dans lequel s'enracine cette pratique fait la part belle à l'« aventure », l'« accomplissement personnel », au sentiment d'appartenir à « une communauté animée par les mêmes rêves d'évasion et d'authenticité », imaginaire qui s'oppose alors à celui des plaisanciers motorisés. Maurice Duval précise les caractéristiques socioculturelles de la plaisance à voile : la pratique connaît un fort développement depuis cinquante ans, surtout auprès des classes moyennes et est majoritairement pratiquée par les hommes. Il présente également deux spécificités plaisancières, la passion et la masculinité, qui semblent communément admises sans faire l'objet d'une problématisation spécifique.

Ainsi, l'opposition entre une plaisance légitime, pratiquée par des « passionnés », et une navigation illégitime, effectuée sur de petits bateaux « trop » confortables qui resteraient « trop » longtemps au port, est présentée comme un état de fait et n'est pas questionnée. De même, une association est faite entre cette plaisance légitime et une passion propre au genre masculin. Or, ces thèmes « illégitimes »– petite navigation, confort à bord, importance de la vie au port, place des femmes à bord –, se sont avérés être ceux sur lesquels j'ai construit ce travail de recherche, en lien avec ma pratique de terrain.

1) Naviguer : passionnément ?

Maurice Duval présente le discours tenu par les « passionnés » : ces derniers opposent les « voileux », qui naviguent vraiment, aux autres, qui ne font qu'un « usage limité » de leur bateau :

> Les passionnés sont des possesseurs de bateaux qui affectionnent les croisières côtières et hauturières et qui naviguent dès qu'ils le peuvent. Leur bateau n'est pas un moyen, un mode de locomotion pour partir en vacances mais une fin en soi. Ces amateurs participent parfois aussi à des régates. Pour eux, ce qui compte alors, c'est de réunir quelques copains et d'effectuer des courses de vitesse très techniques sur un parcours balisé. Ces passionnés regardent avec quelque hauteur ceux qui, possesseurs d'un voilier habitable, n'en font qu'un usage limité : les plaisanciers qui se contentent de promenades proches du port, pour pêcher par exemple, ou qui utilisent leur embarcation comme une garçonnière pendant les week-ends, sans jamais sortir en mer. Précisons d'ailleurs que les voiliers sédentaires, dont l'aménagement intérieur est tellement orienté vers le confort qu'il en arrive à être totalement incompatible avec la navigation, forment la très grande majorité dans les ports de la Méditerranée. [2]

L'opposition entre de « vrais voileux » qui naviguent – c'est-à-dire ceux qui partent loin ou qui font des régates - et de « faux voileux » qui ne naviguent pas – ou peu, ou qui pêchent– est courante dans le nautisme. Ce discours, à visée distinctive, se rencontre tant auprès des plaisanciers rencontrés, chacun disant connaître quelqu'un qui navigue moins que lui, qu'auprès des représentants des diverses autorités nautiques : journalistes, historiens, architectes, services commerciaux des industries nautiques, vendeurs et loueurs de voiliers,

[1] Christian BROMBERGER, « Introduction »…, *op. cit.*, p. 37-38.
[2] Maurice DUVAL, « Toutes voiles dehors, cap sur le rêve ! » …, *op. cit.*, p. 435.

membres de la Fédération Française de Voile, directeurs de ports, membres de différents conseils et observatoires de la plaisance…

Cette opposition est systématiquement associée à l'idée de l'utilisation illégitime d'une place de port – en raison du manque de places par rapport à une demande sans cesse croissante – et à celle de la surenchère déplorée du « confort » à bord.

Il en découle une image d'une "vraie" plaisance, légitime, constituée de bateaux au "juste" confort, qui navigueraient souvent, longtemps et loin, et qui prendraient part aux régates. En opposition se dessine une plaisance illégitime se reconnaissant à des bateaux "trop" confortables, ne sortant pas du port ou très peu, ne naviguant jamais bien loin, détournés de leur usage de navigation intensive en servant, en mer, de simples moyens de locomotion pour les vacances, la pêche, ou pire, au port, autorisant des activités sexuelles illégitimes…

Les personnes que j'ai rencontrées se disent « passionnées » de voile. Pourtant, certains équipages ne naviguent pas souvent, font des sorties à la journée, ne font jamais de régates, effectuent leurs croisières dans des bassins de navigation proches de leur port d'attache, sortent en bateau pour pêcher le bar à la ligne, effectuent du cabotage autour de l'Atlantique en effectuant des navigations de trois ou quatre jours maximum - le chef de bord faisant seul les grandes traversées -, alternent la navigation à voile avec celle à moteur, considèrent leur voilier comme un moyen de locomotion pour voyager ou imaginent sans cesse comment rendre leur voilier et leurs navigations plus confortables. En effet, comme l'indique Maurice Duval, « la passion du voileux n'est pas uniforme : elle se décline sur des modes pratiques et affectifs divers »[1].

Petites navigations et grands savoir-faire

Les observations que j'ai pu faire sur le terrain "Atlantique" (la Méditerranée offrant peut-être des particularités sociales et culturelles que je n'ai pas observées) m'incitent à prendre de la distance par rapport au discours tentant d'objectiver une plaisance "illégitime". La récurrence de ce discours serait à mettre en relation avec celle portant sur la démocratisation du nautisme, objet étudié par la sociologue Cécile Créac'h[2].

En effet, si la voile est accessible à tous, il conviendrait alors, pour chacun, de se définir comme un marin légitime, en opposition à tous ceux-là qui ne le seraient pas. Je présenterai ci-après les travaux sociologiques qui s'interrogent sur la prétendue démocratisation de la navigation à voile, concluant plutôt à sa massification, l'accès à la pratique restant toujours très fermé. En effet, naviguer à la voile nécessite des « savoir-naviguer » qui ne s'acquièrent qu'au cours d'une longue pratique de navigation.

Ainsi, naviguer "peu", ne serait-ce que faire un tour en mer dans la journée, suppose au préalable une multitude de savoir-faire. L'expérience malheureuse d'un plaisancier interrogé, qui s'échoue sur la grève de l'estuaire de l'Odet lors de sa première sortie en solitaire, en témoigne.

Il convient tout d'abord de construire un projet de navigation compatible avec les conditions climatiques et l'équipage. Puis, de sortir du port, en sachant manœuvrer le voilier au moteur (ceux munis de petits hors-bord sont souvent peu manœuvrables) dans un espace étroit (entre les nombreuses pannes des appontements), parfois par forts courants, vents forts

[1] Maurice DUVAL, « Toutes voiles dehors, cap sur le rêve ! »…, *op. cit.*

[2] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers : enjeux culturels des modes d'appropriation de la navigation*, Th. 3e c. : Sociologie : Université de Nantes : 2003.

ou irréguliers et, en saison estivale, dans des zones encombrées de navires de toutes sortes (petits dériveurs des écoles de voile, véliplanchistes, scooters des mers, pêche promenades, vedettes de tourisme, bateaux de plaisance à moteur, navette de transport de passagers d'une rive à l'autre ou cargos de transport de marchandises).

Figure 4 : Retour de sortie en mer dans la rivière de l'Odet, en fin d'après-midi d'été. Pour l'équipage, la vigilance s'impose afin de ne pas entrer en collision avec les autres bateaux dont les vitesses et directions diffèrent. Photographie S. Josso, 2003.

Une fois que le bateau a gagné le large, espace de navigation moins encombré, il s'agit de hisser les voiles et de les régler en fonction de la direction imposée par le programme de navigation et les conditions météorologiques. Le chef de bord reste vigilant et ordonne les manœuvres. Dans le cas d'un équipage entraîné, chacun connaît son rôle et l'effectue en silence. C'est en fait un idéal rarement atteint. En effet, les conditions météorologiques changent et les situations inattendues se présentent très souvent.

De plus, l'équipage varie. De nouvelles personnes peuvent être invitées à bord. Au sein de la famille-équipage, désirs et besoins changent d'une navigation à l'autre. Ainsi, à chaque sortie, chaque membre de l'équipage doit trouver sa place à bord, l'équilibre qui lui convient. Une « sortie » est réussie s'il en est ainsi tant d'un point de vue social, psychologique que physique. Ce projet difficile est sans cesse à renouveler. Le mal de mer en serait-il le symptôme ?

Ainsi, loin de l'image idéalisée et médiatisée de "vrais" navigateurs surentraînés sillonnant les mers lointaines, se dessine une plaisance plus modeste dont les acteurs regagnent chaque soir les mouillages côtiers. Cette pratique, jugée souvent comme peu légitime, requiert pourtant un engagement important de tous les membres de l'équipage.

Les déclinaisons d'une passion

Pour rendre compte de la multiplicité des « modes pratiques et affectifs » du « voileux », Maurice Duval développe des oppositions qui semblent structurer la pratique. Il propose des « types de voileux », sous forme de couples d'opposition : ainsi, il y a ceux qui

construisent leur voilier et ceux qui l'achètent prêt à l'emploi ; ceux qui sacrifient leur couple à leur passion dévorante et ceux qui arrivent à motiver femme et enfants pour naviguer à nouveau ; ceux qui préfèrent naviguer seuls et ceux qui souhaitent partager leur passion avec amis et famille ; ceux qui naviguent seuls par défaut d'équipage et ceux qui naviguent en solitaire par vocation ; les inconditionnels des coques en bois et ceux du polyester ; ceux qui bricolent à bord et ceux qui préfèrent la navigation ; ceux qui naviguent en Atlantique et ceux en Méditerranée ; etc.

Décrire les déclinaisons d'une pratique permet en effet de ne pas réduire les adeptes de navigation à voile à l'un des « types » observés. Cependant, cette analyse ne rend pas compte de la multiplicité des pratiques de plaisance de la part de chaque plaisancier. En effet, ceux interrogés dans le cadre de ce travail sont sans cesse en train de concilier la navigation avec les diverses situations du moment : lieu de résidence plus ou moins proche du port d'attache du bateau, contraintes du travail, temps libre et revenus financiers disponibles, situation de famille, désir du ou de la conjoint(e) et du ou des enfant(s), etc.

De plus, le voilier, lieu et objet de la passion, change : il est constamment sujet à des transformations, remaniements ou bricolages pour être adapté aux nouveaux projets de l'équipage. Ce dernier n'hésite pas à changer de voilier, même s'il y est fortement attaché. Parfois, des stratégies sont développées pour conserver les deux voiliers pendant une phase de transition. Ainsi, Paul vend son bateau à un ami et négocie le droit d'y faire un tour en mer de temps en temps. Yvon garde pour l'instant le sien dans un hangar alors qu'il est devenu trop petit pour sa famille qui s'est agrandie. Celui des parents d'Odile a été racheté par leur deuxième fils, puis par le fils aîné.

Le prochain bateau sera plus grand ou plus petit, en bois, en aluminium ou en polyester, acheté ou loué. Parfois même il est délaissé au profit d'embarcations plus adaptées aux projets du moment : petit canot traditionnel pour naviguer sur les rivières bretonnes, *Optimist* pour initier les enfants à la voile ou vedette à moteur mieux adaptée à la pêche.

Les façons de naviguer sont également multiformes : Lino, Yvon, Ludovic ou Paul alternent, au cours d'une même saison, des navigations en solitaire, en couple, accompagnés d'un ou plusieurs enfants, avec la famille conjugale au complet et entre amis.

Les programmes de navigation dépendent aussi de la taille du bateau, plus ou moins adapté aux navigations longues ou hauturières. Son acquisition dépend bien entendu du budget disponible. Ainsi, même si le projet existe de faire des navigations plus longues et plus éloignées du port d'attache, les multiples contraintes (familiales, financières, professionnelles, de formation et d'expérience nautique adéquates) ne le permettent pas souvent : en France, la navigation de plaisance est majoritairement familiale et côtière, l'éloignement du port d'attache dépendant de la taille du bateau.[1]

Quelle anthropologie de la passion nautique ?

Maurice Duval décrit l'aspect passionnel de la pratique : le bateau est l'objet de soins et de préoccupations constants, en mer comme à terre. Le recours à la comparaison amoureuse s'impose : « La passion du "voileux" pour son bateau évoque, par plus d'un aspect, la passion amoureuse. N'utilise-t-on pas précisément en anglais le pronom *she* pour se référer aux bateaux, comme si le bateau était un substitut de femme ? » [2]

[1] Alain RONDEAU, « Nos lecteurs sont de vrais marins », *Bateaux*, N° 391, 1990, p. 178-187.
[2] Maurice DUVAL, « Toutes voiles dehors, cap sur le rêve ! »…, *op. cit.*, p. 448.

Les préoccupations nautiques du passionné envahissent vie familiale et professionnelle. L'auteur évoque ceux qui arrivent à négocier leur passion avec celles des autres membres de leur famille et d'autres, plus radicaux, qui ne font pas de compromis et dont les aventures nautiques se soldent par des séparations. Certains abandonnent femmes et enfants pour faire le tour du monde, d'autres échangent leur fonds de commerce pour un bateau. La passion dévorante serait-elle spécifique à la navigation sur voilier ? Peut-on mettre en évidence les invariants anthropologiques de « passions ordinaires » ?

Pour Christian Bromberger, il s'agit d'un accomplissement personnel au sein d'une communauté, reconnu socialement : « Partagés massivement, assumés individuellement, acceptés moralement, vécus intensément (mais sans abus dangereux), ces engouements sont perçus comme des aspirations légitimes à la réalisation de soi et au réenchantement du monde. »[1] À son point de vue, les passionnés se repèrent tout d'abord à des « signes extérieurs ». Plus encore, « si la passion se montre, elle s'éprouve surtout en métamorphosant un objet (un ordinateur, une bouteille de vin, une moto, une liasse d'archives…) en un sujet partenaire que l'on choie, pour qui l'on s'inquiète, que l'on interpelle ou contre lequel, dépité, on se révolte. A l'instar du rapport amoureux, la passion est une épreuve obstinée, un drame fait d'un mélange inextricable de souffrance et de jouissance, d'attentes insatisfaites et de bonheurs plus ou moins éphémères. »[2]

La description rend parfaitement compte du fort investissement des plaisanciers à l'égard de leur bateau. Plus encore, une « anatomie des passionnés » permet de rendre compte de leur relation au savoir :

> Les plaisirs de la passion s'alimentent d'abord aux délices de l'expertise : savoir identifier, désigner, argumenter. Les passionnés sont d'inlassables érudits et classificateurs qui puisent une partie de leur jouissance dans les méandres d'un savoir encyclopédique. Un des piments de ces pratiques est de transformer le perçu en nommé, d'exhausser les sensations en connaissances, de traduire en mots précis ce que le sens commun ressent confusément ou repère approximativement […]. Dans cette quête effrénée de maîtrise, la plupart des passionnés consultent, outre revues et magazines spécialisés, un document de référence qu'ils appellent communément leur « bible » : c'est un dictionnaire fétiche ou le Grévisse chez les férus d'orthographe, le Robert Parker, le Hugh Johnson, le Michel Bettane chez certains amateurs de vin, le Maurice Mességué chez certains amateurs de médecines douces… [3]

… Et le *Cours de navigation des Glénans*[4] chez les plaisanciers, réédité sept fois depuis 1961, également désigné comme « la bible ».

Les passionnés cherchent à échanger entre eux au sujet de leur activité. En effet, malgré le peu d'attirance des plaisanciers français pour les institutions nautiques - très peu sont licenciés de la Fédération française de voile-, des regroupements au sein d'associations fondées sur la possession d'un même type de bateau se développent de plus en plus par le biais d'Internet. Ainsi, une personne interrogée, propriétaire d'un *Fantasia*, adhère à l'association des amis du Fantasia, les « fantasiamis »[5].

Au sein de la communauté des passionnés s'élaborent les figures de l'ennemi. Ce sont les étrangers à la pratique, « ceux qui ne reconnaissent pas le bien-fondé de [la]

[1] Christian BROMBERGER, « Introduction »…, *op. cit.,* p. 26.
[2] *Id.,* p. 28.
[3] *Ibid.,* p. 29.
[4] La dernière édition utilisée dans ce travail est celle de 2002 : celle de 2010 ne fait pas partie des sources utilisées.
[5] L'Association des propriétaires de Fantasia dispose d'un site Internet : <http://www.fantasiami.com/>

passion », et pire, « les ennemis de l'intérieur, les faux, les inauthentiques », ceux regardés « avec quelque hauteur » par les « voileux » passionnés rencontrés par Maurice Duval.

Au-delà de ses caractéristiques anthropologiques, la passion est individuelle. En soit, son analyse relève de disciplines comme la psychanalyse, la psychologie ou la philosophie plutôt que de l'anthropologie.

Bien des couples sont confrontés à la négociation de la passion de l'un ou de l'autre (lecture de romans, jeux de cartes, VTT, pêche en mer, chasse, orpaillage, broderie, jardinage, bricolage, etc.), c'est-à-dire à toute activité de loisir demandant un fort investissement individuel et qui, par conséquent, exclut ceux qui ne la partage pas. Maurice Duval s'est attaché à décrire avec précision les comportements passionnels du « voileux » et en donne une conclusion : « Négocier sa passion ». En effet, le travail anthropologique consiste aussi à mettre en évidence la façon dont la passion pour la navigation est négociée constamment avec les diverses contraintes de la vie quotidienne. Selon les cadres et contraintes sur lesquels le regard de l'anthropologue se focalise, la description de la négociation diffère.

L'étude de la négociation de la passion avec les autres - au sein du couple, avec les enfants, les amis, les collègues de travail, etc. - relèverait de l'anthropologie sociale ; celle avec les contraintes matérielles - transformer le bateau dépend de sa structure, des matériaux et des outils nécessaires -, de l'anthropologie de la culture matérielle ; celle avec les éléments naturels, de l'anthropologie de la nature :

> Mais qu'y a-t-il d'ethnologique, pourrait-on se demander, dans tout cela ? Le fait que nous ne sommes pas en train de réfléchir autour des pulsions à l'état pur. Ce qui nous motive n'est pas le projet de remonter à la matière instinctuelle qui est à l'origine des différentes rêveries relatives au rapport à la nature, mais celui de comprendre la technique, la stratégie culturelle, la ruse instituant cette construction intégralement humaine, la coupure entre l'état de nature et la société. [1]

La négociation de cette passion individuelle, forcément présente chez au moins l'un des membres de l'équipage, avec les contraintes sociales, naturelles, corporelles et matérielles du voilier habitable et habité, est en effet l'objet de la présente recherche. Plus encore, au-delà de la passion individuelle, il s'agit de préciser les « ruses » de chacun, passionné ou non, mises en œuvre à bord.

2) Naviguer : un désir d'hommes ?

Dans une perspective critique, l'anthropologie peut également s'attacher à décrire la façon dont les passions, en tant que pratiques et discours reconnus socialement, sont construites, tout comme leurs implications sociales et culturelles. Christian Bromberger note ainsi l'ambivalence des passions, entre jeu et drame : « Mais le ferment de ces engouements réside surtout dans les qualités ludiques et dramatiques que condense la pratique de ces activités valorisées »[2].

Le « drame » joué en plaisance serait celui d'une passion exclusivement réservée aux hommes : des couples se déchireraient autour du bateau, des hommes seraient contraints de choisir entre leur passion et leur vie familiale, des femmes se sacrifieraient à naviguer pour

[1] Sergio DALLA BERNARDINA, « Les voluptés du plein air. Passions ordinaires et passions distinguées », p. 375-406 in : *Passions ordinaires, du match de football au concours de dictée*, Paris, Bayard, 1998, p. 397.
[2] Christian BROMBERGER, « Introduction »..., *op. cit.*, p. 30.

ne pas perdre leur mari… En effet, les « passionnés » décrits par Maurice Duval sont des hommes. La passion du bateau serait-elle propre à la gente masculine ?

L'auteur précise au début de l'article que « les femmes constituent à peu près le quart des pratiquants mais, on y reviendra, les rapports hiérarchiques entre les sexes se rejouent et s'accusent à bord »[1]. Ce chiffre (25 % de femmes parmi les pratiquants) correspond à celui des licenciées de la Fédération Française de Voile. Les sociologues du sport se sont ainsi intéressés à la question de la « désaffection entre les filles et la voile »[2] dans le cadre des clubs sportifs.

Par contre, ce chiffre ne rend pas compte du pourcentage de femmes qui naviguent en croisière, et non en régate, à bord de voiliers habitables. En effet, la croisière est une pratique non institutionnalisée échappant à toute quantification. Sur l'acte d'immatriculation du voilier auprès des Affaires maritimes figure uniquement le nom du ou des propriétaires. Les différents membres de l'équipage n'apparaissent pas. Il n'existe pas d'autres moyens que l'observation nautique pour connaître réellement la composition de l'équipage : cette méthode montre que de nombreux couples naviguent ensemble. Le nombre de plaisancières pourrait ainsi être revu à la hausse.

Pour ma part, je me suis chargée seule des formalités d'immatriculation de mon voilier, me présentant comme « chef de bord ». Cependant, sur l'acte de francisation du bateau qui fut délivré, les deux noms de propriétaires apparaissent, mon époux figurant toutefois en tête du livret. La répartition des rôles à bord est en effet genrée, la responsabilité du bateau étant toujours associée au sexe masculin. En tant que femme, j'ai pu m'en rendre compte tant lors de la phase d'achat du bateau que lors des navigations : à maintes reprises, lors de salons nautiques ou sur les pontons, aux questions que je posais, mon interlocuteur répondait exclusivement à la personne masculine qui m'accompagnait - et qui pourtant demeurait silencieuse… En plaisance, la personne légitime, dépositaire du discours – et du désir - de navigation et de technique, semble être l'homme. À la femme est communément reconnu le désir d'un confort intérieur calqué sur le modèle des habitations domestiques et dont la logique serait opposée à celle de la navigation[3].

Maurice Duval précise d'ailleurs que le commandement du bateau, dévolu au chef de bord, est réservé aux hommes : « Ce commandement revient ici comme souvent ailleurs, aux hommes. Même si quelques femmes s'adonnent à la voile, elles sont rarement chefs de bord »[4]. Il relaie le discours d'un désir réservé aux hommes, les femmes étant cantonnées à subir leur passion : « Elles font de la voile parce que, sauf exception, elles veulent suivre leur époux et se cantonnent dans un rôle de coéquipières, voire d'accompagnatrices ».[5] Il n'évoque pas la question de la construction sociale et culturelle de ce désir, dont les femmes seraient exclues.

Les représentations associées au rôle du chef de bord depuis les débuts de la pratique ne changent guère. Ce rôle est longtemps présenté comme fonctionnant sur le modèle patriarcal : dans les manuels nautiques, le chef de bord est considéré, jusque dans les années soixante-dix, comme responsable de la vie des membres de l'équipage, qui doivent lui obéir et ne pas discuter ses ordres. Depuis les années quatre-vingt, d'autres représentations, plus consensuelles, sont présentes dans les manuels. Cependant, le modèle patriarcal est toujours en vigueur chez de nombreux plaisanciers. La question de l'autorité dans la vie quotidienne à

[1] Maurice DUVAL, « Toutes voiles dehors, cap sur le rêve ! » *..., op. cit.,* p. 434.
[2] Philippe LACOMBE et Catherine MOULIN, La désaffection entre les filles et la voile ou la fonction du sport dans le processus de construction des identités féminines à l'adolescence, Brest, UBO, 2004.
[3] Stéphanie JOSSO, « Le confort inconfortable du voilier de plaisance, entre architectes navals et plaisanciers », *Colloque international Anthropologie des abris de loisirs*, Université de Paris X - Nanterre, laboratoire d'Ethnologie et de Sociologie comparative, 25-27 octobre 2006, à paraître.
[4] Maurice DUVAL, « Toutes voiles dehors, cap sur le rêve ! »..., *op. cit*., p. 442.
[5] *Id.*

bord est alors à analyser dans le cadre plus général des rapports sociaux de sexe dans la société française d'aujourd'hui.

3) Des désirs négociés

Si certaines femmes interrogées déclarent ne pas être passionnées par la plaisance et en effet suivre leur époux en mer, d'autres déclarent avoir le désir de naviguer, bien qu'il soit différent de celui de leur compagnon : le projet de navigation est ainsi l'objet de négociations afin que les vacances en mer soient une réussite pour tous.

Le projet anthropologique de l'étude des « passions ordinaires » propose une description de ces pratiques à travers la parole des « passionnés ». Leur discours traduit les représentations et les modèles de la « bonne » navigation. Ces modèles de comportement sont intériorisés par tous ceux qui prétendent naviguer. Cependant, en croisière, le passionné légitime, l'homme chef de bord, n'est pas seul à bord et / ou à terre.

Bien plus, même si les femmes, la plupart du temps, sont exclues des échanges et se cantonnent dans une répartition sexuée des rôles, elles peuvent partager cette pratique nautique et, loin de la subir, y adhèrent. Sont-elles des « passionnées » ? Le projet de Christian Bromberger d'étudier « l'identité personnelle », en se laissant « guider dans ses choix par les injonctions sensibles venues du terrain : des regards qui s'éclairent à l'évocation d'un thème, des paroles qui se précipitent, des émotions qui s'expriment… »[1], serait à étendre à l'ensemble des pratiquant(e)s. Ainsi, l'objet construit par l'anthropologue, tout comme sa position sociale et culturelle sur le terrain, induisent la production de données spécifiques.

L'étude de l'habitation du voilier est un objet qui n'a pas été induit par le discours des plaisanciers rencontrés sur le terrain. Au contraire, c'est un objet que l'on pourrait définir comme « en creux ». En plaisance, on ne dit pas qu'on « habite le voilier » mais que l'on « navigue avec ». Sa qualité d'habitabilité est inhérente - « on fait de l'habitable »- et reste non questionnée. On ne discourt pas à ce propos. Tout comme la « passion » nautique des femmes, c'est un sujet dénié. Avant de discuter les outils anthropologiques qui permettraient de questionner ces pratiques échappant aux discours légitimes, je m'interrogerai sur la façon dont d'autres sciences sociales, l'histoire et la sociologie, traitent la problématique de l'habitation du voilier.

B. L'histoire d'une plaisance sportive

L'anthropologie s'est interrogée sur la plaisance en tant que « passion ordinaire » masculine, structurée par de multiples oppositions dont celle existant entre croisière et régate. L'article de Marie-Pierre Julien et Céline Rosselin pose la question de la différence de culture nautique entre croisièristes et régatiers[2] : l'habitation du bateau n'est pas posée en tant que

[1] Christian BROMBERGER, « Introduction »..., *op. cit*., p. 37-38.

[2] Marie-Pierre JULIEN et Céline ROSSELIN, « Culture matérielle incorporée et processus d'identification. Navigateurs de compétition et croisiéristes « bord à bord » », p. 75-91 in : *Corps en société,* Poitiers, ICoTEM, MSHS, 2006.

problématique légitime. Les travaux des historiens lui font-ils plus de place ? Comment traitent-ils le développement de ce loisir nautique dans la société française ?

1) Une protoplaisance pré-sportive

En 1995, la revue *Monuments historiques* consacre un numéro à la plaisance. L'historien Daniel Charles identifie une « protoplaisance » repérable dès le 16e siècle : « C'est l'époque durant laquelle on observe des activités individuelles, dispersées, de navigation de loisir, sans que ces activités soient organisées, codifiées. »[1] Il voit dans la protoplaisance l'imitation de figures idéalisée : les protoplaisanciers calquent les marins militaires, les glorieux capitaines et les pirates.

La recherche de vitesse ne semble pas encore valorisée, réservée qu'elle est alors aux pêcheurs cherchant à être les premiers à débarquer leur pêche. Ainsi, les régates de voiliers furent d'abord pratiquées par les pêcheurs, hors de leur temps de travail. L'auteur précise que les activités de navigation hauturière étaient rares et seulement pratiquées par des marins professionnels.

La protoplaisance se développe principalement dans les estuaires et le long des rivières, près des grandes villes où résidait la population bourgeoise disposant de temps de loisirs. Ce n'est qu'au 19e siècle que la plaisance se popularise en France, avec le développement du canotage. La fin de la protoplaisance, et donc le commencement de la plaisance, correspondent pour l'auteur à l'institutionnalisation sportive qui se manifeste par la création de sociétés et de clubs nautiques : à la fin du 18e siècle en Angleterre et au milieu du 19e siècle en France.

La plaisance est ici définie comme une activité de compétition sportive dont le mot d'ordre est la recherche de vitesse. La navigation de promenade et de voyage n'est pas constituée comme objet. Elle n'entre pas ici dans la définition de la plaisance.

2) Naviguer librement : la naissance administrative de la plaisance

Nicolas Guichet, dans un travail universitaire de DEA[2], explique comment la plaisance a pu se développer en France, à partir de 1850, suite à la création d'un statut juridique spécifique : le permis de navigation de plaisance. Cette adaptation de la législation maritime faite pour les marines professionnelles ne fut pas facile. En effet, « tout bateau qui navigue est tenu de s'inscrire dans un quartier maritime [le littoral français est divisé en cinq régions maritimes] et de prendre un rôle d'équipage. Ces formalités relèvent du service de l'Inscription maritime, vieille administration mise en place par Colbert et dépendant, au XIXe siècle, du Ministère de la Marine et des Colonies. »[3]

Avant la création du permis de plaisance, le yachtsman doit inscrire son bateau soit à la petite pêche, soit au cabotage, soit à la navigation hauturière, même s'il ne s'adonne ni à la pêche, ni au commerce. Cette formalité n'est pas sans conséquences pratiques. Par exemple,

---

[1] Daniel CHARLES, « Du labeur aux plaisirs du sport. Les origines de la plaisance en Europe », *Monuments historiques*, N° 199, 1995, p. 10-17.
[2] Nicolas GUICHET, *Naissance et développement de la navigation de plaisance au XIXe siècle, du Havre à Dunkerque*, Mémoire de DEA : Histoire : Université Charles de Gaulle – Lille III : 1993.
[3] *Id*., p. 9.

en s'inscrivant à la pêche, le yachtsman doit respecter les restrictions des zones de pêche : il ne peut pas se rendre dans tous les ports ni dans toutes les zones maritimes. De plus, l'administration demande au plaisancier d'inscrire sur les voiles et la coque un numéro d'immatriculation, inscription vécue comme un « barbouillage ». En effet, pour Nicolas Guichet, le développement du yachting s'accompagne de « nouvelles valeurs » comme « la liberté de navigation »[1].

Avant l'instauration d'un permis de plaisance, quand le yachtsman s'inscrit au cabotage, il doit faire viser son rôle au bureau de l'Inscription maritime, avant et après chaque sortie et mentionner les personnes embarquées. Les bureaux administratifs étant fermés les jours fériés, la navigation de plaisance est alors impossible. De plus, l'administration ne conçoit pas qu'un propriétaire de yacht puisse mener seul son bateau : il doit obligatoirement embarquer un capitaine et un mousse. Enfin, en étant inscrit maritime, le yachtsman est considéré comme un marin professionnel et cotise à la Caisse des Invalides de la Marine.

Or, cette identité professionnelle ne correspond pas à celle qu'il exerce en réalité. Le plaisancier veut être considéré comme un amateur et non comme un marin professionnel. La législation paraît d'autant plus injuste que les yachtsmen anglais bénéficient chez eux, comme dans les ports français, d'un statut adapté à la navigation de plaisance, l'administration française n'exigeant de leur fait que des formalités légères. Tant que les règles administratives ne reconnaissent pas la spécificité de la navigation de plaisance, son développement se trouve limité.

Auguste Pagelet, plaisancier amateur et capitaine au long cours, entame un conflit avec l'administration de la marine en 1847 qui aboutit, en 1850, « à la reconnaissance officielle de la navigation de plaisance et la création du premier permis de navigation de plaisance »[2]. Le permis de plaisance créé en 1850 fut réformé en 1862, reconnaissant enfin l'amateur plaisancier propriétaire d'un yacht comme responsable de la navigation à bord de son bateau : « L'administration ne dénie plus sa compétence en lui imposant un marin professionnel. Les amateurs de croisières qui étaient jusque là soumis aux règlements du cabotage ou du long cours, jouissent désormais des mêmes facilités que les canots navigant en rade. »[3]

La possibilité de pouvoir faire naviguer son yacht seul, entre amis ou en famille, sans l'obligation d'embarquer un marin professionnel, paraît être une condition nécessaire à la naissance de la plaisance telle qu'elle se présente aujourd'hui. Dès la fin du 19e siècle, des articles de l'hebdomadaire *Le Yacht* vantent la navigation à bord de bateaux construits « pour un homme seul » : « L'embarcation que je désirais pour ces parages [de l'estuaire de la Seudre aux côtes vendéennes] devait remplir les conditions suivantes : être *absolument* maniable par un homme seul, pouvoir, à la rigueur loger cet homme, être insubmersible et inchavirable, pouvoir s'échouer partout, tenir bien la mer, avoir un tirant d'eau très faible, posséder une marche suffisante, être à dérive, à cause de nombreux bancs de sable ; Enfin, il devait être d'un prix de revient modéré. »[4]

La navigation de plaisance sur de petits bateaux pouvant être maniés par un homme seul ou un équipage réduit est présentée dès les années 1880 comme une navigation légitime et formatrice. Elle se développe progressivement avec la conception et la fabrication de voiliers adaptés. Depuis lors, ce sont toujours des navigateurs seuls, en famille ou entre amis, se débrouillant avec les moyens du bord, qui sont consacrés en figures héroïques de la plaisance. La prise de responsabilité est portée comme une valeur spécifique à la navigation de plaisance. Elle est associée à l'idée de « liberté ».

---

[1] Nicolas GUICHET, *Naissance et développement de la navigation de plaisance au XIXe siècle…, op. cit.*, p. 50.
[2] *Id.*, p. 45.
[3] *Ibid.*, p. 65.
[4] *Le Yacht*, N° 1122, 1899, p. 433.

Jean-François Deniau, académicien porte-parole emblématique de la plaisance, exprime sa perception de la solitude, de la responsabilité et de la liberté :

> La mer, 360° d'horizon à la couleur changeante, est le plus beau paysage du monde. C'est non pas l'évasion, mais l'école de la liberté. Les défis du vent, des courants, des vagues : eau et air (terre et feu étant les plus dangereux pour un marin). Les plus simples, les plus naturels. Les quatre éléments… Défis choisis, voulus et si possible maîtrisés. Le maximum de contraintes avec le maximum de responsabilité. C'est aussi la solitude, parce que face à un destin, comme au plus profond de la douleur, tout être est seul. Le risque ? C'est la vie qui est un risque. Je veux la vie.[1]

L'écrivain-navigateur brosse un tableau de la navigation en solitaire. Or, ces thèmes sont également partagés par les chefs de bord qui naviguent la plupart du temps en famille ou entre amis. La navigation dite « en solitaire accompagné », très pratiquée aujourd'hui, exclut donc de la responsabilité - et de la « liberté » ? - les autres membres de l'équipage.

3) Une petite plaisance de promenade

Le travail de Nicolas Guichet met également en évidence l'existence d'une navigation de loisir autre que celle pratiquée à bord des yachts de luxe ou de régate. Il s'agit d'une plaisance de promenade, effectuée en famille ou entre amis, à bord de bateaux de petits tonnages, par des membres des classes moyennes et de la petite bourgeoisie. Ainsi, le dépouillement des archives départementales du Nord, montre, pour les 54 membres actifs du Sporting dunkerquois fondé en 1878, « une répartition socio-professionnelle à majorité de classe moyenne »[2]. L'auteur conclut :

> La plaisance française, dans ses débuts, possède sans doute certains caractères élitistes, mais on ne peut nier son enracinement populaire. Considérons les armements en plaisance du Havre entre 1852 et 1860 : pour 18 yachts, on trouve 186 « canots » ! Et que signifient les 235 canots de plaisance armés à Rouen pour la seule année 1850 ? Sans doute qu'un nouveau loisir populaire s'est créé et que le commis, l'employé, le retraité de la marine, avec un minimum de temps libre et de moyens, découvrent le plaisir de naviguer, l'émulation des régates ou les joies de la pêche à la ligne, avec une embarcation modeste, certes, mais dont le statut juridique est fondamentalement le même que celui des yachts des magnats. [3]

Les « canots » évoqués ressemblent-ils à des barques non pontées ou à de véritables petits yachts habitables ? L'auteur ne peut pas le préciser. Par contre, il indique que le petit tonnage des yachts est une caractéristique de la flotte de plaisance française :

> Préciser le ou les sens que recouvrent le mot "yacht" et l'expression "bateau de plaisance" au XIX^{e} siècle est une tâche délicate. A la différence des anglais armant de nombreux ''cruisers'' de haute mer, les amateurs français préfèrent des armements de

[1] Jean-François DENIAU, *L'Atlantique est mon désert*, Paris, Gallimard, 1996 : 31.
[2] Nicolas GUICHET, *Naissance et développement de la navigation de plaisance au XIX^{e} siècle …, op. cit.*, p. 15.
[3] *Id.*, p. 30.

> petit tonnage. Ceci n'a rien de pusillanime ou de péjoratif : un petit bateau permet de faire de nombreux essais, d'introduire des innovations et de construire à moindre frais. Les ''racers '' de poche, comme le Tom Pouce décrit plus bas, sont les ancêtres de nos petits quillards et dériveurs olympiques d'aujourd'hui. A la lumière des premiers dépouillements, il semble que dans les années 1850, la quasi-totalité des navires français armés en plaisance ne dépassaient pas la taille d'un canot (1 à 2 tonneaux de jauge). [1]

Le moindre coût de construction d'un bateau de petite taille, la possibilité d'expérimenter à moindre frais des innovations techniques et celle de manier son bateau seul sont des avantages appréciés que j'ai pu également relever fréquemment lors du dépouillement du magazine *Le Yacht,* ce dont témoigne également l'article de M. Paimparey intitulé « Bateau de promenade et de voyage, maniable pour un homme seul »[2]. Enfin, un petit bateau permet d'accéder à des ports et mouillages inaccessibles aux grands yachts pourvus d'un tirant d'eau trop important. Ces avantages sont mis en avant pour des activités de croisière.

Il est frappant que Nicolas Guichet privilégie dans son analyse l'activité de course du *Tom Pouce* par rapport à celle de croisière. Il cite pourtant un de ses propriétaires qui affiche clairement une pratique de promenade et même de traversées plus importantes à bord de ce bateau possédant « un petit logement » :

> Ce bateau a été construit en 1846, « …pour courir aux régates et nous promener avec nos amis et nos familles … » [*Lettre de Lefrançois, co-propriétaire du Tom Pouce avec Pagelet, au Ministre de la Marine, 19 juin 1847*]. Sans doute gréé en cotre, puisque c'est l'appellation qu'on lui donne le plus souvent, il jauge 2,86 tx et « …sa cale est toute occupée par le lest qui lui est indispensable et un petit logement… » [*Lefrançois, op. cit.*], caractéristique à mettre en relation avec la dénomination "cutter'' qu'on trouve une seule fois. Il ne s'agit plus d'un bateau de travail converti en yacht : conçu et construit pour la promenade et la course, le Tom Pouce figure vraisemblablement parmi les premiers navires de plaisance construits sur le littoral. Pagelet veut pouvoir se rendre à Jersey et Guernesey. Lefrançois à l'intention de courir aux régates de Brest, de Cancale et du Havre. Dulaz, se rend de Roscoff à ''Penpaul'' (Paimpol). D'après ces quelques éléments, on voit que les plaisanciers se déplacent facilement d'un port à un autre et effectuent des traversées assez sérieuses ; il ne s'agit pas uniquement de simples tours en rade ou en face de la plage. Les motivations, course ou promenade, semblent fondues dans un même goût pour la navigation. [3]

Après analyse des lettres des propriétaires du *Tom Pouce*, Nicolas Guichet décrit une plaisance multiforme, alliant course et promenade, sur un canot qui a tout d'un véritable navire de plaisance puisqu'il s'aventure dans des traversées conséquentes. Pourtant, il délaisse cette analyse au profit d'une plaisance définie exclusivement par la régate : « Cependant, le spectacle des régates ne laisse pas indifférent […] et l'administration de la Marine en note le développement. »[4]

Il semblerait qu'aujourd'hui, la navigation maritime sur de petits bateaux, pendant quelques jours, ne puisse pas être considérée comme une réelle pratique de croisière, ni comme un objet de recherche légitime… C'est pourtant l'activité de plaisance la plus

[1] Nicolas GUICHET, *Naissance et développement de la navigation de plaisance au XIX^e^ siècle …, op. cit.,* p. 42-43.
[2] *Le Yacht*, 1896, N° 947, p. 207.
[3] Nicolas GUICHET, *Naissance et développement de la navigation de plaisance …, id*., p. 48.
[4] *Id*.

largement pratiquée, loin devant la régate ou la croisière hauturière. Les traversées des océans ou les navigations circumterrestres apparaîtraient alors comme le modèle idéal de la croisière. Or, le fait de passer ne serait-ce qu'une journée à bord, nécessite, outre les tâches de navigation, d'effectuer les activités de la vie quotidienne dans un environnement contraignant. Cela implique des aménagements particuliers - Lefrançois dit que son yacht Tom Pouce possède « un petit logement » - tout comme des "savoir-habiter" en mer.

Nicolas Guichet semble considérer que les yachts non conçus pour de longues navigations en mer relèvent alors d'activités de régate ou de pêche côtière. Il ne développe pas l'hypothèse de l'existence d'une plaisance de petite croisière :

« Même si, fondamentalement, certains [canots] – combien ? - étaient conçus et construits pour la plaisance, bien peu auraient été capables de tenir la mer plusieurs jours. Dans les années 1880, cette proportion atteint, semble-t-il, encore 90 %. Comment distinguer le canot de pêche du petit "racer", l'amateur de pêche à la ligne du sportman acharné ? »[1] Il ne mentionne pas, à côté de l'amateur de pêche à la ligne et du *sportman* acharné, le *cruiserman.* Pourtant, les amateurs de *cruising* constituent une part importante de la flotte de plaisance de la fin du 19e siècle. Ils se sentent d'ailleurs délaissés par les institutions, comparativement à l'attention portée au *racing*, et ils vantent dans les colonnes du *Yacht* les satisfactions apportées par la croisière : « En dehors des manœuvres combinées qui comportent une satisfaction par elles-mêmes, de la pêche que l'on peut pratiquer en commun, du plaisir que l'on éprouve à naviguer en compagnie, des distractions que l'on peut se procurer à terre quand on s'y trouve réunis, on peut éprouver même les joies de la course, mais de la course comprise autrement que dans une journée de régates. » [2]

La description de cette "petite plaisance" de promenade et de petite croisière existe dans le travail de Nicolas Guichet qui cependant, fait le choix de lui accorder une place moindre qu'à la régate. En effet, la reconnaissance de la navigation de promenade en tant que pratique majoritaire en France dès les années 1850 se heurte au discours contemporain dominant sur l'histoire de la plaisance, faisant la part belle à la compétition. En régate, l'activité principale est la recherche de vitesse. L'activité d'habitation du bateau, inhérente à toute navigation à la journée n'y est pas reconnue en tant que telle, contrairement à la croisière. Elle apparaît même niée dans les discours des historiens.

Mettre en évidence cette "petite plaisance" aux caractéristiques proches de celle que j'ai pu observer aujourd'hui sur le littoral atlantique permet de situer la plaisance contemporaine dans un ensemble diachronique cohérent, commencé un siècle avant la massification des années cinquante et soixante, période présentée à tort comme son avènement.

C. La sociologie d'une activité physique et sportive distinctive

La sociologie est la discipline ayant produit le plus de travaux sur la plaisance, comparativement à l'histoire et l'anthropologie. Ces travaux s'inscrivent pour la plupart dans un cadre théorique bourdieusien et sont développés par des sociologues du sport.

[1] Nicolas GUICHET, *Naissance et développement de la navigation de plaisance…, op. cit*., p. 43.
[2] « Le cruising », *Le Yacht*, n° 414, 1896, p. 66.

1) La voile dans l'espace des sports

Les travaux effectués en sociologie du sport s'interrogent sur les liens entre la pratique d'une activité sportive spécifique et la position sociale des pratiquants. Ainsi, Christian Pociello propose une analyse de « la "logique interne" des sports », dans une « mise en rapport d'une pertinence **motrice** et d'une pertinence **sociale** […] » [1]. Ses travaux sont à situer dans la continuité de l'œuvre de Pierre Bourdieu et s'appuient notamment sur « l'espace des positions sociales » présenté dans *La Distinction*[2]. Les différents acteurs sociaux sont positionnés dans un espace à deux dimensions, déterminé par le volume du capital et sa structure en capital économique et culturel. En superposant les pratiques sportives à l'espace des positions sociales, Christian Pociello crée « l'espace des sports dans la société française » :

> [L'espace des sports est une représentation spatiale qui] visualise les rapports d'affinité qui s'établissent, à un moment de l'histoire du système, entre certains types de sports et certains groupes sociaux. Leurs positions relatives commandent la vision particulière que chaque groupe se fait de cet univers, définissent des types particuliers d'investissements du corps dans le sport et, dans une certaine mesure, inspirent les prestiges sociaux qui y sont attachés. Cette structure dont il convient de relever les principaux systèmes d'oppositions évolue avec le temps et connaît des infléchissements au niveau local d'échelle. [3]

Que révèle l'espace des sports au sujet de la navigation de plaisance ? Quels groupes sociaux investissent cette activité physique ? Quels « investissements du corps » particuliers sont attachés à cette pratique ? Quels systèmes d'oppositions structurent le champ de la plaisance ? Quelles sont ses évolutions ?

Ecologisation et ascétisme : une pratique à fort capital culturel

Sur la représentation spatiale de « l'espace des sports » [4], la pratique de la « voile » et des « croisières » sont placées en haut et légèrement à gauche, signifiant que ce sont des pratiques à fort volume du capital, qui correspondent aux professions libérales et aux cadres supérieurs. La structure du capital est plutôt du côté du capital culturel que du capital économique, ce qui implique une plus forte représentation des cadres du secteur public plutôt que du privé.

La voile de croisière fait partie des pratiques sportives « à dominante technologique et informationnelle » des positions sociales à fort volume du capital qui sont opposées aux « pratiques à dominante de force [où] le corps est instrument » des classes populaires. Elle est définie comme une pratique de « technologisation » à « appareillage », opposée à celles « d'instrumentations » comme le tennis, le golf ou le ski. C'est une activité proche du pôle

[1] Christian POCIELLO, « La force, l'énergie, la grâce, les réflexes. Le jeu complexe des dispositions culturelles et sportives », p. 171-237 in *Sports et société. Approche socio-culturelle des pratiques*, Paris, Vigot, 1981, p. 182.
[2] Pierre BOURDIEU, *La distinction*, Paris, Minuit, 1979, p.140-141.
[3] Christian POCIELLO, *Les cultures sportives. Pratiques, représentations et mythes sportifs*, Paris, PUF, 1995, p. 46.
[4] *Id.*, p. 46.

« d'écologisation » approprié par les positions sociales dominantes « intellectuelles » qui s'oppose au pôle « motorisation » lié aux positions sociales à fort capital économique, « bourgeois ». Ainsi, la voile se distingue nettement du motonautisme dans l'espace de sports. Les plaisanciers naviguant à voile seraient amateurs de sports de « pleine-nature » comme l'alpinisme, le vol à voile, la planche à voile ou le VTT. Ils préfèreraient l' « océan » aux « marinas méditerranéennes ».

De fait, différents observateurs de la plaisance comme Christian Pociello, Pierre Falt et Maurice Duval, signalent la différence de style de plaisance entre le bassin méditerranéen et la côte atlantique. La Méditerranée est la zone de navigation privilégiée d'une plaisance « hédoniste » alors que l'Atlantique et la Manche seraient les zones de navigation d'une plaisance « ascétique ». Les chiffres fournis par la Direction générale de la mer et des transports[1] montrent une flotte de plaisance méditerranéenne largement motorisée et des bateaux de grande taille comparativement à la côte atlantique et notamment à la Bretagne qui regroupe le plus de voiliers de petite taille. Enfin, les pratiquants du motonautisme seraient plus proches des espaces urbanisés que ceux naviguant sur voiliers. Ils pratiqueraient plus facilement le ski nautique, l'ULM, le ski alpin et la chasse.

Les travaux de Pierre Falt sur « les usages sociaux de la croisière » aboutissent aux mêmes conclusions. L'analyse des différentes modalités de la pratique révèle « une dynamique du champ de la croisière qui fonctionne comme un système d'oppositions socioculturellement pertinentes »[2] : la représentation spatiale de l' « espace des styles de pratique »[3] de la croisière oppose une « plaisance "ascétique" », à voile, pratiquée par les professions libérales, les cadres supérieurs, moyens et les employés, à une « plaisance "hédonique" », à moteur, pratiquée par les grands et petits patrons, les agriculteurs et les ouvriers.

Alors que la taille du voilier dépend du capital économique, le choix de la propulsion - à voile ou à moteur - dépend de l'adhésion « à une certaine conception du monde (qui se traduit dans un style de vie) »[4] . Le choix d'un voilier se caractérise par la place importante accordée aux pratiques écologiques, au savoir, à la « richesse culturelle » (invisible, opposée à la richesse matérielle), à « l'économie » que représente l'utilisation du vent et des courants par rapport à celle du carburant, à la capacité d' « autonomie », au « temps » long (opposé au rythme rapide de la vie urbaine), à la « vie dure », à la tolérance de l' « inconfort » entraîné par la proximité des éléments naturels (humidité, gîte), au refus d'éléments de confort urbain (toilettes à l'intérieur du bateau), à une tenue vestimentaire relâchée (« jean, cheveux longs ») par rapport à celle du travail, à l'investissement physique (« grimper au mât »).

Une pratique fermée

Pierre Falt souligne la difficulté de la navigation à voile, inconfortable, et requérant des connaissances spécifiques : « Il est nécessaire d'être informé pour pratiquer. Cela est si reconnu qu'aucune instance ne sanctionne un niveau de connaissance. La voile est une des

[1] Voir les statistiques « *La plaisance en quelques chiffres* » et l'évolution de la flotte de plaisance de 2003 à 2007 sur le site Internet de la Direction générale de la mer et des transports : <http://www.mer.equipement.gouv.fr//loisirs> et, pour 2008, celui de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-secteur-economique-de-la-plaisance>.
[2] Pierre FALT, « Les usages sociaux de la croisière », p. 261-284 in *Sports et société*, Paris, Vigot, 1981, p. 279.
[3] *Id.*, p. 284.
[4] *Ibid.*, p. 283.

rares activités où la maîtrise d'un engin véhiculant ne nécessite pas l'obtention d'un "permis" ou d'un brevet. » [1] Cette particularité est toujours d'actualité. Un permis est obligatoire pour les navires à propulsion motorisée d'une puissance supérieure ou égale à 6 CV. La plupart des voiliers, dont la principale propulsion est la voile, sont équipés de moteurs *in bord* supérieurs à 6 CV. Comme la propulsion est jugée secondaire, le permis moteur n'est pas nécessaire. Cela entraîne des pratiques de détournement de la réglementation comme la location de voiliers qui ne seront utilisés qu'en propulsion motorisée.

Le vocabulaire utilisé à bord est un véritable langage emprunté à la marine à voile traditionnelle. Ne pas le connaître implique ne pas pouvoir prendre part aux manœuvres du bord. La fermeture de la pratique semble irriter l'auteur, qui déclare : « Le plaisancier sacrifie à la séduction de la magie des mots, il cultive l'ésotérisme de son langage qui le différencie du commun et lui donne le sentiment d'appartenir à une confrérie. Cette communauté initiatique possède des signes de reconnaissance. »[2] Les identifications relevées sont celles faites au « pêcheur breton » et aux héros plaisanciers comme Bernard Moitessier, « libre et pur », ou Éric Tabarly.

Un apprentissage « par corps »

Christian Pociello met en garde contre l'hypothèse qu'une pratique sportive soit "naturellement" associée à une classe sociale. En effet, un même sport a pu être approprié au cours de l'histoire, ou dans des lieux différents, par des groupes sociaux divers. Cependant, une activité sportive a des caractéristiques corporelles et techniques intrinsèques qui sollicitent inégalement les « habitus »[3] des acteurs des différents groupes sociaux. Quelles sont les caractéristiques corporelles et techniques de la navigation à voile ? À quels habitus sociaux fait-elle appel ?

La navigation à voile est classée dans « les sports pourvus d'un appareillage véhiculant c'est-à-dire d'une "machinisation [écologique]"», à distinguer des sports d'instrumentation. En effet, « l'utilisation sportive d'engins véhiculants a très généralement pour conséquence de diminuer fondamentalement l'engagement énergétique du corps, ce qui n'est pas le cas des "instrumentations" »[4] . La voile fait partie des sports où dominent « la forme » ou « la grâce », en opposition à ceux à dominance de « force » ou de « fonction » du geste :

> Au contraire [des « artisans du sport » qui s'affrontent et se fortifient au contact direct des matières qui cèdent sous l'effort (ou sous les coups)], à l'instar des ingénieurs, qui domestiquent l'énergie des « éléments » naturels (l'eau, le vent, le feu), les « ingénieurs du sport » tentent d'exploiter au mieux, à l'aide de dispositifs machinisés plus ou moins complexes, les forces indomptables qui toujours nous dépassent, c'est-à-dire avec lesquelles on doit inéluctablement composer, en les domestiquant grâce à une motricité

[1] Pierre FALT, « Les usages sociaux de la croisière »…, *op. cit.*, p. 265-266.
[2] *Id.*, p. 266.
[3] Le concept d'« habitus » développé par Pierre Bourdieu se comprend comme ensemble de propriétés sociales incorporées : « Bourdieu insiste sur le caractère incorporé des habitus qui inscrit dans les corps, gestes, postures, certains aspects du conditionnement social, lesquels apparaissent comme « naturels » aux agents, qui ne les appréhendent qu'à travers leurs habitus ». Christiane CHAUVIRE et Olivier FONTAINE, *Le vocabulaire de Bourdieu*, Paris, Ellipses, 2003, p. 49-50.
[4] Christian POCIELLO, « La force, l'énergie, la grâce, les réflexes. Le jeu complexe des dispositions culturelles et sportives »…, *op. cit.*, p. 185.

> fine d'ajustement isométrique et grâce à un vigoureux contrôle informationnel de la gestualité. [1]

L'auteur précise que cette idéologie se diffuse à partir des fractions cultivées de la société :

> « Il ne s'agit pas d'être le plus fort ou le plus agressif », ni « d'avoir la machine la plus grosse et la plus puissante » (mais) « d'être le plus habile à tirer le maximum d'une machine légère et simple » grâce à un informationnel développé ; (c'est-à-dire en définitive, grâce à un capital culturel fort). En tous cas, ce qui est pertinent dans ces sports, c'est un investissement informationnel dominant du corps, médié par des machines idoines, sur des « éléments » naturels. […] Les sports « en finesse » de ce type, que l'on pourrait dire « de style » ou « d'esthétisation », se trouvent donc être logiquement associés aux valeurs attribuées à l'art et à la « technique » ainsi qu'à celles des plaisirs coenesthésiques, artistiques, intellectuels ou « artificiels ». […] Les divers rituels d'accession à ces pratiques font largement appel à la rationalisation des techniques et à la verbalisation des expériences. [2]

Choisir de naviguer à la voile consiste à valoriser les sensations par rapport à la force physique. Les divers équipements tentent ainsi de diminuer l'importance de la force physique nécessaire aux manœuvres : les winchs *self-telling* permettent de border l'écoute de génois seul ; les retours des drisses dans le cockpit, les prises de ris automatiques et les génois à enrouleurs et autovireurs évitent de sortir du cockpit et de se rendre à l'avant du bateau, partie du pont la moins protégée, exposée aux vagues, glissante et de plus difficilement accessible par des passavants étroits. Les innovations techniques permettant de diminuer l'effort physique sont recherchées et adoptées par les plaisanciers : à bord du *Pilot Saloon 47*, « les milles défilent sans fatigue »[3] déclare une publicité.

À défaut de plaisir d'effort, le « plaisir de barre » est valorisé. Dans son numéro « Spécial salon 2007 », la revue *Bateaux* précise les caractéristiques « bien vues » des différents voiliers présentés. La sensation éprouvée à la barre du bateau est importante : la barre doit être « vive, vivante, précise ou fine ». Un bateau dont la barre est « trop ferme ou molle » présente un handicap pour l'acheteur potentiel. Le plaisir esthétique est également valorisé : la revue souligne « la beauté des lignes, superbes ou magnifiques, les belles finitions, la rare élégance, l'esthétique » d'un navire « bien vu » ; un plaisir qui fait appel aux sens : la vue des belles lignes, le toucher des belles finitions d'ébénisterie, l'odeur caractéristique des matériaux (la bonne odeur des cuirs et des vernis) et le son des éléments naturels (la manière dont l'étrave fend la vague, la façon dont les voiles vibrent ou faseyent).

La sociologue Cécile Créac'h décrit la nécessaire acquisition d'un « capital spécifique » pour pratiquer voile de plaisance. Elle montre comment se constitue un « habitus marin », au terme d'un « apprentissage par corps » qui distingue les « prétendants » des « héritiers » qui « sentent » le bateau facilement, donnant l'illusion de posséder un « sens marin » inné :

> Si l'activité est désormais accessible sur un plan économique, il est nécessaire de comprendre et de souligner comment la possession d'un « capital spécifique » tend davantage à exclure ceux qui ne possèdent pas les « savoir-naviguer » au lieu d'unir les navigateurs entre eux. Au terme de ce travail, on comprend mieux comment s'établit une

[1] Christian POCIELLO, « La force, l'énergie, la grâce, les réflexes. Le jeu complexe des dispositions culturelles et sportives »…, *op. cit.*, p. 191-192.
[2] *Id.*, p. 192-193.
[3] *Bateaux*, N° 583, 2006, p. 154.

> distance entre les « tards-venus » et ceux pour qui la « culture de la mer et des bateaux » est une disposition profondément incorporée. En outre, on comprend également comment ces « savoir-naviguer » - notion assez large qui englobe des savoir-être, des savoir-faire et des savoir-parler – participent de la dissimulation de tout ce qu'il y a de socialement constitué dans leur rapport à la pratique, c'est-à-dire participent à la croyance en l'innéité de ces dispositions cultivées. Précisément, pour la navigation sur voiliers, la notion d'habitus, qui renvoie dans le discours commun à celle de « sens marin », doit permettre de rompre avec un type d'explications naturalistes qui tend à expliquer les différences entre les navigateurs en admettant l'existence de « savoir-naviguer » innés. Parler alors d'un « habitus marin » ou d'un « capital spécifique » est pertinent pour rendre compte des différences qui séparent les navigateurs dans leurs postures corporelles, dans leurs façons de se déplacer sur un bateau (par exemple, être à l'aise sur un pont incliné ou pour grimper en tête de mât) ou encore dans leurs façons de parler. [1]

La formation d'un « habitus marin », la valorisation des plaisirs cœnesthésiques, esthétiques et intellectuels décrits par les sociologues ne se limitent pas, à bord des voiliers, aux « savoir-naviguer », entendus comme l'ensemble des techniques et des manœuvres nécessaires à la navigation.

En effet, les descriptions de l'intérieur des voiliers sont tout aussi significatives. La place qui leur est accordée dans les revues nautiques est importante, et prend souvent le pas sur celle de la description du comportement du bateau à la navigation. Les plaisirs et déplaisirs cœnesthésiques et esthétiques sont largement détaillés : une bonne « hauteur sous barrot » permet de se tenir debout. La présence de « mains courantes » permet de se déplacer plus facilement. La « clarté du carré » et « la bonne aération » participent au « confort à bord ». On apprécie les « boiseries » et le « design intérieur » qui participent à la réalisation d'un « intérieur moderne et chaleureux »[2].

Prendre pour objet de recherche le voilier de plaisance comme habitation s'inscrit ainsi dans la continuité de travaux mettant en évidence un « habitus marin ». Sport « à machinisation écologique », la voile de croisière est également une pratique d'habitation temporaire d'un lieu restreint, humide et mouvant. Le manque d'ouverture de la pratique tiendrait à la difficulté d'acquérir tant un « habitus marin », incorporé au fil de longues années de manœuvres, qu'à celle de techniques d'habitation du voilier en croisière, qu'il s'agit alors de préciser.

Une pratique stable

Les positions données par « l'espace des sports » sont datées. La comparaison dans le temps permet de voir l'évolution de l'appropriation des pratiques par des acteurs – ou agents - qui se définissent toujours par rapport aux autres. Si un groupe social tend à s'approprier la pratique sportive d'un autre groupe à capital supérieur, alors ce dernier s'investira dans une pratique nouvelle, moins accessible. Cette stratégie, dite de « la distinction », a été mise en évidence par Pierre Bourdieu[3]. Qu'en est-il de l'évolution diachronique du champ de la plaisance ? Le sociologue Thierry Michot s'est penché sur cette question : « Les plaisanciers plus "voileux" que la moyenne sont toujours les mêmes […], et ceux qui achètent un bateau à moteur sont également les mêmes. […] Il se trouve que pour la plaisance, le système [des

[1] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers…, op. cit.,* p. 428 – 429.
[2] *Bateaux…, op. cit.*
[3] Pierre BOURDIEU, *La distinction, critique sociale du jugement,* Paris, Ed. de Minuit, 1979.

sports de C. Pociello de 1981] est vérifié : il est relativement stable dans le temps » [1] observe-t-il en 2005.

La stabilité du champ est à mettre en relation avec la fermeture de la pratique. Les auteurs précédemment cités montrent que l'habitus voile ou marin correspond à celui des franges sociales intellectuelles supérieures et moyennes. Des études récentes s'interrogent alors sur le discours répandu affirmant une démocratisation de la pratique de la voile. Cécile Créac'h remet en cause cette idée : « En montrant que les classes sociales les plus représentées dans la pratique demeurent les classes supérieures et les fractions supérieures des classes moyennes diplômées de l'enseignement supérieur, ces résultats d'enquêtes confirment notre hypothèse de départ selon laquelle la "démocratisation" concerne en priorité les cadres supérieurs et les cadres moyens et très faiblement les membres des classes populaires. »[2] Gildas Charrier, Frédérique Chlous-Ducharme et Philippe Lacombe enquêtant auprès d'un club nautique brestois[3], concluent également à une massification de la pratique à défaut d'une réelle démocratisation :

> Une première enquête menée auprès de différents clubs présents au niveau du centre nautique municipal brestois, pendant l'année universitaire 1999-2000, a montré que cette démocratisation était toute relative surtout si l'on considérait l'activité nautique dans ses aspects fédéraux et compétitifs. Cette étude insistait sur le fait que la structure du centre nautique apparaissait comme un espace réservé aux catégories sociales possédant un capital économique ou culturel important et que l'intériorisation de barrières culturelles intervenait au niveau de la pratique. Elle montrait également que l'accès au centre nautique est lié à une familiarité précoce des espaces et des pratiques grâce au milieu familial ou amical. [4]

Ils s'intéressent alors à l'influence de la pratique de la voile scolaire sur la transformation de ce rapport au nautisme : « Dans les représentations, la voile reste une activité difficile (car technique) et réservée (capital économique et culturel). La démocratisation du nautisme "fonctionne" mieux lorsque l'on prend en compte les activités nautiques au sens large. »[5]

Les travaux de l'historien Nicolas Guichet montrent la présence, aux côtés des adeptes de la haute bourgeoisie et de l'aristocratie naviguant sur de grands yachts, des pratiquants de la petite et moyenne bourgeoisie utilisant de petits yachts ou canots dès le milieu du 19e siècle[6]. Des articles publiés dans la journal *Le Yacht*, à partir de 1878, confirment l'opposition entre une plaisance ostentatoire pratiquée par de « faux amateurs »[7] et celle menée par de « vrais yachtsmen », faisant appel aux qualités qualifiée « d'ascétiques » par les sociologues contemporains : diriger et manœuvrer soi-même son navire, faire corps avec son yacht comme avec sa monture, se donner la peine d'acquérir les diverses connaissances théoriques nécessaires à la navigation et même à la conception des bateaux, respecter l'étiquette navale et privilégier les petits yachts aux qualités marines et non ceux au

[1] Thierry MICHOT, « Le champ des pratiquants de la plaisance : stabilité des habitus », p. 167-176 in : *Le nautisme : acteurs, pratiques et territoires*, Rennes, PUR, 2005, p. 170-171. L'auteur compare les PCS (Professions et Catégories Socio-professionnelles) des bateaux à voile et à moteur immatriculés en 1978, 1991, 1997 et 2003.
[2] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers, …, op. cit.*, p.189.
[3] Gildas CHARRIER, Frédérique CHLOUS-DUCHARME, Philippe LACOMBE, « La démocratisation du nautisme : étude de cas, le centre municipal de Brest », *Les carnets des STAPS : la démocratisation du nautisme*, N° 4, 2003, p. 25-48.
[4] *Id.*, p. 49.
[5] *Ibid.*, p. 70.
[6] Nicolas GUICHET, *Naissance et développement de la navigation de plaisance…, op. cit.*
[7] Voir par exemple Léon BOUYER, « Le yachting français », *Le Yacht*, N° 86, 1879, p. 405.

luxe inutile et peu confortable en mer. On peut ainsi faire l'hypothèse d'une stabilité du champ dans la diachronie, liée à la fermeture d'une pratique nécessitant un fort capital culturel et un habitus marin incorporé. Je développerai la problématique de la pertinence d'un « habitus bourgeois » dans le chapitre 4 portant sur l'habitation bourgeoise.

Un champ dominé par la course

Pierre Falt a mis en évidence l'opposition entre la propulsion à voile et au moteur dans le champ de la plaisance. Pour Cécile Créac'h, celle qui existe entre la régate et la croisière structure le champ de la plaisance à voile dès les débuts de la pratique :

> A partir du XXème siècle, puisque l'homogénéisation sociale caractérise les différents groupes de pratiquants, les luttes symboliques se jouent dorénavant entre yachtmen qui établissent un système d'opposition objectivé par deux modalités de pratique : le yachting de course et le yachting de croisière. De part et d'autre, les pratiquants les plus engagés cherchent à définir leur modalité comme la seule façon censée de naviguer. Cette période qui s'étend jusqu'années 1950, durant laquelle les différents groupes de navigateurs en présence ne s'affrontent plus autour de la seule question sociale, mais créent de nouveaux clivages en élaborant une conception de l'activité propre à la régate, à la croisière, à la course-croisière et enfin à la course au large, est tout à fait majeure pour la compréhension actuelle des différents modes d'appropriation de tel ou tel type de navigation.[1]

Le yachting de course domine institutionnellement celui de la croisière dès le début de la pratique, que ce soit dans les pays anglo-saxons – en 1851, la victoire du yacht américain *America* sur les yachts anglais stimula la créativité architecturale dans les deux pays - ou en France :

> Dans la seconde moitié du XIXème siècle, l'institutionnalisation de la navigation sur voiliers se réalise ainsi par le yachting de course avec la création des premières sociétés nautiques, l'organisation et la multiplication des régates, la mise en place d'une réglementation des courses, mas aussi avec la construction de bateaux spécifiquement conçus pour cette forme de pratique compétitive. Autrement dit, en France, la régate constitue le fer de lance du développement du yachting dans le cadre des sociétés nautiques. Implantée au cœur des premières sociétés nautiques dès les années 1840, la régate s'impose d'emblée comme la forme de navigation dominante aux dépens d'une autre forme de navigation, la croisière, qui reste davantage en marge des premiers regroupements sportifs. [2]

L'auteure démontre qu'aujourd'hui la navigation sur voiliers est toujours dominée par la pratique de la course, et notamment par celle de la « course au large ». Le terme de « course-croisière », trop ambivalent, a été abandonné à partir des années 1970, période à partir de laquelle se développe la professionnalisation de la pratique.

Aujourd'hui, les innovations architecturales et techniques des voiliers de série destinés à la croisière côtière se réalisent à partir de celles des prototypes conçus pour la course au large. Le succès des étraves droites pour les voiliers de croisière côtière est ainsi largement influencé par le plan du *Coco*, dessiné par l'architecte Philippe Harlé, dans les

[1] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers…, op. cit.,* p. 17-18.
[2] *Id.*, p. 110.

années 1980, pour la *Mini-transat*. De la même manière, le succès des voiliers à la carène large, comme le *Pogo,* dessiné par Pierre Rolland, tient à l'influence des voiliers de 6 m 50 conçus pour les transatlantiques nécessitant des carènes planantes pour les allures portantes. Ces modes architecturales ont une influence sur les pratiques d'habitation à bord. Une carène large implique un cockpit large où il devient plus difficile de se caler, par exemple.

Malgré l'influence de la course sur les matériaux et l'organisation spatiale du bateau, la pratique de la voile de croisière apparaît comme une entité culturelle propre : « Toutefois, au cours du XXème siècle, si l'activité engage des groupes distincts comme les propriétaires de petits bateaux de croisière, les sociétaires de la section du Yacht club de France, les membres du groupe Plaisance et croisière du Touring club de France ou encore ceux du Centre nautique des Glénan, il est toujours possible de saisir une certaine unité de pensée chez les croisièristes et un usage dominant consacré par cette dernière institution. »[1]

L'auteure repère, dans la lecture du journal *Le Yacht*, un discours qui tend à dévaloriser la recherche de la vitesse au profit du confort, de la maniabilité et de la bonne tenue en mer du bateau. C'est cette « unité de pensée » que je propose de développer. Si la croisière sur voiliers, peu institutionnalisée, s'observe moins facilement que la course, elle n'est pas pour autant inexistante. Les récits de croisière tiennent une place importante dans les colonnes du *Yacht*.

Si la recherche de vitesse et la lutte contre les concurrents n'est pas la motivation principale des plaisanciers rencontrés lors de l'enquête de terrain de la croisière, la volonté « de bien faire marcher son bateau » est néanmoins présente. Par ailleurs, un même voilier se prête à des utilisations très différentes, ce qui brouille les pistes et rend la recherche d' « unité » plus difficile. Thierry Michot relève cette polyvalence de pratiques à propos d'un même type de voilier. Il cite Jacques Defrance : « Chaque sport, une fois soumis à une observation rapprochée et méticuleuse, se présente lui aussi comme un microcosme écartelé entre des modalités de pratiques divergentes, des spécialités distinctes et des valeurs opposées. »[2] Il poursuit : « Ainsi, au sein même de la famille des plaisanciers sur voiliers habitables, il existe des façons différentes de naviguer : le même bateau servira, à l'un, à la compétition à outrance, et à l'autre, au loisir et à la ballade. » [3]

Outre la polyvalence d'un voilier, il paraît important d'insister sur celle de l'équipage. Ainsi, un même propriétaire utilise l'hiver son voilier en régate, avec un équipage d'amis entraînés, et l'été, en croisière, avec sa famille. Cependant, les pratiques de navigation diffèrent entre les temps de croisière et de régate : tout comme les jeux de voile utilisés, les attitudes ne sont pas les mêmes. Ainsi, Yanys et Line[4] privilégient en croisière familiale les allures portantes, plus confortables, de jeunes enfants étant à bord. Ils se soucient moins du réglage des voiles, qui leur apparaît au contraire comme fondamental lors des régates qu'ils pratiquent par ailleurs.

2) Le voilier comme lieu de vie

La navigation sur voiliers est analysée sous l'angle d'une pratique sportive difficile d'accès, nécessitant l'acquisition d'un habitus marin valorisant plus les sensations que la force physique. Cette pratique apparaît comme stable dans le temps et réservée aux catégories sociales intellectuelles, supérieures et moyennes. La question du voilier comme lieu

[1] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers…, op. cit*., p. 147.
[2] Jacques DEFRANCE, *Sociologie du sport*, Paris, La Découverte, 1995.
[3] Thierry MICHOT, « Le champ des pratiquants de la plaisance… »…, *op. cit.,* p. 173.
[4] Entretien avec Yanys en 2003 et observations lors d'une sortie en mer en 1999.

d'habitation n'est jamais abordée comme principal objet de recherche par les sociologues. Le thème apparaît parfois, sous des angles différents.

Des rôles différents

Pierre Falt aborde le thème du voilier comme lieu de renouvellement des rôles sociaux :

> « Partir en croisière », c'est s'introduire dans un autre système de valeurs, c'est rompre avec le quotidien, c'est entrer en contact avec un monde physique plus ou moins hostile, c'est établir des rapports sociaux nouveaux sur la base de rôles différents. La voile ascétique serait une des rares technologies qui suspendrait provisoirement les relations sociales habituelles. Les préoccupations terriennes évanescentes perdent leur prise. « Quand je suis sur un bateau, j'oublie tous mes soucis » exprime couramment cette « déconnection » qui est d'autant plus facilement réalisée que la croisière exige une implication totale.[1]

Contrairement à la plaisance « hédoniste » pratiquée sur des « bateaux-signes » (voiliers luxueux et vedettes à moteur où continuent à s'élaborer des stratégies de distinctions sociales dans la continuité de la vie à terre), celle « ascétique » ferait tomber les masques : « Immergé dans l'élément le pratiquant ne peut être spectateur. Ainsi, dans le "feu de l'action", point de conduite empruntée. Ici, "les masques tombent"… Le détachement de l'action n'est guère possible, la promiscuité renforce encore la difficulté de maintenir une "façade". »[2]

Les membres d'équipage novices, à bord d'un voilier d'école de croisière, de parents ou d'amis, sont confrontés au difficile apprentissage des « justes manières de naviguer »[3]. Ils sont ainsi mis en difficultés tant physiques – mal de mer, fatigue, froid, hématomes, régime alimentaire différent, etc. – que psychologiques – situations stressantes, soumission à l'autorité, prise de responsabilité, huis clos, etc. Dans ces conditions, il est en effet possible de dire « que les masques tombent ». Mais que révèlent ces « masques » ? Plus que des personnalités mises à jour – le « vrai » visage apparaîtrait sous le masque tombé - ce sont leurs capacités à intérioriser plus ou moins rapidement les "réflexes" de « l'habitus marin » qui sont mises à jour.

Ceux qui font le choix de poursuivre cette expérience en naviguant par la suite, en famille ou entre amis, sont-ils tous des acteurs immergés dans le feu de l'action de ces « justes manières de naviguer » ? Les membres d'équipage d'un voilier sont-ils tous « acteurs » de la navigation ? Ce n'est pas la situation que j'ai pu observer. Si de nombreux plaisanciers tiennent un discours sur la coupure avec le monde d'à terre, c'est en partie en lien avec la mise en place de « rapports sociaux nouveaux sur la base de rôles différents ». En croisière, un nouvel ordre social, appris en école de voile, lors de croisières entre amis, en famille ou dans les manuels, se met en place. Les rôles sociaux en vigueur à terre disparaissent au profit d'une relation d'autorité distinguant un chef de bord et des équipiers ou passagers. La problématique qui se dessine est alors celle de la conciliation de ces rôles sociaux en mer avec ceux existant à terre.

---

[1] Pierre FALT, « Les usages sociaux de la croisière »…, *op. cit.*, p. 266-267.
[2] *Id.*
[3] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers …, op. cit*.

Ainsi, Marianne qui a fait un grand voyage de dix années avec ses trois enfants et son mari n'a jamais voulu apprendre à naviguer car cela « ne l'intéresse pas ». Ses deux filles tiennent le même discours. L'intérêt de la croisière réside pour elles dans la possibilité de voyager en famille et non dans l'apprentissage de la navigation. Cette situation ne gêne pas Ludovic qui prend plaisir à effectuer les manœuvres en solitaire.

De la même manière, lors de l'achat de leur petit voilier, Aline et Lino ont dû apprendre à naviguer ensemble. Tous deux titulaires d'un monitorat de voile, ils ne parvenaient pas à se mettre d'accord lors des prises de décision. Les relations du couple devenaient si conflictuelles qu'Aline voulut vendre le bateau car sinon, dit-elle en riant – rétrospectivement – ils auraient divorcé. Aujourd'hui, pendant les temps de la navigation, Lino effectue les manœuvres en solitaire pendant qu'Aline lit, dort ou joue avec les enfants dans la cabine.

Chaque couple, chaque famille, chaque équipage doit ainsi inventer des manières de vivre ensemble à bord dans le cadre culturel imposé – social, matériel et symbolique. Je fais l'hypothèse que la condition de la pratique de la croisière, pour chaque équipage, est de parvenir à inventer une façon satisfaisante de concilier les rôles, les aspirations individuelles et les pratiques propres à la navigation et à l'habitation du bateau.

La domination masculine

Les rôles sociaux à bord, organisés par la relation d'autorité entre le chef de bord et le reste de l'équipage, pose, entre autres, la question de la place des femmes. Celle-ci est abordée par Pierre Falt sous l'angle de la domination masculine. Le bateau, habitation, est ainsi présenté comme un outil de « stratégie sexuelle » pour séduire une éventuelle équipière. Il se réfère à l'idéal-type de la « plaisance hédonique » qui semble ici s'étendre aux voiliers :

> Le bateau peut être par ailleurs un moyen dans une stratégie sexuelle. Il est surprenant de constater la densité des demandes d'équipières (« joindre photos ») dans les petites annonces de la presse spécialisée. Cet engouement ne semble guère en rapport avec la force requise par la traction sur les écoutes, ou les qualités d'équipiers. Sous l'offre à la fois anodine et alléchante d'une croisière, se cache une tentative d'approche sexuelle qui sera favorisée par la promiscuité dans le bateau et par l'ambiance volontiers décontractée à bord. Le bateau allie d'ailleurs la double commodité de l'engin de transport et de lieu d'habitation. L'isolement d'une crique, la poésie de la mer et l'exaltation du moment, vaincront bien des résistances tandis que le prestige dominateur du capitaine fera le reste.[1]

Quelques demandes d'équipières pour des navigations sont en effet toujours présentes à la fin des revues nautiques. Cependant, ces annonces ne sont pas propres à la plaisance. Il est dommage que l'analyse du bateau comme lieu d'habitation n'apparaisse que dans la comparaison avec une garçonnière. Plus qu'une « commodité », l'habitation du voilier de croisière me semble constituer une caractéristique structurante de l'activité.

La question de la place des femmes à bord se situe dans la problématique plus vaste de la sociologie et de l'anthropologie des sexes. En plaisance, la domination masculine connaît elle aussi une certaine stabilité : aujourd'hui, le rôle du chef de bord est en très large majorité accordé au sexe masculin.

[1] Pierre FALT, « Les usages sociaux de la croisière » …, *op. cit.,* p. 264-265.

Les sociologues font le constat d'une « pratique traditionnellement masculine »[1] et s'interrogent sur « la désaffection entre les filles et la voile »[2]. Les enquêtes qui aboutissent à de telles conclusions ont porté auprès de pratiquantes de clubs nautiques, au sein desquels les jeunes femmes sont sous-représentées (moins de 30 % de la population). Il apparaît qu'elles sont moins attirées par les pratiques de compétition que les garçons et plus par la navigation sur voiliers habitables que sur dériveurs. Marc Pelletier montre qu'en régates sur voiliers habitables, les femmes « restent cantonnées à des postes peu valorisés et se voient assignées à des fonctions proches de celles qu'elles occupent le plus souvent dans l'univers domestique »[3]. En club de croisière, la navigation sur voilier apparaît comme une pratique où les femmes sont peu présentes. De plus, quand elles le sont, elles n'occupent pas ou très peu les postes distinctifs de chef de bord ou de monitrice de voile. Pour Cécile Créac'h, il semblerait que le grand investissement de temps que nécessite la voile entre en concurrence avec celui requis dans une vie de couple ou de famille : « À l'évidence, sortir en bateau nécessite beaucoup de temps libre. […] Ces caractéristiques de la pratique peuvent expliquer, en partie, le plus fort taux d'investissement de jeunes femmes pas encore engagées dans une vie de couple ou de famille. […] À l'inverse des femmes qui voient leur taux de pratique chuter après trente-cinq ans, les hommes sont près de la moitié à continuer à naviguer après cet âge. Autrement dit, pour les hommes, la pratique de la navigation reste compatible avec une vie de famille. »[4] Cette analyse recoupe celle effectuée par Cécile Le Bars dans son travail de thèse sur la trajectoire des pratiques professionnelles des femmes en course au large : elle y montre que la navigation entre en concurrence avec la maternité et la vie de famille[5].

La navigation sur voiliers habitables en club ou en course est une pratique marginale par rapport à celle en croisière amicale, conjugale ou familiale. Qu'en est-il de la place des femmes à bord de ces voiliers ? Quels sont les effets de la relation hiérarchique, toujours obligatoire, lorsque les amis ou les époux aspirent, comme à terre, à une relation égalitaire ? Comment se concilient les exigences familiales et la navigation, demandeuse de temps et d'apprentissages spécifiques ?

Le mode de vie de la croisière

Cécile Créac'h oppose les « justes manières de naviguer » des croisiéristes à celles des régatiers. Elle met en évidence un discours qui définit la pratique de la croisière « comme un "mode de vie" unique qui ne peut être apprécié par tous et qui donne sens à ce type de navigation. Vivre à bord d'un bateau est vécu comme une pratique d'exception. A la différence de la navigation sur dériveurs, celle sur croiseurs implique de vivre dans un endroit restreint où le confort est généralement très réduit. Ici, la nécessité de s'adapter, de s'arranger avec ce que l'on possède à bord (souvent le minimum) met en valeur la débrouillardise et l'intelligence pratique. Le style de vie communautaire exigé par ce type de bateau est également cité comme l'un de ces attraits majeurs. »[6]

[1] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers …, op. cit.,* p. 235-242.
[2] Philippe LACOMBE et Catherine MOULIN, *La désaffection entre les filles et la voile…, op. cit.*
[3] Marc PELLETIER, *La voile en habitable : « un » sport ? Etude comparée des entraînements d'hiver à La Trinité-sur-mer et au Crouesty*, Mémoire de DEA : sociologie : Université de Nantes : 2003.
[4] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers …,op. cit.,* p. 239.
[5] Cécile LE BARS, « Une irrésistible identité « féminine » au fondement de l'exclusion des navigatrices des courses au large en équipage », *Journée d'étude Sport et identités*, Centre de Recherche Bretonne et Celtique et UFR Sport et Education Physique, UBO, Brest, 16 mai 2008, à paraître.
[6] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers …, id.,* p.339.

Le mode de vie valorisé par les pratiquants du club auprès duquel elle a enquêté est plutôt de nature ascétique. Les bateaux jugés trop confortables sont discrédités : « Vivre sur un voilier doté d'un minimum de confort est un mode de navigation valorisé par l'ensemble des croisièristes du CMN et s'oppose au grand confort associé au luxe des yachts des nantis de la navigation. »[1] L'auteure en conclut que « la représentation de la croisière repose avant tout sur cette idée centrale d'un "retour à l'essentiel" et d'une vie sans possessions matérielles ("ne rien avoir à soi", "ne disposer d'aucune chose") qui est censée favoriser une plus forte communion avec les éléments naturels. »[2]

Cette analyse souligne les différences entre régatiers et croisièristes dans le rapport au bateau et à la navigation. Alors que les premiers privilégient la technique et la vitesse, les seconds valorisent le mode de vie ascétique et la rupture avec la vie à terre. Rompre avec une vie jugée trop bruyante, ennuyante ou aliénante est un thème récurrent aussi bien chez les personnes rencontrées lors de l'enquête que dans les sources de la fin du 19e siècle. Il est en de même pour le thème de la débrouillardise ou de l'autonomie.

Par contre, le mode de vie de type ascétique décrit par Cécile Créac'h n'est pas une valeur partagée par tous les plaisanciers qui sont, à la différence de ceux qu'elle a interrogés, propriétaires de leur bateau. La recherche du confort à bord apparaît comme un leitmotiv, quelles que soient les contraintes matérielles imposées par le type du voilier. Les colonnes du journal *Le Yacht* montrent, dès la fin du 19e siècle, des aménagements cossus, calqués sur ceux des habitations bourgeoises d'à terre, tant dans les yachts de croisière que dans ceux destinés à la régate. Par ailleurs, je montrerai que le souci de confort à bord n'est pas conçu comme la seule reproduction des normes de confort à terre, qu'il s'agit alors de revisiter.

La notion de confort à bord est en effet complexe, toute en ambiguïtés. Ainsi, Marie, interrogée par Cécile Créac'h, tente dans l'entretien de définir le confort, non sans difficultés et contradictions : « C'est pas facile à expliquer, mais c'est vrai, c'est peut-être un petit retour à une vie un petit peu plus simple, un petit peu… Enfin oui, très proche de la nature, très proche des éléments, être très dépendant de la météo, très dépendant de… Tout ça ce sont des choses qu'on a un petit peu perdu dans la vie citadine de tous les jours, donc ça fait du bien de se replonger dans des choses un peu plus simples. J'aime bien cet aspect-là et il y a aussi le côté spartiate, je ne suis pas spécialement attirée par… Enfin, j'aime bien mon petit confort mais oui, oui, sans artifice, sans être sans arrêt dérangée, sans téléphone, sans télévision. »[3]

Pour Marie, le goût du retour « à une vie plus simple » ne signifie pas celui du « côté spartiate ». Le « petit confort » aimé, c'est vivre « sans artifices », c'est-à-dire « sans être sans arrêt dérangée, sans téléphone, sans télévision ». C'est sur cette définition et re-définition du confort à bord, que ma problématique de recherche s'oriente. De plus, la vie « communautaire » sur un voilier loué ou prêté, comme dans le cas des écoles de croisières, diffère de celle mise en pratique sur « son » bateau, avec un équipage composé de proches. Comment cet idéal de vie « ascétique », « sans possessions matérielles », est-il alors revisité ?

Les travaux des sociologues sur la pratique de la voile convergent. Au-delà de particularités sociales fines - cf. l'analyse comparative de plusieurs clubs de voile par Cécile Créac'h et Marc Pelletier -, ils mettent en évidence des caractéristiques sociales communes aux différents pratiquants. Ainsi, ces derniers appartiennent plutôt aux classes sociales à fort capital économique et culturel, mêmes si des différences se font jour en fonction des modalités de pratique - croisière ou compétition ; course au large ou régate côtière ; régate en « habitable monotype » ou en « habitable non-monotype ». Un « éthos bourgeois » émerge, avec la mise en évidence d'un « habitus marin » incorporé très tôt et valorisant les sensations

[1] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers …, op. cit.,* p. 341.
[2] *Id.*, p. 342.
[3] *Ibid.*, p. 340.

proprioceptives fines aux dépends de la force physique. La pratique de la voile apparaît comme un sport fermé, difficile d'accès. L'idée répandue d'une démocratisation de cette activité sportive et de loisir est alors déconstruite. Dans une perspective diachronique, les sociologues montent une certaine stabilité du « champ » de la navigation de plaisance. Celle-ci se manifeste à travers le lien constant entre la pratique du voilier habitable et les positions sociales spécifiques décrites précédemment. Ces résultats permettent d'appuyer l'hypothèse de l'homogénéité culturelle de la pratique de la navigation sur voiliers habitables.

La croisière a principalement été traitée par la sociologie comme une activité sportive, et non comme un lieu de vie. Des aspects de la vie quotidienne à bord des voiliers, peu ou pas traités par la sociologie, apparaissent alors en « creux » : aménagement du lieu, relations sociales à bord, activités quotidiennes et sens de cette activité pour les pratiquants. La spécificité méthodologique de l'ethnologie réside, entre autres, dans l'importance accordée à l'observation des pratiques et des dispositifs matériels au-delà de l'analyse des discours recueillis dans le cadre d'entretiens formalisés.

III – Etudier le voilier de plaisance dans l'anthropologie du maritime en France

La plaisance est une activité maritime dont l'étude n'a quasiment pas été abordée en anthropologie et qui n'est traitée que depuis peu par la géographie, la sociologie et l'histoire. De fait, l'étude de l'habitation que constitue le voilier de plaisance est un projet à inscrire dans la continuité des travaux appartenant au champ du maritime qui ne se sont développés en France que depuis les années soixante.

Le champ disciplinaire en question s'est très largement constitué autour des marines professionnelles des sociétés occidentales – pêche, batellerie, ostréiculture, etc. – et des sociétés dites traditionnelles exploitant les ressources marines. Peu de travaux portent sur les marines de commerce et militaire.

Ce chapitre s'attache à problématiser l'objet de recherche qu'est le bateau de plaisance habité en croisière familiale et/ou amicale en regard de l'héritage disciplinaire, tant au niveau des problématiques développées que des ancrages théoriques plus ou moins apparents. Ainsi, je m'interrogerai sur la question du « maritime » : qu'est-ce qu'implique la constitution d'un champ anthropologique maritime, c'est-à-dire propre à la mer ? Existe-t-il des contenus anthropologiques spécifiques en rapport avec ce milieu naturel ? Des invariants symboliques, sociaux ou matériels apparaissent-ils ?

Deux façons d'aborder la question se dessinent dans la discipline : d'une part le courant de l'anthropologie maritime qui prend pour objet la société, d'autre part celui de l'ethnologie nautique qui s'attache à la matérialité et en particulier aux bateaux. Ces travaux permettent-ils de problématiser l'objet de ma recherche, l'habitation du voilier de plaisance par son équipage, sachant que ce dernier s'insère aussi dans d'autres champs de la discipline, que sont ceux de l'espace, du loisir et de la bourgeoisie ?

L'examen des travaux produits en anthropologie du maritime m'a amenée à m'interroger sur les postures théoriques qui les soutiennent, en particulier le courant de la technologie culturelle. En effet, un débat a lieu aujourd'hui en anthropologie sur la pertinence de cette approche concernant les techniques dites de consommation ou d'utilisation. Le pôle ontologique naturaliste sur lequel repose la technologie culturelle est-il adapté à l'étude des techniques d'habitation du voilier ? Quelles alternatives théoriques la discipline propose-t-elle aujourd'hui pour l'étude de la culture pensée comme articulation entre les plaisanciers, leur bateau et la société à laquelle ils appartiennent ?

A. La société ou le bateau ?

Peut-on parler d'une spécificité du monde de la mer, d'une culture maritime propre aux populations qui naviguent et/ou vivent et travaillent sur le littoral ?

Pour Aliette Geistdoerfer, « les sociétés maritimes particulières sont aussi diverses que les sociétés de l'arrière-littoral, quand elles n'en sont pas de simples variantes d'un point

de vue technologique et culturel »[1]. Ainsi, il n'apparaît pas pertinent, d'un point de vue anthropologique, de singulariser ces sociétés, du simple fait qu'elles soient en rapport avec l'élément marin. Leur lien avec « les sociétés de l'arrière-littoral », c'est-à-dire avec la société globale avec laquelle elles sont en étroite relation apparaît d'emblée. Etudier la pêche, comme la plaisance, c'est s'intéresser aux systèmes économiques, sociaux et symboliques dans lesquels ces pratiques maritimes s'insèrent. Cette approche est qualifiée d'anthropologie maritime.

Une autre posture, patrimoniale et plutôt culturaliste insiste sur les pratiques et les représentations spécifiques à une communauté maritime : c'est le courant de « l'ethnologie nautique », porté entre autres par la revue *Le Chasse-Marée. Histoire et ethnologie maritimes*[2].

Ainsi, en France, à partir des années soixante-dix, on peut distinguer deux courants, l'anthropologie maritime et l'ethnologie nautique, qui diffèrent par leur manière de définir la culture. Je montrerai en quoi les postures de ces chercheurs ont influencé la construction de mon objet et je m'interrogerai sur la place de la marine de plaisance dans leurs travaux.

1) Une analyse par la société : l'anthropologie maritime

Les cahiers d'*Anthropologie maritime* paraissent depuis 1984[3]. Ils ont comme objet de recherche les changements qui affectent la production halieutique dépendant d'une économie mondiale de gestion de la ressource. Ces travaux se situent dans un courant d'anthropologie sociale économique qui souhaite mettre à distance une ethnologie patrimoniale culturaliste :

> De plus en plus de personnes veulent connaître et sauver ce qu'elles nomment une « culture maritime », car, celle-ci, comme toute culture traditionnelle, disparaît peu à peu. Cet engouement suscite des actions culturelles qui, tout en permettant le sauvetage de certains témoins, tels que les bateaux, et en attirant l'attention du public et des autorités vers ce monde des pêcheurs, n'en mettent en valeur souvent que des aspects passés en renforçant l'idée que cette société de pêcheurs est « à part » des autres groupes professionnels. Ceci n'est pas toujours le meilleur moyen, ni politique, ni scientifique, de connaître et de défendre ce métier. Les conditions de vie, de travail, des pêcheurs et la production halieutique sont soumises à la logique économique et politique du système capitaliste dominant et ne peuvent pas être comprises à travers une étude de leurs seules spécificités. [4]

L'auteure met en garde contre les dérives patrimoniales. En effet, en souhaitant conserver la mémoire d'une « culture maritime » en train de disparaître, les acteurs du patrimoine maritime définissent une culture associée au passé et surreprésentée par des traces matérielles comme les bateaux au détriment des acteurs et de la culture matérielle contemporains. Ainsi, les cahiers d*'Anthropologie maritime* présentent-ils des analyses de systèmes sociaux, économiques, techniques et symboliques et leur évolution dans l'économie

[1] Aliette GEISTDOERFER, « Maritime (anthropologie) », p. 447-448 in : *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie*, Paris, PUF, 1991, p. 448.
[2] La revue *Le Chasse-Marée. Histoire et ethnologie maritimes* paraît depuis 1981.
[3] Les cahiers d'*Anthropologie maritime* sont publiés par le Centre d'Ethno-Technologie en Milieux Aquatiques (CETMA) et la Recherche Coopérative sur Programme (RCP) N° 719 du CNRS créée en 1983.
[4] Aliette GEISTDOERFER, « Ethnologie des activités halieutiques », *Anthropologie maritime*, N° 1, 1984, p. 5-11.

mondiale capitaliste contemporaine. La pluridisciplinarité s'avère nécessaire pour saisir une réalité diverse et changeante : des chercheurs issus de différentes disciplines abordent des objets et des problématiques propres au monde maritime - « Description des procès de travail des pêcheurs »[1], « Le littoral : milieu et sociétés »[2], « Histoire des pêcheurs, histoires de pêcheurs »[3], « Statuts et fonctions des femmes dans les communautés maritimes »[4], « Les hommes et les bateaux. Usages, appropriation et représentations »[5]. Je préciserai l'apport de ce corpus à la construction de mon objet de recherche : pluridisciplinarité, société globale, comparaison entre sociétés non-occidentales et sociétés occidentales, place du symbolique dans l'interprétation et identité maritime.

L'étude des sociétés maritimes par le courant de recherche de l'anthropologie maritime m'a permis d'envisager l'analyse de la pratique de la voile de plaisance en la mettant en lien avec celle des sports, des loisirs, des modes d'habitation et des modes de production d'objets en série, comme les bateaux de plaisance. Si l'économie mondiale de la pêche ne permet pas de comprendre la pratique de la voile de plaisance, le champ du loisir (et donc du rapport au travail), du sport (en tant que pratique de compétition organisée), du voyage (comme mythe de la découverte de l'altérité et pratique touristique) et du logement (en tant que système d'habitat multirésidentiel inclus dans un processus d'urbanisation) permettent de s'en approcher. Cette ambition de globalité n'est possible qu'en mobilisant les travaux d'autres disciplines qui enrichissent la compréhension de l'objet de recherche : sociologie et histoire du sport, du loisir et du logement, géographie des ports de plaisance, architecture et urbanisme.

Comparaisons utiles pour l'étude de la marine de plaisance. L'exemple du tabou du lapin

Dans le cahier N° 4 d'*Anthropologie maritime,* des chercheurs s'interrogent sur la vie familiale en mer et plus précisément sur le statut des femmes à bord. La problématique de la place des femmes en plaisance m'est apparue de plus en plus importante au fil de mon terrain. Cependant, est-il légitime d'utiliser ces travaux portant sur des communautés maritimes non-occidentales et des marines occidentales professionnelles pour l'étude de la navigation de plaisance ?

Dans cette perspective, j'ai choisi d'explorer les apports de trois textes portant sur le tabou du lapin, pratique dont l'usage est commun aux marines de plaisance, de pêche et de commerce. Le questionnement porte autant sur la pertinence d'une comparaison de terrains différents que sur les cadres théoriques sollicités par les chercheurs.

Chez les pêcheurs de Saint-Malo, une analyse symbolique

[1] *Anthropologie maritime*, N°1, 1984.
[2] *Anthropologie maritime*, N°2, 1985.
[3] *Anthropologie maritime*, N°3, 1988.
[4] *Anthropologie maritime*, N°4, 1992.
[5] *Anthropologie maritime*, N°5, 1995.

Maryse Delisle s'intéresse au « tabou du lapin dans une communauté de pêcheurs de la région de Saint-Malo ». Elle montre que le tabou des « longues oreilles », associé à celui des « robes noires » et des « capes de moire » est lié au symbole de la sexualité et plus particulièrement à celui de la fertilité / non-fertilité attaché au lapin, à la femme et à l'homme d'église : « Ainsi il apparaît que le lapin entretient un rapport étroit avec le poisson, avec la pêche et plus largement avec la fertilité du champ marin. Bien plus, il apparaît que c'est le poisson, sa quête, qui structurent de bout en bout le tabou du lapin, en forment le noyau […]. » [1] L'interprétation de l'auteure prend tout son sens au sein d'une communauté dont l'activité professionnelle est dépendante de la fertilité des océans. Cependant, comment interpréter le respect de ce tabou sur les voiliers de plaisance, où la pêche ne représente qu'une activité annexe, voir pour certains pratiquants, inexistante ?

> Il y a donc tout lieu de penser qu'il [le tabou du lapin] a pris naissance avec la pêche. S'il est étendu aujourd'hui à toutes les marines, c'est que les hommes sont passés de la pêche au commerce ou à la marine nationale. Ainsi, on peut voir un gardien de phare observer le tabou, mais celui-là naviguait à la pêche auparavant. Le tabou existe aussi à la plaisance, mais pour d'autres raisons, dans une large mesure il ne s'agit plus là que de folklore. [2]

Le respect du tabou serait-il en plaisance de l'ordre du « folklore », au sens commun du terme, c'est-à-dire d'un « pittoresque superficiel »[3] ? Les plaisanciers rencontrés ne l'appliquent pas tous de la même manière : pour certains, c'est une véritable règle à prendre au sérieux, pour d'autres, il relève en effet du « folklore » et n'est donc pas respecté.

Sur le terrain plaisancier, une analyse individualiste

Pour ma part, lorsque je monte à bord ou même lors de conversations à terre, j'essaie de m'informer de façon détournée sur l'importance que revêt le respect du tabou pour mes interlocuteurs, en usant des métaphores en vigueur : « les longues oreilles » ou « le cousin du lièvre ». La peur de commettre un impair lors de la conversation (ou bien lors des courses d'avitaillement en achetant une boîte de pâté de lapin) est bien présente.

Cette crainte m'est apparue avec d'autant plus d'acuité lorsque je me suis aperçue que le doudou de mon fils était effectivement un lapin, offert par une parente peu au fait des usages maritimes. Ce n'est qu'à partir du moment où j'ai vu cet enfant – le mien - déambuler sur les pontons avec sa peluche que j'ai ressenti un malaise. En tant que mère, responsable de mon enfant, et skipper, responsable du bateau, j'avais en effet commis une négligence : je faisais preuve d'irresponsabilité vis-à-vis de la communauté maritime à laquelle je prétendais appartenir. Je confisquais ainsi le doudou le temps de gagner l'intérieur du bateau en expliquant à l'équipage le sens de cet acte – « certains pensent que ça porte malheur » -, consigne qui s'ajouta alors à la somme des règles et contraintes que je ne cessais d'égrener au fil des navigations…

L'interprétation du tabou au niveau individuel est à mettre en relation avec les conclusions de Martine Segalen[4] à propos des rites et rituels contemporains : les individus

---

[1] Maryse DELISLE, « Le tabou du lapin dans une communauté de pêcheurs de la région de Saint-Malo », *Anthropologie maritime*, N°3, 1998, p. 137-138.
[2] *Id.*
[3] *Le Petit Larousse*, « Folklore », Paris, Larousse –Bordas, 1998, p.440.
[4] Martine SEGALEN, *Rites et rituels contemporains*, Paris, Nathan, 1998.

construisent leur identité en jouant avec les règles, en les réinterprétant. La crainte qui s'est emparée de moi lorsque j'ai réalisé que je n'avais pas respecté le tabou me semble liée à la question de la construction – difficile - de ma nouvelle identité de plaisancière-chef de bord et mère.

En parallèle d'une interprétation individualiste et en regard des travaux de Maryse Delisle, ne pourrait-on pas développer une interprétation symbolique à propos du respect de ce tabou en plaisance ? Le tabou n'aurait-il un sens que dans le cadre d'un divertissement folklorique, la pratique de plaisance appartenant à la catégorie des loisirs ? Les travaux d'anthropologie, de sociologie et d'histoire des sports et des loisirs montrent que ceux-ci n'échappent pas aux règles sociales et symboliques. Il apparaît ainsi légitime de faire l'hypothèse que le tabou du lapin est lié à la question du genre et plus spécifiquement à l'exclusion des femmes du monde maritime.

Je montrerai que la navigation de plaisance reste une activité masculine où le rôle du chef de bord est invariablement tenu par un homme. Dans les sociétés de pêcheurs étudiées, la navigation est également pratiquée par les hommes. Les femmes restent à terre et participent de diverses façons à l'activité de pêche. Qu'en est-il des femmes plaisancières ou femmes de plaisanciers ? Quels rôles jouent-elles à bord et à terre ?

Chez les marins et les mineurs, une analyse structuraliste

Maryse Delisle avance une interprétation symbolique du tabou du lapin. D'autres anthropologues se sont penchés sur ce sujet, comme Michael Houseman, qui développe une interprétation structuraliste en comparant le tabou du lapin chez les marins et les mineurs :

> Or, cette affinité entre la pêche en haute-mer et l'extraction minière, on l'a dit, relève avant tout du rapport qu'entretiennent ces deux opérations avec le milieu naturel dans lequel elles se déroulent. Et ce rapport, nous l'avons également constaté, distingue radicalement la pêche maritime d'autres activités de production, telle la chasse, exercées en milieu terrestre. […] Dans le cas de la pêche en mer, et de façon analogique, dans l'extraction minière, c'est au contraire la proie (le minerai) qui est plutôt passive, et le milieu naturel lui-même qui est instable et potentiellement menaçant. Ainsi, les marins-pêcheurs entretiennent-ils avec la mer (comme les mineurs avec la terre) une relation nécessairement ambivalente : le milieu maritime rend possible un rapport d'exploitation positif avec les poissons (le minerai) qui s'y trouvent, mais « chauffée » ou « agitée », la mer peut devenir un adversaire. […] C'est afin d'éviter une telle confusion, où la mer est à la fois un environnement et un protagoniste, que les marins se retiennent de prononcer le nom de « la bête ». [1]

La comparaison faite par l'auteur porte sur deux modes de production qui ont un rapport analogue au milieu naturel : en mer comme dans la terre, la ressource est cachée dans un environnement naturel instable et dangereux. Dans les deux cas, le tabou du lapin, associé à la sexualité, s'expliquerait par la logique du tabou universel de l'inceste, séparant la sexualité de la reproduction. À la pêche comme à la mine, il s'agit alors de séparer la sexualité – que représente le lapin - de la fertilité du champ marin ou minier.

La spécificité du maritime s'efface en regard de l'universalité du tabou de l'inceste :

[1] Michael HOUSEMAN, « Le tabou du lapin chez les marins. Une spéculation structurale », *Ethnologie française*, N° XX, 2, 1990, p. 136.

> Or, c'est à la lumière d'un rapprochement formel entre cette relation incestueuse, virtualité intrinsèque au processus de la reproduction sexuelle, et le « réchauffement » dangereux de la mer, risque inhérent à la pêche maritime, qu'il faut comprendre la prohibition du lapin chez les marins. […] Dans cette perspective, le tabou du lapin (lièvre) et corrélativement, ceux de la femme (notamment menstruée ou enceinte) et du prêtre (ministre), bien que touchant à des conditions de production particulières, seraient issus d'une exigence symbolique générale dont la pertinence pour d'autres types d'activités dans d'autres contextes culturels reste à vérifier : l'exploitation fructueuse d'un environnement instable et potentiellement hostile devrait comporter, pour ceux qui l'entreprennent, une disjonction entre sexualité et reproduction. [1]

Le système logique mis en valeur par l'auteur ne concerne pas la pratique de plaisance familiale où la femme et les enfants ont leur place à bord. D'autres logiques structurales pourraient être tentées, notamment à travers l'analyse des places et des rôles de chacun à bord.

Chez les marins de commerce, une analyse fonctionnaliste

Maurice Duval analyse la pratique du tabou au sein d'une communauté de marins d'un navire de commerce. Il propose de s'interroger non plus sur son « sens », qui « reste obscur » mais sur sa « fonction » dans un univers de huis clos :

> Il n'est pas anodin de constater que l'interdiction de nommer le lapin n'est pas l'interdiction de l'évoquer. Au contraire, il est peu d'animaux dont on parle autant à bord – sans le nommer. Durant mes séjours sur des cargos, c'est l'animal qui fut le plus souvent présent dans les conversations. Parce que les propos évocatoires (sans nommer) montrent que l'on respecte un tabou, c'est une manière de se rassurer ainsi que l'on dit, bien que différemment, Delisle et Poplin. C'est souligner que l'on respecte bien l'interdit et induire l'idée que la soumission aux règles de la croyance est protectrice. Certes, cette croyance n'est pas partagée par tous, il se trouve toujours quelques marins pour provoquer les autres et montrer que, eux, ne craignent pas de transgresser l'interdit, prononçant pour le démontrer avec force et en public le mot « lapin ». Mais la majorité d'entre eux ne tient pas à enfreindre le tabou et tout se passe comme si ces cas minoritaires ne pouvaient engager la responsabilité du groupe dans son ensemble. Sur ce point, il existe un consensus même s'il n'est jamais absolu. [2]

Pour l'auteur, l'usage du tabou dans la conversation entre les marins renforce le sentiment d'appartenance à une communauté. Cet usage est également à interpréter dans une logique de « gestion de la parole à bord », qui règle aussi les silences, les registres de plaisanterie – « les épouses, le sexe et les différences culturelles » - ainsi que les thèmes de discussion proscrits car potentiellement source de conflits - la religion, la politique ou les résultats scolaires des enfants.

Un même fait, le tabou du lapin, observé chez différentes sociétés, a été soumis à des cadres d'interprétation variés : symboliste, individualiste, structuraliste et fonctionnaliste.

---

[1] Michael HOUSEMAN …, *op. cit.*, p. 136-137.
[2] Maurice DUVAL, *Ni morts, ni vivants : marins ! Pour une ethnologie du huis clos*, Paris, PUF, 1998, p. 103.

Or, ces diverses entreprises ne permettent pas de faire surgir des universaux propres au monde « maritime ».

Ainsi, plus que des résultats transposables à la plaisance, le recours à des travaux portant sur des communautés différentes soulèverait plutôt des problématiques qu'il s'agirait ensuite de soumettre au terrain, comme la place des femmes à bord, celle de la sexualité et de la procréation, le rapport au milieu naturel, la gestion de la parole dans une situation sociale de huis clos, le sentiment d'appartenance à un groupe ou la construction d'une identité de marin.

Anthropologie maritime et construction d'un imaginaire marin

Les travaux des chercheurs du courant de l'anthropologie maritime privilégient souvent une interprétation symbolique, structuraliste ou non, qui s'attache à dégager le sens, les valeurs, les significations attachées aux éléments étudiés – éléments naturels, objets matériels, pratiques de pêche, rituelles et religieuses.

D'un ordre symbolique marin …

Pour Aliette Geistdoerfer, « les bateaux, intermédiaires matériels et symboliques entre les hommes et les milieux marins, sont des espaces de travail comme de vie. Le bateau est donc un objet dont les sens sont nombreux : pour les uns, maison, expression d'une représentation du monde…, pour d'autres, symbole d'un ordre "marin" différent de celui appliqué à terre ».[1] Le bateau est considéré par l'anthropologue comme un objet matériel qui assure une médiation entre les hommes et le milieu naturel marin en exprimant un ou plusieurs « sens », en symbolisant un « ordre » du monde spécifique.

Jacques Ivanoff parle de « technologie symbolique » à propos d'une société de pêcheurs nomades, les Moken :

> J'ai choisi, à propos de la société moken, de parler de technologie symbolique (Ivanoff 1999), car les actions techniques de ces nomades marins sont accomplies en fonction d'une relation au mythe et à ses images et doivent renforcer l'identité du groupe ; elles ont donc une valeur symbolique. C'est davantage la relation entre l'objet et la constitution sociale du groupe que le mode de fabrication qui importe. La technologie est pour eux le moyen d'exprimer leurs valeurs culturelles. C'est pourquoi toute innovation doit être intégrée, même partiellement, dans la mythologie pour être fonctionnelle. Technologie rituelle ou symbolique, ces notions sont essentielles dans notre discipline, elles sont au cœur du projet ethnologique, puisqu'elles permettent de comprendre les complexes culturels et sociaux qui déterminent une action, ou un champ d'action. Toute bonne description ethnographique doit mettre au jour le modèle culturel sous-jacent à l'action. [2]

[1] Aliette GEISTDOERFER, « Introduction. Des hommes et des bateaux », *Anthropologie maritime*, N° 5, 1995, 7-11.

[2] Jacques IVANOFF, « Les mythes s'adaptent-ils ? Tradition et innovation mythologique chez les Austronésiens de Birmanie et de Thaïlande », *Technique & culture*, N° 43-44, 2004, p. 236.

Dans l'analyse proposée par l'auteur, la relation des Moken aux objets s'explique en fonction des mythes. L'ordre symbolique (les valeurs, les représentations, les images mythiques) dicte la relation des personnes aux objets ainsi que leurs actions. Le travail de l'ethnologue consiste à mettre à jour le modèle culturel symbolique qui détermine l'action observée.

En plaisance, les actions et l'utilisation des multiples objets du bord sont soumises à des règles bien établies. Peut-on les expliquer en dégageant les différents modèles culturels – militaire et bourgeois par exemple - ou les références mythiques – la mer comme élément naturel vierge et espace de liberté - qui les sous-tendent ? Je montrerai, au fil de ce travail, que l'étude des représentations ne permet pas toujours de rendre compte des pratiques quotidiennes observées sur le terrain.

Aliette Geistdoerfer et Jacques Ivanoff poursuivent l'analyse symbolique en s'interrogeant sur la spécificité d'un imaginaire commun aux populations maritimes. Une analyse comparative des figures mythologiques marines de différentes sociétés permettrait de mettre en évidence des invariants symboliques propres aux sociétés maritimes :

> L'étude des modes de création, de manipulation et d'utilisation, notamment rituelle et symbolique, des créatures marines fantastiques s'intègre dans l'analyse plus globale des relations établies par les communautés littorales avec les milieux marins. Celle-ci enrichit la connaissance sur l'imaginaire des sociétés, leurs systèmes de représentation des milieux naturels et surnaturels marins, mais aussi sur les modes d'échanges des faits religieux, sur les modes de transmission des traditions orales, d'imposition des idéologies exogènes… Pouvons-nous identifier des formes universelles au vu de ces nombreuses figures de monstres ? Leur place au sein des religions et des systèmes de représentations est-elle commune aux sociétés étudiées dans cet ouvrage ? [1]

Le projet scientifique est de mettre en évidence un « imagi-mer », c'est-à-dire un imaginaire commun et propre aux populations vivant au contact du milieu naturel marin. La grande place accordée aux représentations est propre au courant de la technologie culturelle, que je détaillerai bientôt. Néanmoins, cette problématique s'écarte radicalement de l'analyse globale prônée par ailleurs par l'anthropologie maritime qui considère les sociétés halieutiques dans leurs relations aux logiques technico-socio-économiques mondiales. Paradoxalement, le courant de pensée qui s'est constitué contre la réification par l'ethnologie nautique du bateau comme objet patrimonialisé et totalité culturelle, dans une logique culturaliste, s'attache ici à mettre en évidence un système symbolique « marin » opposé à celui des sociétés terrestres :

> Cette étude s'inscrit dans la continuité des travaux de recherche du groupe d'Anthropologie maritime. Au sein de celui-ci, plusieurs chercheurs et doctorants travaillent sur des populations maritimes possédant une maîtrise particulière de l'univers marin, des valeurs et des représentations souvent opposées à celles des gens de la terre. Les spécificités de ces sociétés ont été reconnues et quelques principes structuraux ont été mis en évidence. Ils permettent de comprendre comment et pourquoi les sociétés maritimes se distinguent des sociétés terriennes et même comment elles peuvent être mises « hors la loi » par celles-ci. Nous verrons, à travers les phénomènes de création, d'appropriation et d'emprunts d'animaux et/ou d'êtres fantastiques, l'originalité des

[1] Aliette GEISTDOERFER et Jacques IVANOFF, « Des figures fabuleuses marines pour construire un monde et des Etres exceptionnels », p. 9-41 in : *Imagi-mer. Créations fantastiques, créations mythiques.* Paris, CETMA-Anthropologie maritime Kétos, 2002, p. 12-13.

> populations maritimes et littorales quant aux processus imaginaires comparés à ceux des populations terriennes. [1]

Pour les auteurs, le fait que « les sociétés maritimes se distinguent des sociétés terriennes » n'est pas une hypothèse, mais un fait établi. Il ne s'agit pas de se demander si l'on peut légitimement opposer les sociétés « des gens de la terre » à celles des gens de la mer, mais de « comprendre comment et pourquoi » ces sociétés s'opposent et en particulier comment l'une – la société terrienne - exclut l'autre – la société des marins.

Les faits techniques et socio-économiques des communautés maritimes ne répondraient-ils pas à la même logique d'analyse que les faits symboliques ? L'ordre symbolique que les ethnologues s'attachent à mettre en évidence – les valeurs, les représentations, les images, les mythes, etc. – serait-il distinct, indépendant et séparé des objets, des techniques et des actions ? Je montrerai que cette question est aujourd'hui au centre d'un débat en anthropologie.

… À un culturalisme marin

La question du statut du symbolique en anthropologie maritime est présente dans l'article du *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie* consacré au maritime. Il en découle une ambiguïté sur le statut d'un ordre symbolique propre aux gens de mer ainsi que sur la nature d'une culture et d'une identité de « marins ».

En effet, d'une part Aliette Geistdoerfer relativise la spécificité des « sociétés maritimes » par rapport aux « sociétés de l'arrière-littoral » - « les sociétés maritimes particulières sont aussi diverses que les sociétés de l'arrière-littoral, quand elles n'en sont pas de simples variantes d'un point de vue technologique et culturel » -, et d'autre part elle envisage un « particularisme » propre aux sociétés maritimes en relation avec leur marginalisation par les sociétés « terriennes » :

> Le particularisme des sociétés maritimes (renforcé, le cas échéant, par des situations de micro-insularité) n'a d'égal que le marquage social dont elles font souvent l'objet de la part des sociétés « terriennes » environnantes. Les sociétés occidentales offrent de nombreux exemples de l'ambivalence des relations entre gens du littoral et gens de l'intérieur, ou entre les populations vivant de la mer et l'Etat, qui se traduit par une endogamie des communautés maritimes, par la ségrégation dont elles peuvent faire l'objet – quartiers « réservés » de pêcheurs en France, au XVIII^{e} siècle, ainsi à Dieppe et à Bordeaux – ou par les dispositions administratives particulières auxquelles elles peuvent être assujetties (« inscription maritime » française, créée au XVII^{e} siècle). Ces pratiques et ces dispositifs prennent sens dans le contexte de relations à la fois d'exclusion mutuelle et de complémentarité qui définissent au moins symboliquement le monde des gens de la mer comme un monde à part. [2]

L'auteure décrit des relations « à la fois d'exclusion mutuelle et de complémentarité » entre la communauté des gens de la terre et celle des gens de mer. Ce sont les « terriens » qui attribuent aux « marins » une place à part, voire marginalisée, dans la société. Cependant, que faut-il comprendre quand elle conclut que ce sont ces relations qui « définissent au moins symboliquement le monde des gens de la mer comme un monde à part » ? S'agit-il d'un ordre symbolique « marin » qui se définit en relation avec le monde

[1] [1] Aliette GEISTDOERFER et Jacques IVANOFF, « Des figures fabuleuses marines pour construire un monde et des Etres exceptionnels »…, *op. cit.*, p. 9.
[2] Aliette GEISTDOERFER, « Maritime (anthropologie) »…, *op. cit.*, p. 448.

« terrien » dans une logique structuraliste fonctionnant en termes d'opposition entre la terre et la mer ?

En effet, Aliette Geistdoerfer et Jacques Ivanoff proposent d'étudier l' « identité commune aux groupes des gens de la mer » par le biais des figures imaginaires : « Les êtres fabuleux permettent-ils de définir une identité commune aux groupes des "gens de la mer" opposés aux sédentaires ? La créature fantastique n'est-elle pas alors un support de l'identité ? »[1] Serait-ce une interprétation culturaliste visant à établir un ordre symbolique propre à une culture, celle des « marins », opposé à celui des « sédentaires » ?

Ou bien évoquerait-ils le mécanisme de construction d'une identité de « marins » analogue au processus décrit par A. C. Taylor à propos de la notion d' « ethnie » ? En effet, ce dernier décrit le mécanisme « d'ethnification » qui a eu lieu en ethnologie : les qualifications ethniques (comme « les Dogons », « les Bretons » ou ici « les marins » ou « gens de mer ») sont créées par les groupes dominants pour nommer ceux dominés : « Les africanistes, notamment, ont pris conscience que bien des ethnies supposées traditionnelles sont des créations coloniales issues d'un coup de force venu traduire en langage savant des stéréotypes répandus dans les populations voisines (Amselle et M'Bokolo, 1985). Plus généralement, on s'est aperçu que la cristallisation d' "ethnies" renvoie depuis toujours à des processus de domination politique, économique ou idéologique d'un groupe sur l'autre. »[2] Ce n'est qu'après-coup que les groupes dominés « ethnicisés » revendiquent cette identité construite par d'autres :

> Ces « ethnies » patiemment déconstruites par les anthropologues sont devenues cependant des sujets, reprenant dans bien des cas à leur compte – soit par effet dialectique, soit parce qu'elles ne pouvaient exprimer autrement leurs revendications économiques et politiques – le discours ethniciste (ou indigéniste, ou tribaliste) employé à leur endroit par les dominants. Pour de multiples raisons […], l'ethnicité est devenue une valeur positive d'identité. […] Tout le problème est de savoir si l'ethnicité revendiquée est d'une nature véritablement distincte de celle qui lui est imposée. […] En définitive, si la prolifération actuelle des « ethnicismes » rappelle parfois douloureusement à l'ethnologie sa complicité initiale dans l'entreprise d' « ethnification » des sociétés non-occidentales, elle confirme aussi de manière éclatante l'une des conclusions que la discipline a tirée de ses recherches : « signifiant flottant » par excellence, l'ethnie n'est rien en soi, sinon ce qu'en font les uns ou les autres. [3]

Dans la même logique, à propos des terrains « proches », Gérard Althabe invite les ethnologues à procéder à une critique d'une analyse culturaliste :

> Il faut donc que l'anthropologie soit très critique sur elle-même. Il faut analyser la stigmatisation, c'est l'objet de notre travail. Ce n'est pas uniquement les gens, c'est la manière dont ils sont construits comme un monde autre. Et donc on ne peut pas ignorer les médias, ni les travaux des ethnologues et des sociologues qui font de l'ethnologie. C'est pour cela que le culturalisme est très dangereux. Que les gens soient « culturalistes », par exemple que les familles maghrébines estiment qu'elles appartiennent à une culture propre n'est pas le problème. Mais en tant que chercheur, il ne faut pas s'enfermer dans le discours des gens. Les Français par exemple sont culturalistes par rapport aux autres seulement ; ils attribuent des cultures aux autres mais jamais à eux-mêmes. Pour moi, la culture française, je ne sais pas ce que c'est ! J'ai toujours dénoncé le fait que cette dimension d' « altérité ethnique » est la structure de base de la démarche anthropologique.

[1] Aliette GEISTDOERFER et Jacques IVANOFF …, *op. cit.*, p. 36.
[2] A. C. TAYLOR, « Ethnie »…, *op. cit*., p. 243.
[3] *Id.*

> Or, il faut la dissoudre. Elle existe en tant que processus qui doit être étudié, mais on ne doit pas s'enfermer dedans et en faire un cadre de recherche. [1]

Ainsi, la problématique anthropologique vis-à-vis d'une culture propre aux gens de mer et du sentiment d'une identité de « marin » ne serait pas à mener dans une optique « ethniciste » ou culturaliste, en accumulant les preuves de la spécificité de ce groupe vis-à-vis des autres et notamment des « terriens ». Elle serait plutôt à envisager dans l'analyse d'un processus de construction d'une culture et d'une identité propre aux gens en mer – appellation qui apparaît alors préférable à celle de « gens de mer » - dans un contexte social spécifique.

Marins, terriens, terriens-marins… Quelle(s)identité(s) maritime(s) pour les plaisanciers ?

En plaisance, la construction d'une identité de « marin » apparaît comme une quête : les pratiquants rencontrés ne se reconnaissent pas comme « plaisanciers » mais aspirent tous appartenir à la communauté des « marins ». Par ce terme, ils désignent la capacité à vivre en harmonie avec l'élément marin, c'est-à-dire en respectant tant le milieu naturel – comme par exemple ne pas polluer ou adapter le programme de navigation aux conditions météorologiques -, que les règles de civilité entre « marins » comme s'entraider ou se saluer.

La mer et les marins dans la mythologie judéo-chrétienne

Aliette Geistdoerfer s'est intéressée à l'origine mythique des marins. Elle compare les représentations associées à la mer et aux marins auprès de sociétés traditionnelles vivant en contact du milieu maritime et de celles issues de la société judéo-chrétienne.

Alors que pour certains peuples, la mer est considérée comme le milieu originel, dans la cosmogonie judéo-chrétienne, elle est d'emblée séparée de la terre et des cieux lors de la création. L'élément marin est alors associé à des représentations négatives : « Si le ciel est un milieu complémentaire de la terre dans ce système, la mer, au contraire, est créée comme un domaine sauvage et dangereux, physiquement et moralement. La terre serait le domaine du bien et la mer celui du mal. Dans le jardin d'Eden, il n'y a pas de mer. Elle ne serait que sauvagerie, déluge, infini, ruine, chaos, désordre, insoumission, l'opposé de la terre, domaine de l'humain, de l'ordre, du contrôlable. »[2] La mythologie judéo-chrétienne crée ainsi un statut à part aux gens qui fréquentent ce monde dangereux : « Cependant, le littoral et la mer existent, et il est nécessaire de les exploiter pour se nourrir, pour faire du commerce, pour faire la guerre… La *complémentarité* terre-mer dans les sociétés judéo-chrétiennes est réservée à des gens appartenant à une catégorie sociale dont la place et le statut demeurent particuliers pendant des siècles. La religion chrétienne, en plaçant la mer et ses habitants dans le monde infernal, les a exclus du monde civilisé. »[3] Les terriens attribuent alors aux marins

[1] Gérard ALTHABE, « Questions d'altérité. Entretien réalisé par Rezki ASSOUS », *Journal des anthropologues*, N° 100-101, 2005, p. 286.
[2] Aliette GEISTDOERFER, « De l'origine des marins. La genèse mythique d'une spécialisation technique », *Technique & culture*, N° 43-44, 2004, p. 226.
[3] *Id.*

des caractéristiques physiques et psychologiques liées à leur fréquentation du milieu maritime :

> Les marins détiennent leurs particularités de la présence de la mer qui coule dans leurs veines, de l'air salin qu'ils respirent et des poissons qu'ils mangent en abondance. Représentés en conformité avec la mer, issus de cette mer ou fabriqués par elle, les marins et leurs familles présentant les spécificités de la mer, spécificités disons, objectives, mais aussi spécificités idéelles, telles que les terriens les connotent en les faisant passer au crible des valeurs sociales créées par l'idéologie dominante judéo-chrétienne. A la mer monstrueuse correspondent donc des marins monstrueux. [1]

L'opposition entre terre et mer et entre terriens et marins serait issue de la mise à l'écart de l'élément marin par les terriens. Contrairement à ces derniers, « les marins savent vivre avec la mer car ils séparent les deux mondes mais jamais ne les opposent ; ils savent ne pas confondre et distinguent les codes de vie à terre et en mer »[2]. Pour l'auteure, le processus d'exclusion des marins par les terriens a toujours cours aujourd'hui : « Les mythologies chrétiennes expliquent pourquoi et comment la catégorie des marins, pêcheurs, navigateurs a été créée, pourquoi encore aujourd'hui au XXI^e^ siècle, ils s'identifient comme "à part" et pourquoi une opinion publique construite les qualifie toujours péjorativement : ces "prédateurs" de bien public, ces contrevenants aux règlements, ces fraudeurs, etc. »[3]

Les représentations associées à la mer changent

L'ouvrage d'Alain Corbin intitulé *Le territoire du vide* est sollicité par Aliette Geistdoerfer pour appuyer la thèse d'une mer « sauvage » dans les représentations des sociétés chrétiennes. Or, l'historien des mentalités montre qu'en Occident est né un « désir du rivage » entre le milieu du 18^e^ siècle et celui du 19^e^. Peu à peu, sous l'influence du romantisme, les représentations associées à la mer changent. Au cours de l'industrialisation massive des sociétés occidentales, les figures de l'horreur évoluent. L'océan cesse de ne représenter qu'un gouffre angoissant et devient fréquentable, source de bienfaits pour le corps et l'esprit. Les bains de mer deviennent des remèdes aux miasmes de la ville : « On attend désormais de la mer qu'elle calme les anxiétés de l'élite, qu'elle rétablisse l'harmonie du corps et de l'âme, qu'elle enraye la perte de *l'énergie vitale* d'une classe sociale qui se sent particulièrement menacée dans ses enfants, ses filles, ses femmes, ses penseurs. On attend d'elle qu'elle remédie aux méfaits de la civilisation urbaine, qu'elle corrige les mauvais effets du confort, tout en respectant les impératifs de la *privacy*. » [4]

Peut-on alors expliquer les discriminations qui s'exercent aujourd'hui, en France, sur les pêcheurs, par les représentations judéo-chrétiennes d'une mer sauvage, effrayante et radicalement opposée au monde des terriens ? Le développement des pratiques balnéaires et nautiques qui s'est amorcé dès le milieu du 18^e^ siècle et qui ne cesse de se développer n'a-t-il pas changé les représentations associées à la mer et aux marins ?

Cette mode se développe en effet d'abord au Royaume-Uni puis en France : baignades, promenades et chevauchées le long du littoral, « robinsonnade » et yachting.

---

[1] Aliette GEISTDOERFER, « De l'origine des marins…. »…, *op. cit.*, p. 228.
[2] *Id.*, p. 229.
[3] *Ibid*., p. 232.
[4] Alain CORBIN, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage, 1750-1840*, Paris, Aubier, 1988, p. 76.

> Nettement postérieur à la vogue de le villégiature maritime, le prodigieux enrichissement des émotions procurées par les rivages a transformé les modalités du désir. Une familiarité nouvelle s'est nouée entre le promeneur et les éléments. Pour lui, l'océan n'est plus seulement sublime spectacle contemplé de la falaise ou tableau pittoresque découpé du haut du point de vue, en une vision distanciée, dominatrice. Le dialogue avec la vague, avec la caverne, suggère d'abandonner la position spectatoriale qui était encore celle du Ménestrel ou de Béatie ; il induit le désir du contact rapproché, prélude à la fusion imaginaire. […] Ce mode ascendant de délectation se trouve conforté par l'essor du yachting. Le Royal yacht Club est fondé en 1812 ; dans l'île de Wight, les premières courses de Cowes se déroulent en 1826 ; dès l'année suivante, elles inspirent Turner. [1]

Le choix fait par Aliette Geistdoerfer d'expliquer les difficultés sociales des marins pêcheurs par la force des représentations issues de modèles religieux s'intègre dans le courant de pensée d'une anthropologie symbolique de l'imaginaire. Dans ce programme de recherche, le travail de l'anthropologue est de mettre à jour des structures anthropologiques de l'imaginaire qui perdurent, ces structures permettant d'expliquer les pratiques sociales et culturelles observées.

La démarche d'Alain Corbin est sensiblement différente : sans nier la force de ces modèles imaginaires, il s'attache à noter les subtiles variations des mentalités et des sensibilités sensorielles en lien avec les changements sociaux.

> Il importe désormais d'examiner de quelle manière et par quels mécanismes les hommes de chaque époque et, si possible, de chaque catégorie sociale, ont interprété les schèmes anciens et les ont réintégrés à un ensemble cohérent de représentations et de pratiques. […] Bien que je sois amené à évoquer, notamment à propos des romantiques, les intuitions d'un Gaston Bachelard ou d'un Gilbert Durand, il ne s'agit donc pas d'adhérer à la croyance en des structures anthropologiques de l'imaginaire, indifférentes à la durée. Le paysage est un émetteur d'images qui facilitent le passage du conscient à l'inconscient, la topo-analyse fournit des symboles sur lesquels réagit la sensibilité, mais ces opérations s'effectuent, à mon sens, en fonction de mécanismes datables. […] Mieux vaut concentrer l'attention sur l'histoire des désirs, des curiosités, des systèmes perceptifs et discursifs qui organisent les témoignages. [2]

La recherche de nouvelles sensations en fréquentant le littoral et la mer s'associe au développement de pratiques de loisir tout au long du 19e et du 20e siècle, en lien avec « le désir d'un temps pour soi, qui a pris, peu à peu, la figure d'un temps pour le corps »[3]. L'ensemble des acteurs de la plaisance exprime très généralement le désir d'aller sur la mer pour se libérer des contraintes du mode de vie urbain. Le thème de « la liberté » retrouvée en mer apparaît comme un leitmotiv depuis les débuts de la pratique, des récits de croisières publiés dans les colonnes du journal *Le Yacht* à la fin du 19e siècle jusqu'aux interviews des plaisanciers d'aujourd'hui. Le développement de la navigation de plaisance, tout comme celui des pratiques de loisirs et d'habitation de pleine nature[4], est à mettre en parallèle avec un

[1] Alain CORBIN, *Le territoire du vide…, op. cit*., p. 196-197.
[2] *Id*., p. 321-322.
[3] *L'avènement des loisirs, 1850-1960* / sous la direction d'Alain Corbin, Paris, Aubier, 1995, p. 414.
[4] Cf. la publication à venir des actes du Colloque International *Anthropologie des abris de loisirs*, Nanterre, 25-27 octobre 2006. La recherche du contact avec un élément naturel n'est pas propre au yachting. Ainsi, l'alpinisme se développe dès le 19e siècle dans les massifs européens et à l'étranger. Au tournant du siècle, le Touring Club de France encourage toutes les activités de pleine nature : yachting, randonnée en canoë, en camping et en bicyclette. La période d'après-guerre connaît, parallèlement à la massification de la plaisance, celle du camping : aménagements de terrains et développement de l'utilisation des caravanes, des camping-cars puis des mobile homes.

mode de vie – ou une représentation d'un mode de vie - urbain. Ainsi, la plaisance, tout comme d'autres activités nautiques ou de pleine nature, se définit dans un rapport ambivalent et complémentaire entre la terre – et plus précisément la ville - et la mer. Au sein de chaque pratique – et chez chaque pratiquant – se développe un « rapport à la mer différent ».

L'héritage des pêcheurs

Pour Aliette Geistdoerfer, ce rapport particulier à l'élément marin, tant sensoriel qu'affectif, s'acquiert au cours du temps passé sur l'eau. Il distingue et particularise les « marins ». Cependant, l'auteure semble en exclure les pratiquants du nautisme :

> Au sein des sociétés chrétiennes, aujourd'hui, en France par exemple, des gens déclarent « vivre avec la mer » ; ceux qui le font – plaisanciers, sportifs, plongeurs, etc. - s'en accommodent sans quitter le groupe des terriens dont ils font organiquement partie. La mer ne coule pas dans leurs veines. La « race » des marins disparaît, car sont de moins en moins nombreux ceux qui peuvent transmettre les connaissances, les techniques, les savoirs, les rêves… les outils particuliers, par eux seuls détenus, nécessaires pour s'approprier la mer et ses richesses matérielles et idéelles. [1]

Les plaisanciers rencontrés présentent la marine de pêche comme une culture maritime de référence : certains ont travaillé à la pêche et les pêcheurs, tout comme d'autres professionnels de la mer, sont perçus comme de « vrais » marins. Le Centre nautique des Glénans, créé en 1947 dans l'archipel du Finistère sud, revendique une formation nautique originale inspirée de l'enseignement des pêcheurs de Concarneau. Les premiers stagiaires naviguèrent sur des Cotres des Glénans, bateaux inspirés des navires de travail traditionnels. La volonté de se distinguer de la tradition des yachtmen, perçue comme élitiste, était alors clairement affichée[2].

Philippe Viannay, fondateur du centre nautique, précise la nature de la « dette » contractée à l'égard du savoir des marins-pêcheurs et notamment des patrons de thoniers :

> Je conçus alors une idée assez audacieuse. Notre savoir commençant devait tout aux pêcheurs. Nous n'avions aucun contact avec le monde du yachting, qui nous était vraiment étranger. Mais nous n'avions encore rencontrés que des pêcheurs côtiers peu ou pas habitués au grand large et ne pratiquant pas les règles de la navigation. Il fallait franchir une étape de plus, faire connaissance de ces hommes, dont certains étaient localement célèbres, qui commandaient les thoniers dont les voiles multicolores revenaient de l'horizon. […] Très au-delà de ces campagnes de pêche, l'influence de ces patrons sur les Glénans fut profonde. Des amitiés s'étaient nouées et plusieurs anciens repartirent dans la suite faire des campagnes de pêche. Et surtout, ils nous communiquèrent leur expérience et leur culture. Au cours de longues conversations, ils nous racontèrent leur vie professionnelle qui s'identifiait avec la mer, mais une mer réelle, peu romantique, faite d'efforts, de joies, d'angoisses parfois et, toujours, de vigilance. Ils nous firent comprendre les signes du temps dans les nuages et que le large est presque toujours sûr au contraire des approches de la terre qui sont dangereuses. Ils nous expliquèrent le rôle des différentes voiles, les différentes manières de mettre en cape, les risques de la fuite qu'il

[1] Aliette GEISTDOERFER, « De l'origine des marins… », *op. cit.*, p. 232.
[2] *La mer vue des Glénans…, op. cit.*, p. 196.

faut prendre quand même, si plus rien d'autre n'est possible et qu'il y a de l'eau à courir devant. Leur savoir était vrai. [1]

Les premiers plaisanciers du CNG héritent du savoir des patrons des thoniers bretons naviguant, dans les années cinquante, à la voile en haute mer. Les « anciens » des Glénans que j'ai rencontrés, formés dans les années soixante et soixante-dix, revendiquent également cet héritage. La fracture culturelle et sociale exprimée par les premiers Glénanais entre leur conception de la voile et celle des « yachtsmen » serait à nuancer. En effet, à côté de la pratique de la croisière côtière, les Glénans s'engagèrent aussi dans une activité de course-croisière propre à une élite nautique d'avant-guerre. De plus, de nombreux stagiaires et bénévoles de l'association appartenaient aux mêmes catégories sociales que les yachtsmen.

À l'heure de la reconstruction de voiliers de travail traditionnels pour la navigation de loisir, la référence à la marine de pêche est valorisée bien au-delà du groupe des plaisanciers, notamment lors des grands rassemblements nautiques organisés périodiquement à Brest ou Douarnenez. Cependant, malgré le projet affiché d'une transmission d'un savoir-faire nautique traditionnel auprès des nouvelles générations et d'un public non averti, il s'agit bien plus de la fabrication d'un patrimoine fort éloigné des savoirs et savoir-faire marins : « Les historiens s'insurgèrent contre ce détournement de la mémoire collective car les acteurs du patrimoine maritime tendaient trop souvent à faire croire au grand public consommateur de fêtes et aux jeunes générations que la vie sur les bateaux du siècle dernier n'était que chants, plaisirs et facilités alors que la réalité était autrement rude et meurtrière. » [2]

Pour Françoise Péron, à bord des voiliers traditionnels, « l'apprentissage reste sommaire et les arrivées au port à la voile exceptionnelles » : « Malgré la démocratisation de la navigation plaisancière, malgré le succès des rassemblements de bateaux, les Français préfèrent regarder les navires depuis le quai, les visiter ou à la rigueur effectuer sur l'un d'eux une courte promenade sur le plan d'eau de la fête, que de sortir réellement en mer à bord d'un lougre, d'une chaloupe sardinière ou d'un langoustier ! » [3]

L'hypothèse d'Aliette Geistdoerfer au sujet de la disparition de « la "race" des marins » qui ne transmettent plus les « connaissances, les techniques, les savoirs, les rêves… les outils particuliers » propres à leur profession se vérifierait-elle ? Qu'entend l'anthropologue en distinguant les « marins », des « terriens » et des « terriens/marins » ?

Être marin : acquérir des techniques du corps et de l'esprit ?

Dans un article intitulé « Aimer la mer : une technique du corps et de l'esprit », Aliette Geistdoerfer étudie la « relation particulière » qu'entretiennent les marins-pêcheurs à l'élément naturel marin : « Les marins professionnels vivent et travaillent en mer ; ils ont de ce fait des relations techniques, mentales et sensorielles avec elle, directement ou par l'intermédiaire des embarcations à bord desquelles ils vivent et grâce aux outils de pêche et de navigation. La mer "donne son sens" à leur vie parce qu'ils sont nés terriens et qu'ils doivent se "construire", se transformer, physiquement et moralement – l'un ne va pas sans l'autre – pour devenir des *marins*, soit des êtres "issus de la mer", "autres". »[4]

---

[1] Philippe VIANNAY, *Du bon usage de la France. Résistance, journalisme, Glénans*. Paris, Editions Ramsay, 1988, p. 243-245.

[2] Françoise PÉRON, « La renaissance de la navigation sur d'anciens bateaux de travail pour le loisir », p 135-149 in : *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires*, Rennes, PUR, 2005, p. 140.

[3] *Id.*, p. 143.

[4] Aliette GEISTDOERFER, « Aimer la mer : une technique du corps et de l'esprit », p. 153-172 in *Dans le sillage des techniques. Hommage à Robert Cresswell*, Paris, L'Harmattan, 1999, p. 154.

Bien qu'elle ne cite pas Marcel Mauss l'auteure décrit avec précision, dans la lignée de ce dernier, les différentes « techniques du corps » que les marins doivent développer à bord : apprentissage d'un équilibre pour s'adapter aux mouvements perpétuels du bateau, de la vue pour « lire » la mer et la côte et de l'ouïe pour repérer les variations significatives des bruits du moteur, du vent ou des engins de pêche :

> Les marins-pêcheurs, grâce à l'usage de leurs différents sens, vue, ouïe mais aussi toucher et odorat, acquièrent peu à peu d'une part, les savoirs fondamentaux sur la mer, le vent, les espèces à pêcher, savoirs grâce auxquels ils agissent habituellement, naviguent, pêchent, et d'autre part, les variantes de ces savoirs qui leur permettent de décoder l'ensemble des messages « exceptionnels » reçus par l'observation et l'ouïe. Ces derniers vont sans cesse leur permettre de modifier le déroulement de leurs activités qu'il faut adapter pour prévenir l'incident/accident. Les marins pêcheurs ont établi un « dialogue » avec la mer et le vent en façonnant leurs sens de telle manière que ceux-ci sont devenus « marins » et « en alerte ». [1]

Comme l'ont montré les sociologues du sport, cet apprentissage sensoriel est également au centre de l'activité nautique, la voile étant une activité physique et sportive « à dominante technologique et informationnelle » [2].

Bien que l'anthropologue nie aux plaisanciers l'identité de « marins », le maniement d'un voilier, ne serait-ce que pour effectuer une manœuvre de sortie de port dans la rivière de l'Odet par exemple, en dehors de l'étale, nécessite un apprentissage de tous les sens qui ne peut s'acquérir que sur la longue durée, que la sociologue Cécile Créac'h décrit comme la formation d'un « habitus marin »[3]. Il s'agit d'un « apprentissage par corps » : « Ces sensations ressenties par le corps à travers le comportement du bateau finissent elles aussi par faire ce que l'on nomme le "sens marin". Le "sens marin" traduit ce que l'on a appris par corps. Il finit par exprimer davantage un être qu'un avoir, c'est-à-dire ce que l'on est plus que ce que l'on possède. […] On comprend également que les mots, la verbalisation des actions, s'avèrent inutiles entre les équipiers. » [4]

La mer dans l'analyse des techniques

Quelle place accorder à l'élément naturel marin dans l'analyse des techniques, qu'elles soient de navigation ou d'habitation du voilier ? Pour Aliette Geistdoerfer, il s'agit d'un « partenaire » avec lequel les hommes nouent des relations physiques et mentales – ce sont les « marins » - ou uniquement mentales – ce sont les « terriens/marins ».

La mer apparaît comme une entité avec des caractéristiques propres tant physiques – « la mer est un milieu naturel bien particulier. Sa principale propriété, qui l'oppose fondamentalement à la terre, c'est d'être vivante » – que mentales – elle « est identifiée principalement à la liberté individuelle et à l'absence des contraintes terriennes ».

Ces représentations liées au milieu naturel sont propres aux marins pêcheurs qui ont le sentiment d'établir une relation affective forte avec la mer : « Les marins pêcheurs ont établi un "dialogue" avec la mer et le vent en façonnant leurs sens de telle manière que ceux-ci sont devenus "marins" et "en alerte". Ils peuvent vivre et travailler en mer dans des conditions "inhumaines" (pour un terrien) car ils "aiment la mer". »[5] L'anthropologue

[1] Aliette GEISTDOERFER, « Aimer la mer : une technique du corps et de l'esprit »…, *op. cit.,* p. 164.
[2] Christian POCIELLO, *Les cultures sportives*…, *op. cit.,* p. 45.
[3] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers …, op. cit.,* p. 452.
[4] *Id*., p. 447.
[5] Aliette GEISTDOERFER, « Aimer la mer… »…, *id.,* p. 164.

développe ensuite une analyse symbolique qui réifie le contenu imaginaire qui lui est attribué par les pêcheurs : c'est « elle » qui « dresse » les pêcheurs dans leur corps et leur esprit : « Les marins pêcheurs, "aiment la mer", elle est devenue un partenaire qui les a dressés physiquement et moralement. Ils y ont trouvé des lieux de travail, de vie et de pensée. Ils sont modelés dans leur corps et dans leur esprit. » [1]

Par conséquent, « elle » devient une raison explicative des valeurs liée à une identité – ou une nature ? – de « marin » : « Les caractéristiques de la mer, nous l'avons vu, sont différentes de celles de la terre. Ceux qui vivent en mer deviennent "autres", la mer et les marins étant porteurs de valeurs opposées à celles qui s'attachent à la terre et aux terriens. Rien d'étonnant à ce que les *terriens/marins* qui aiment la mer veuillent et puissent vivre autrement que les terriens. » [2]

L'auteure attribue une part explicative importante au contenu symbolique de la mer. Ses caractéristiques de mobilité et d'imprévisibilité deviennent des valeurs expliquant l'attirance ou la répulsion pour la terre – immobilité et normes coercitives - ou la mer – liberté liée à l'imprévu et au changement, liberté d'échapper aux règles terriennes :

> Toujours des références à l'imprévu, à la mobilité et à l'inattendu de celui qui « aime la mer », qualités opposées à celles reconnues par les *terriens* ! Dialoguer avec la mer, l'écouter et lui répondre, pour pouvoir ouvrir les portes d'un monde autre que celui des terriens, un monde « meilleur » pour soi car celui des terriens avec ses normes n'est pas « supporté ». Les uns aiment la mer pour tout ce qu'elle s'oppose et donc les oppose aux normes, valeurs et usages des terriens et de la terre […]. Les marins pêcheurs ont toujours, eux aussi, justifié leur « amour » de la mer et de leur métier par l'argument de la « liberté ». […] Cette liberté est acquise par opposition aux obligations temporelles et spatiales que les terriens « s'imposent ». Les *terriens/marins* parlent aussi de « liberté », comme les marins pêcheurs ; en regardant le littoral ou du bord d'un bateau, ils échappent aux autres ; ils peuvent faire et penser « toutes les folies », sans que quiconque puisse les « rappeler à l'ordre » car l'ordre marin, ce sont eux qui le créent ! Cette liberté, marins et *terriens/marins*, l'acquièrent en vivant avec la mer, ils abandonnent en effet les habitudes des terriens et peuvent ainsi « lire », écouter et « aimer » la mer. Ils ont fondamentalement transformé leurs façons de voir, d'écouter et de penser. [3]

Pour Aliette Geistdoerfer, « marins » et « terriens/marins » acquièrent véritablement cette liberté « en vivant avec la mer » car « ils abandonnent en effet les habitudes des terriens ». Le discours sur la liberté en mer est apparemment aussi présent chez les marins pêcheurs que chez les plaisanciers rencontrés. Pourtant, la comparaison entre la navigation de travail et celle de loisir apparaît difficile en regard des oppositions entre loisir et travail, liberté et aliénation. Le travail ethnologique est alors soumis aux limites d'une interprétation fondée sur la seule analyse du discours.

La référence à cet imaginaire implique-t-elle une coupure culturelle entre la terre et la mer ? La terre est-elle indubitablement immobile en s'opposant à une mer « vivante » ? La « liberté », la « mobilité » et « l'imprévu » ne représentent-ils pas des qualités attribuées aussi à la vie urbaine contemporaine trépidante ? De plus, la vie à bord est strictement réglementée par le droit maritime. De quelle « liberté » s'agit-il ? La « liberté » est-elle la même selon la place occupée, patron ou matelot ?

La navigation de plaisance s'inscrit dans le « désir du rivage » qui naît en Occident au 18e siècle et qui ne cesse de se développer depuis. La plaisance est souvent considérée comme une pratique utilisant les plans d'eau comme territoire de déplacement. Quel est le

[1] Aliette GEISTDOERFER, « Aimer la mer : une technique du corps et de l'esprit »…, *op. cit.*, p. 166.
[2] *Id.*, p. 167.
[3] *Ibid.*, p. 170-172.

statut du rivage dans la navigation ? C'est un lieu de passage entre la terre et le bateau sur l'océan. Le voilier ne serait-il pas un lieu d'où l'on peut regarder, pour le plaisir, le rivage ? Les villégiateurs regardent du rivage les voiliers longeant la côte : c'est l'illustration choisie pour la couverture de l'ouvrage d'Alain Corbin[1]. Que regardent les yachtsmen représentés ? Aller en mer consiste, pour certains plaisanciers rencontrés, à prendre de la distance par rapport à la vie urbaine afin de mieux y revenir ensuite : « En mer, on voit mieux la terre » déclare Robert, interrogé à Brest en 2002.

Plutôt qu'une distinction de type culturaliste entre « marins », « terriens » et « terriens/marins », l'étude de la navigation de plaisance permet d'envisager de lire une culture à travers la dialectique qu'elle instaure entre terre et mer, en terme de passages, de résidences multiples, de reformulation de rôles sociaux et d'inventions individuelles permanentes de techniques de navigation et d'habitation.

Les « habitudes des terriens » sont-elles vraiment abandonnées par les marins comme l'indique Aliette Geistdoerfer ? Acquérir des « techniques du corps et de l'esprit » nécessaires à la vie en mer est-il un processus impliquant la perte, l'oubli, la disparition de toutes les pratiques et représentations acquises à terre ? Tout comme en plaisance, les pêcheurs habitent à bord. Qu'en est-il des techniques du corps, des dispositifs matériels et des règles sociales propres à l'alimentation, au sommeil, à l'hygiène, etc. ?

La mer, environnement naturel, n'est pas le « partenaire » unique du marin : l'équipage, environnement social, et le bateau et ses équipements, environnement matériel, paraissent constituer des partenaires tout aussi déterminants dans l'analyse d'une culture maritime.

2) Une analyse par le bateau : l'ethnologie nautique

Dans le champ de la navigation de travail, d'autres travaux existent, axés sur la description et l'étude du bateau. Le vocabulaire change. L'objet n'est plus le « maritime », c'est-à-dire « qui a rapport à la mer »[2], mais devient le « nautique », c'est-à-dire « relatif à la technique de navigation »[3], donc propre au bateau. François Beaudouin, qui fait partie du Centre d'Ethno-Technologie en Milieux Aquatiques (CETMA), publie en 1973 un article intitulé « En faveur de l'ethnologie nautique »[4].

Pour lui, l'ethnologie nautique est la connaissance des cultures nautiques « traditionnelles », en opposition aux cultures « savantes ». Les cultures nautiques savantes sont « le commerce international, la guerre et la plaisance ». Elles se distinguent par leur caractère citadin et unificateur, par la transmission écrite du savoir et la forte hiérarchisation sociale. Celles traditionnelles sont « le cabotage, la pêche et la batellerie ». En opposition aux cultures savantes, la transmission du savoir est orale. Les cultures nautiques traditionnelles sont « rustiques, elles mettent les hommes en rapport avec l'univers naturel et de ce fait sont profondément enracinées dans la géographie et dans l'histoire de notre pays ».[5]

L'auteur, en promouvant l'étude des cultures nautiques traditionnelles, s'oppose à la place dominante faite à la culture nautique savante dans les institutions comme le Musée de la Marine ainsi que dans les ouvrages scientifiques. Cependant, il ne nie pas l'intérêt d'une étude

[1] Alain CORBIN, *Le territoire du vide*…, *op. cit.,* « Œuvre de Caspar David FRIEDRICH : Femme sur la plage de Rügen ».
[2] *Le Grand Robert de la langue française*, « Maritime », Tome 4, Paris, Dictionnaires Le Robert, 2001, p. 1202.
[3] *Le Grand Robert de la langue française*, « Nautique», Tome 4, Paris, Dictionnaires Le Robert, 2001, p. 1833.
[4] François BEAUDOIN, « En faveur de l'ethnologie nautique », *Le Petit Perroquet*, N°11, p. 34-39.
[5] *Id.*, p.36.

sur les cultures savantes dont fait partie la navigation de plaisance. Il collabore d'ailleurs à la jeune revue *Bateaux* née en 1958, signant de nombreux dessins de voiliers de plaisance.

Le bateau comme totalité culturelle

Alors conservateur du Musée de la batellerie à Conflans-Sainte-Honorine, François Beaudouin s'inscrit dans la tradition française des arts et des traditions populaires définie par Françoise Zonabend : méthode d'inventaire et de collectage d'objets dans une optique muséographique et approche monographique des communautés. [1]

Dans cette optique patrimoniale, la place faite à l'objet matériel est grande. Le chercheur considère que c'est à partir de l'étude de l'objet que l'on accède à la compréhension de la communauté qui l'a produit. Ainsi, précise l'auteur,

> Le bateau tient une place de choix dans l'éventail des objets d'étude [de l'ethnologie nautique]. Véritable organisme artificiel autonome, étroitement intégré aux systèmes d'activité, il évolue dans le temps, s'adapte au milieu où il travaille ; il porte inscrit dans son architecture des traces des innombrables facteurs qui l'ont façonné […]. Il ne s'agit plus de décrire un bateau type […] ; considéré comme l'agent essentiel des activités nautiques, il doit être étudié non seulement en lui-même, mais comme témoin de ces activités, comme foyer de convergence des relations activité nautique-univers […]. [2]

Les tenants de l'ethnologie nautique considèrent que ce n'est qu'à partir de l'étude du bateau qu'il est possible de saisir le sens des activités nautiques qui s'y déroulent. Ce point de vue s'oppose radicalement à celui de l'anthropologie maritime pour lequel un objet technique ne prend sens que dans un système technique mis en relation avec d'une part, la société globale dans laquelle il s'insère et d'autre part, un système symbolique qu'il s'agit de mettre en évidence. Pour l'ethnologie nautique, le point de vue est inversé : le sens à chercher se concentre sur l'objet-bateau, qui devient l'objet « fétiche » représentatif d'une culture en voie de disparition.

Aliette Geistdoerfer manifeste son désaccord avec une telle position : « S'il est compréhensible que ces ethnologues aient privilégié l'étude de ce qui est un objet original et une expression culturelle d'une très grande richesse, il n'est pas admissible que le Bateau devienne aujourd'hui "un culte" et que des autorités culturelles, voire scientifiques, soutiennent le développement quasi-exclusif d'études de cet objet plutôt que d'aider les recherches sur les gens qui ont "vécu" ces objets. » [3]

À la recherche d'une culture maritime perdue

Outre leurs positions théoriques, les objectifs de l'anthropologie maritime et de l'ethnologie nautique diffèrent : alors que le premier courant cherche à comprendre les

[1] Françoise ZONABEND, « Les recherches sur la France », p. 296-297 in : *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie*, Paris, PUF, 1991.
[2] François BEAUDOUIN, « En faveur de l'ethnologie nautique », …, *op. cit.*, p. 37.
[3] Aliette GEISTDOERFER, « Introduction. Des hommes et des bateaux »…, *op. cit.*, p.7-11.

changements contemporains affectant le monde de la pêche, le second souhaite faire connaître au grand public des cultures nautiques traditionnelles avant qu'elles ne disparaissent. Le bateau semble être le médiateur idéal pour représenter ces cultures auprès « d'une clientèle d'intérêt »[1]. Le programme de l'ethnologie nautique est mis en pratique par le groupe Ar Vag[2] qui « s'est donné pour tâche la sauvegarde, par divers moyens, du patrimoine culturel des hommes du littoral français »[3]. D'importants ouvrages d'ethnographie nautique[4] seront publiés ainsi qu'une revue : *Le Chasse-Marée. Histoire et ethnologie maritimes.*

En 1984, Bernard Cadoret, membre d'Ar Vag et futur directeur du *Chasse-Marée,* présente dans la revue *Terrain* un guide méthodologique pour l'enquête ethnographique. L'objectif de l'auteur est de fixer à partir de l'étude du bateau, « choisi comme fil conducteur », des techniques et des pratiques datant des années 1890-1930, dont certaines « se sont maintenues sans changements vraiment notables depuis trois ou quatre siècles »[5]. Les sources recommandées sont l'iconographie (photographies, cartes postales), les œuvres d'art (gravures, peintures, maquettes et plans) et les archives (inscription maritime, registres matricules des navires, registres des rôles d'armement, cahiers de correspondance des quartiers maritimes, Ponts et Chaussées, Archives départementales, privées et nationales). L'auteur précise que l'enquête orale est « apparue d'emblée comme fondamentale […]. Il fallait enfin donner la parole aux derniers survivants de ces temps où le chêne, le goudron et l'ocre rouge tissaient la trame des jours ». Cependant, un peu plus loin dans l'article, il est indiqué que l'enquête orale n'est pas fiable et « ne peut constituer qu'un complément, un prolongement, un affinement de l'étude iconographique, […] les témoignages oraux sont fragiles et incomplets sur ces questions »[6].

Ainsi, les témoignages ne remplaceraient pas l'étude de la culture par l'analyse de la photographie. Cette dernière, plus que toute autre source, semble pouvoir révéler la vérité d'une « vraie » culture traditionnelle qui échapperait même à ses derniers représentants dont les témoignages sont jugés peu fiables.

Cette approche patrimoniale de la culture, centrée sur l'objet-bateau, connaît aujourd'hui un développement considérable. Elle diffère de l'ethnologie nautique définie par François Baudouin. En effet, si ce dernier se rattache à une modélisation théorique anthropologique, et tout particulièrement à celle proposée par André Leroi-Gourhan, les travaux du groupe Ar Vag sont essentiellement descriptifs. On peut donc les qualifier d'ethnographie nautique. Depuis quelques années, l'intérêt patrimonial pour les bateaux de travail s'est étendu à la marine de plaisance. *Le Chasse-Marée* publie ainsi régulièrement des articles sur des figures de l'architecture navale de la plaisance d'avant 1960 – date d'apparition des voiliers en polyester – ainsi que sur la restauration et la reconstruction de yachts dits « classiques ».

[1] François BEAUDOUIN, « En faveur de l'ethnologie nautique » …, *op. cit.*, p. 38.
[2] « Ar Vag » signifie « le bateau » en breton. Le groupe fut créé en 1972.
[3] Bernard CADORET, « Sources pour l'ethnographie maritime », *Terrain*,N° 2, 1984, p. 33.
[4] François BEAUDOIN, Bernard CADORET & Nicolas LAMBERT, *Bateaux des côtes de France*, Grenoble, Quatre Seigneurs, 1975.
Bernard CADORET, D. DUVIARD, J. GUILLET & H. KERISIT, *Ar Vag. Voiles au travail en Bretagne atlantique.* Douarnenez, Ed. de l'Estran, 1983.
[5] Bernard CADORET, « Sources pour l'ethnographie maritime »…, *id.*
[6] *Ibid.*, p. 38.

Démarche patrimoniale et démarche ethnologique

L'intérêt méthodologique porté aux sources photographiques par l'ethnographie nautique est lié à l'objectif recherché. En effet, il s'agit de reconstruire un passé pour et par des contemporains. Des chercheurs en sciences sociales prennent aujourd'hui ce phénomène de mise en patrimoine - ou patrimonialisation - pour objet de recherche. Pour Françoise Péron[1], tout patrimoine est subjectif, identitaire et stratégique. La démarche patrimoniale est différente de celle historique ou ethnologique.

En effet, la définition de la culture donnée par le groupe Ar Vag diffère de celle des ethnologues. Pour l'ethnographie nautique, la culture est réifiée : il existe une « vraie » culture maritime à découvrir dans le passé et à transmettre aux générations futures. Dans la démarche de l'ethnologue, la culture est considérée comme le produit d'une interprétation d'un chercheur qui utilise des données et un cadre théorique particulier. La culture mise en évidence est en relation avec la société et est donc en perpétuelle transformation. Le recours au passé permet uniquement de mieux comprendre la culture contemporaine, qui ne se saisit qu'à travers la parole et les pratiques des marins.

La démarche de patrimonialisation qui s'est d'abord attachée aux bateaux de travail à partir des années soixante-dix, s'étend à la navigation de plaisance depuis une dizaine d'années : la plaisance contemporaine n'est traitée qu'en référence à une plaisance passée, dite « classique ». Ainsi, seuls les bateaux de plaisance en bois furent autorisés à participer à la parade nautique lors de la grande fête du patrimoine maritime organisée à Brest en juillet 2004. Les premiers voiliers en polyester n'appartiennent-ils pas au « patrimoine » de la plaisance ? Que dire de l'emblématique *Pen Duick I*, première réplique en polyester d'un yacht de course de la fin du 19e siècle représentant pourtant cette plaisance « classique » ?

Il apparaît clairement que la mise en patrimoine relève plus d'un choix idéologique et politique de distinction d'objets que d'une démarche de compréhension d'une culture contemporaine. Le bateau de plaisance patrimonialisé devient signe de distinction[2]. On parle alors de « yachting classique »[3] et de « belle plaisance »[4]. Il s'agit de distinguer cette pratique de navigation d'une autre plus commune, perçue comme moins "jolie", effectuée sur des bateaux en polyester. Pour cela, l'histoire d'une « belle plaisance » est évoquée à l'aide d'images de voiliers luxueux et de régates prestigieuses, fort loin de celle plus populaire, pratiquée sur des bateaux plus petits construits pour la plupart en polyester. Des héros comme Éric Tabarly portent le mythe d'une plaisance forte d'un glorieux passé et ouverte à tous[5].

Lors de ma recherche, j'ai rencontré des acteurs du patrimoine de la plaisance « classique » : propriétaires de voiliers, membres d'associations de sauvegarde de bateaux traditionnels, directeurs et personnels de musées. Ils ont accepté de me communiquer les archives qu'ils possédaient, de prendre du temps pour me parler de leur bateau et parfois même de m'embarquer. Autour d'un objet commun, le bateau, nous avons échangé. Pour tous, le bateau est fortement investi, objet de tous leurs soins, aux heures de leur temps libre ou de travail. Pour moi, le voilier est le lieu d'une recherche sur les pratiques de son

[1] *Le patrimoine maritime : construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens* / sous la direction de Françoise Péron, Rennes, PUR, 2002.

[2] Selon la définition donnée par le sociologue Pierre BOURDIEU dans *La distinction*, Paris, Les Editions de Minuit, 1979.

[3] La revue *Yachting Classique* est publiée depuis 2001.

[4] Le Yacht Club de l'Odet (à Bénodet, Finistère) organise chaque année, en juin, une régate nommée « *Les Rendez-vous de la Belle Plaisance* ». Le Musée du bord de mer de Bénodet consacre une partie de son exposition permanente à la « *belle Plaisance* ».

[5] Stéphanie JOSSO, « La figure d'Eric Tabarly et le développement de la plaisance française. Naissance et évolution d'un mythe »…, *op. cit.*

habitation. Ainsi, il y eut un malentendu à propos de notre intérêt commun pour ces navires. Cependant, il existe une émotion commune. Pour saisir ce qui relie acteurs du patrimoine et chercheurs, peut-être faudrait-il évoquer la fascination ou bien l'émotion esthétique ressentie à propos d'un objet – discours d'un acteur, bateau, une trace écrite ou image - évoquant le passé.

Ainsi, pour Bernard Cadoret, « il y a quelque chose de fascinant à apprendre de la bouche d'un homme de mer des faits qui pourront se trouver vérifiés par des écrits vieux de 150 ans, ou d'obtenir d'un matelot de 90 ans des renseignements assez précis sur les bateaux utilisés par son grand-père… dans la première moitié du XIX^{e} siècle ! »[1]. L'historienne Arlette Farge parle également de la fascination qu'exercent les sources sur le chercheur, tout en pointant la nécessité d'aller au-delà dans un travail de recherche :

> Des traces par milliers… c'est le rêve de tout chercheur […]. Leur abondance séduit et sollicite, tout en maintenant le lecteur dans une sorte d'inhibition. Que veut dire exactement : disposer de sources innombrables, et comment tirer efficacement de l'oubli des existences qui n'ont jamais été retenues, pas même de leur vivant […] ? Si l'histoire est résurrection intacte du passé, la tâche est impossible ; pourtant ce peuplement insistant ressemble à une requête. Devant elle, il se peut qu'on soit seul à la manière d'un individu confronté à la foule ; seul et quelque peu fasciné. Parce qu'on pressent à la fois la force du contenu et son impossible déchiffrement, son illusoire restitution. La tension s'organise - souvent conflictuellement - entre la passion de la recueillir tout entière, de la donner à lire toute, de jouer avec son côté spectaculaire et son contenu illimité, et la raison, qui exige qu'elle soit finement questionnée pour prendre sens. C'est entre passion et raison qu'on décide d'écrire l'histoire à partir d'elle. [2]

Les acteurs du patrimoine, tout comme les chercheurs en sciences sociales, sont saisis par le sentiment de réalité qui émane des sources. Cependant, leur positionnement et leurs objectifs diffèrent. Le chercheur tente d'instaurer une rupture avec le « sens commun » : pour problématiser son objet, il doit rompre avec la fascination que peuvent exrecer sur lui les sources et les objets.

Les acteurs du patrimoine et la question de la définition de la plaisance

L'histoire de la plaisance est un sujet auquel les professionnels du patrimoine se sont intéressés avant ceux de la recherche en sciences humaines et sociales. Ce phénomène est contemporain du mouvement de patrimonialisation évoqué précédemment.

En écrivant une histoire de la plaisance et en sélectionnant les bateaux-objets qui semblent représentatifs de cette pratique, les acteurs du patrimoine proposent un modèle de la culture plaisancière. Ce dernier influence les axes de développement de la politique culturelle, les représentations associées à la pratique et la pratique elle-même.

[1] Bernard CADORET, « Sources pour l'ethnographie maritime »…, *op. cit.*, p. 34.
[2] Arlette FARGE, *Le goût de l'archive*, Paris, Seuil, 1989, p. 22.

Naviguer pour son plaisir : luxe, courses et exploits

En 1979, le Musée de la Marine de Paris organise au Palais Chaillot une exposition intitulée *Les loisirs sur l'eau, histoire de la plaisance en France 1640-1940*[1]. Les auteurs du catalogue s'interrogent sur la difficulté à définir la plaisance. Aussi, ils s'accordent sur une acception la plus large possible : « La Plaisance, c'est naviguer pour son plaisir- ou pour celui de quelqu'un d'autre – qu'il s'agisse de vocation individuelle ou de royal Bon Plaisir…»[2].

Le choix est fait de ne pas traiter la pratique après 1945. En effet, la massification de la plaisance après la dernière guerre et la construction de voiliers avec des matériaux nouveaux (polyester et contre-plaqué) paraissent, pour les auteurs, marquer une rupture. C'est plus tard, dans les années 1990, que les acteurs du patrimoine poseront la question de la conservation des bateaux innovants construits après 1945.

Les « grandes dates de la Plaisance » répertorient chronologiquement, à partir du début du 17e siècle, les créations des sociétés nautiques, les régates et les exploits circumterrestres dans le monde anglo-saxon et en France. L'exposition fait la part belle aux grands yachts royaux. Cette première exposition sur la plaisance présente un yachting associé à la course, aux exploits héroïques et aux yachts de luxe appartenant à une élite aristocratique.

La plaisance : une évolution technique ?

En 1992 a lieu à Nantes un colloque intitulé « Le patrimoine maritime et fluvial »[3] auquel participent divers acteurs du patrimoine maritime dont des ethnologues. Henri Bourdereau pose la question du statut patrimonial des voiliers récents : « En effet leur banalisation relative n'atteint pas la sensibilité commune qui s'aperçoit, parfois trop tard, de leur valeur et de leur représentativité d'une époque ou d'un stade d'évolution de technologies particulières. »[4]

Toute mise en patrimoine de la plaisance suppose une définition préalable de celle-ci. Or, l'auteur constate qu'une telle définition n'existe pas : « Il n'existe pas une véritable définition juridique du navire de plaisance qui permettrait une classification formelle. Actuellement cette définition passe par des critères d'usage et, aussi imparfaits qu'ils soient, nous sommes un peu contraints de nous y référer. C'est ainsi que les textes réglementaires techniques relatifs à la sécurité de la navigation définissent le navire de plaisance comme "un navire à usage privé, pratiquant une navigation sportive ou touristique". »[5]

Henri Bourdereau développe ensuite l'idée d'une filiation des bateaux de plaisance avec ceux des marines de pêche ou de service. Il propose une conception évolutionniste de la technique et préconise l'identification de « moments clés ». L'histoire de la plaisance est envisagée comme l'étude de l'évolution du voilier en tant qu'objet technique et produit architectural : « Un bateau de plaisance est révélateur d'un niveau des techniques et des conceptions architecturales mais aussi d'un certain état des pratiques ; et dans l'histoire de la plaisance on trouvera des moments clés où certains matériaux ou concepts, par exemple, ont

[1] Musée de la Marine, *Les loisirs sur l'eau, histoire de la plaisance en France 1640-1940*, Palais Chaillot , Paris, 1979.
[2] *Id.*, p. 5.
[3] Direction du Patrimoine, *Actes des colloques de la Direction du Patrimoine. Le patrimoine maritime et fluvial*, Nantes, avril 1992, Paris, Direction du Patrimoine, 1993.
[4] Henri BOURDEREAU, « Les bateaux de plaisance », p. 96-99 in : *Actes des colloques de la Direction du Patrimoine. Le patrimoine maritime et fluvial.* Nantes, avril 1992, Paris, Direction du Patrimoine, 1993.
[5] *Id*. p. 98.

fait prendre un virage significatif à l'évolution de "l'espèce". Il s'agira parfois, comme nous l'avons vu, de la réapparition d'une idée ou d'une conception bien antérieure, permettant justement d'établir un lien avec un patrimoine malheureusement perdu. »[1] Dans cette conception d'histoire technique évolutive – la plaisance est comparée à une « espèce » - les usages ou pratiques des plaisanciers sont mentionnés mais ils ne constituent pas l'objet de recherche. Cette posture est proche de celle de l'ethnologie nautique développée par François Beaudouin.

Henri Bourdereau préconise un inventaire d'urgence du patrimoine de la plaisance en y incluant les archives des chantiers et architectes, des maquettes et une iconographie. Ce projet patrimonial s'incarne dans le Conservatoire international de la Plaisance de Bordeaux, défini par ses concepteurs comme « un musée techno-sociologique vivant (…) montrant les différentes étapes de la modernité, dans la mesure où l'histoire de la plaisance établit un panorama chronologique des technologies les plus avancées à chaque époque et replace les bateaux dans leur élément où seront exposés des bateaux à moteur et à voile, des plus anciens aux plus modernes, chacun mettant en évidence les aventures heureuses ou malheureuses de la plaisance. »[2] L'orientation théorique de ce projet laisse de côté les pratiques peu « nobles » de la promenade du dimanche et du cabotage en famille, comparativement à celles valorisées de régate ou de course-croisière.

Les plaisanciers oubliés

Au cours du même colloque, Aliette Geistdoerfer fait entendre le point de vue des usagers dans la définition du patrimoine. Elle souligne la confusion entre la définition de la culture par les ethnologues et celle utilisée par les acteurs du patrimoine :

> Le terme de patrimoine est utilisé de plus en plus souvent dans le sens de culture. Le fait de remplacer le terme de culture par celui de patrimoine n'est pas sans signification idéologique […]. Pourquoi exclure le terme culture ? Ce terme pour une grande partie des gens, principalement pour ceux qui, dans les instances officielles doivent développer la culture française ne recouvre que la culture des Beaux-Arts, la Musique, l'Architecture… alors que pour les ethnologues, dont c'est l'objet d'étude comme pour beaucoup de citoyens, il n'y a pas la Culture et les cultures populaires, il y a : tout ce qui dans les pratiques des gens, à quelques groupe social qu'ils appartiennent, tout ce qui leur permet de se différencier d'un groupe à l'autre, tout ce qui leur permet de se reconnaître et de s'identifier à des échelles sociales différentes : en tant que Français, Bretons, de telle commune, ou de telle profession, etc… […] Ainsi en parlant de patrimoine maritime et non de culture maritime on peut choisir de quoi on veut parler –bateaux, monuments…et on évite de parler de ceux qui ont fabriqué ces biens, créé les cultures maritimes car ce sont eux, qui, de par leurs pratiques, peuvent définir ce qu'est une culture maritime. [3]

Il semblerait que les options théoriques défendues par l'anthropologue n'aient pas été entendues ni développées dans l'univers du patrimoine maritime de la plaisance. Aujourd'hui, les expositions consacrées à la plaisance célèbrent toujours un yachting élitiste de courses et d'exploits valorisant les voiliers comme objets techniques à la pointe d'un progrès incontesté.

---

[1] Henri BOURDEREAU, « Les bateaux de plaisance »…, *op. cit.*

[2] *Id.*, p. 99.

[3] Aliette GEISTDOERFER, « Conditions sociales et processus historique de constitution d'un patrimoine maritime. L'ethnologie maritime, état des recherches en France », p. 185-191 in *Actes des colloques de la Direction du Patrimoine. Le patrimoine maritime et fluvial. Nantes, avril 1992.* Paris, Direction du Patrimoine, 1993.

Les bateaux à bord desquels j'ai pu rencontrer des plaisanciers qui pratiquent des sorties à la journée ou pour quelques jours ne figurent pas dans le panthéon du patrimoine plaisancier. Le Musée du bord de mer de Bénodet (Finistère) présente lors de son ouverture, en 2003, une exposition consacrée à la « Belle plaisance » : un panneau d'exposition cite un architecte naval associant les voiliers de la plaisance de masse à des « bidets »... Les historiens de la plaisance ne s'intéressent guère à l'histoire de la « petite » plaisance.

La plaisance : un objet ethno-anthropologique à l'état de projet

La revue *Ethnologie française* consacre un numéro à l'ethnologie maritime en 1979[1]. Les articles présentés traitent de l'histoire, des pratiques et des représentations du monde de la pêche. Depuis, la plupart des publications relatives au champ du maritime concernent essentiellement les communautés de pêcheurs. Quelques chercheurs ont enquêté en France auprès d'autres marines : marine militaire par Serge Dufoulon[2] et marine marchande par Maurice Duval[3]. Les anthropologues ne se sont pas encore intéressés aux professionnels de la marine de plaisance, qui semblerait ne pas encore apparaître comme un objet de recherche légitime. En effet, les ethnologues ne consacrent que depuis peu des travaux aux loisirs et aux cultures bourgeoises et « savantes ».

Pourtant, dès 1973, François Beaudouin considère l'étude de la navigation de plaisance, « pratique nautique savante », comme légitime : « Il y a encore beaucoup à dire à propos de ces navigations savantes, et même à découvrir dans certaines directions inexplorées (dans le domaine de la plaisance actuelle par exemple). »[4] L'auteur souligne le lien de la plaisance à la société urbaine occidentale : « La plaisance […] offre une bonne image de notre société, par l'architecture de ses bateaux et par la multiplicité de ses "genres", reflets nautiques des grands mythes sociaux qui sont les nôtres : sport et effort physique avec le dériveur et le kayak ; sentiment de puissance par le motonautisme ; aventure totale de la navigation solitaire ; contact avec la nature par la pêche amateur, le dénudement et la plongée sous-marine, compétition sportive et sociale et consommation, isolement social et recherche d'une communauté plus humaine. »[5]

Il définit des thèmes de recherche anthropologiques qui seront développés dans les trente années suivantes : anthropo-sociologie du corps, du sport, de l'aventure, du voyage, du rapport à la nature, de la distinction sociale, etc. Il me semble que c'est grâce au développement de ces travaux qu'une étude de la plaisance s'avère aujourd'hui possible. Il aura fallu que les objets « proches » des ethnologues, de leur société et de leur appartenance sociale, puissent être considérés comme légitimes, au-delà de la règle méthodologique de la distanciation géographique et culturelle qui caractérisait la discipline jusqu'alors. L'étude du voilier de plaisance prend ainsi place dans une ethnologie du proche. Il amène à redéfinir les conditions de la distance culturelle, du « regard éloigné », qui est au fondement de la position épistémologique classique de l'ethnologue, comme je l'ai montré précédemment.

François Beaudouin présente une plaisance aux pratiques très diverses. Cette diversité est aujourd'hui définie par des chercheurs en sciences sociales comme prenant place

[1] *Ethnologie française*, « Ethnologie maritime », T.9, N° 2, 1979.
[2] Serge DUFOULON, *Les gars de la Marine. Ethnographie d'un navire de guerre*, Paris, Métailié, 1998.
[3] Maurice DUVAL, *Ni morts, ni vivants : marins ! …, op. cit.*
[4] François BEAUDOIN, « En faveur de l'ethnologie nautique »…, *op. cit.*, p.36.
[5] *Id.*, p. 35.

dans le champ du « nautisme »[1], la pratique du voilier habitable n'étant qu'une des multiples pratiques du nautisme.

Est-il possible de définir une anthropologie propre au monde maritime ? L'anthropologie maritime montre que l'étude des communautés maritimes se fait en lien avec la société globale. L'identité de « marins » se construit aussi en relation, voire en opposition avec celle de « terriens ». Le projet de mettre à jour des représentations invariantes liées au monde maritime est toutefois présent chez les chercheurs du courant de l'Anthropologie maritime. Avec le courant de l'ethnographie et l'ethnologie nautique, la question du maritime a pris une tournure patrimoniale. Le bateau, considéré comme une totalité culturelle, prend une place centrale dans l'étude des cultures maritimes. Je montrerai dans la deuxième partie qu'un même postulat théorique a été développé par les ethnologues au sujet de la maison. L'étude de la plaisance en France a surtout été le fait des acteurs du patrimoine dans une optique centrée sur le bateau comme objet produit d'une évolution technique et architecturale. Le programme de recherche de l'anthropologie maritime n'a pas été développé pour la marine de plaisance qui souffrirait de son appartenance au monde des loisirs et non à celui légitime des marines professionnelles.

Je souhaite maintenant développer les implications théoriques du courant de la technologie culturelle qui a inspiré tant les travaux de l'ethnologie nautique que ceux de l'anthropologie maritime. En effet, mon étude du voilier de plaisance comme lieu d'habitation appartient au champ de la culture matérielle. En France, l'analyse de la culture matérielle a largement été influencée par l'étude des techniques. Je m'interrogerai sur la place que cette tradition théorique laisse à l'étude des pratiques d'habitation du voilier de plaisance.

B. Comment étudier l'habitation à bord ? De la technologie culturelle à la culture matérielle

Les travaux en ethnologie sur le monde maritime ont débuté dans les années cinquante. Il s'agissait de décrire des communautés et sociétés de pêcheurs alors mal connues en comparaison des marines militaire et de commerce. Ces études se sont développées dans le courant de l'anthropologie des techniques et des savoirs naturalistes.

En 1972, un groupe de chercheurs fonde une association, le Centre d'Ethno-Technologie en Milieux Aquatiques, dans une logique pluridisciplinaire : « Le Centre d'Ethno-Technologie en Milieux Aquatiques (CETMA), financé par une aide individuelle du CNRS, a été créé, sous le patronage de A. Leroi-Gourhan, A. Haudricourt, M. Mollat et TH. Monod, par F. Beaudouin, A. Geistdoerfer et B. Koechlin, pour réunir une documentation et ainsi faciliter aux chercheurs sa consultation. »[2] Dans le comité d'honneur figurent André Leroi-Gourhan et André–Georges Haudricourt, considérés comme les pères fondateurs du courant d'analyse des techniques en anthropologie : la technologie culturelle.

Les chercheurs réunis au CETMA s'attachent à décrire les techniques de navigation et de pêche et à comprendre le système technique dans lequel elles s'insèrent. Leurs travaux paraissent dans les revues *Anthropologie maritime* et *Techniques & culture*.

Pour André-Georges Haudricourt, la technologie se conçoit comme une science humaine : « Si l'on peut étudier le même objet de différents points de vue, il est par contre sûr

[1] *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires* / sous la direction de Nicolas Bernard, Rennes, PUR, 2005.
[2] Aliette GEISTDOERFER, « Ethnologie des activités halieutiques »…, *op. cit.*, p. 9.

qu'il y a un point de vue plus essentiel que les autres, celui qui peut donner les lois d'apparition et de transformation de l'objet. Il est clair que pour un objet fabriqué c'est le point de vue humain, de sa fabrication et de son utilisation par les hommes, qui est essentiel, et que si la technologie doit être une science, c'est en tant que science des activités humaines. »[1]

En développant ce point de vue, l'auteur se démarque de l'analyse antérieure des technologues qui classent les objets à partir de « la matière travaillée » ou des « besoins satisfaits ». La technologie culturelle prend pour objet de recherche les « actions efficaces » sur la matière dans la fabrication et l'utilisation des objets matériels. Elle définit une technique comme « une action socialisée sur la matière, mettant en jeu les lois du monde physique. [Elle] met toujours en jeu quatre éléments : une matière, sur laquelle elle agit ; des objets […] ; des gestes ou des sources d'énergie […] qui mettent en mouvement ces objets ; des représentations particulières qui sous-tendent les gestes techniques. […] Ces quatre éléments forment toujours système. »[2]

1) Le bateau, un « organisme artificiel » ? Débat épistémologique sur le statut des techniques

Les productions matérielles ont été intégrées à l'analyse des cultures depuis les débuts de l'ethnologie au 19e siècle. Une part des travaux sur le maritime, et plus particulièrement sur les bateaux, porte sur la description des techniques de fabrication et d'utilisation ainsi que sur les représentations qui y sont associées.

La problématique générale est celle des rapports entre les cultures et les objets produits et utilisés. Les objets révèlent-ils la « culture » d'un groupe ? Sont-ils le lieu (dans leur conception, fabrication et utilisation) où se crée la culture ? Peut-on parler à propos des changements techniques d'une évolution ? Si oui, cette évolution est-elle à penser de façon autonome par rapport aux cultures ? Ces questions sont toujours d'actualité : les débats dans les revues comme *Ethnologie française* [3] ou *Techniques & culture* [4] en témoignent.

La part naturelle de la technique : le modèle de l'évolution biologique

Des débats ont lieu sur la place de la technique dans l'analyse de la culture. Différentes postures épistémologiques apparaissent en anthropologie. L'échange entre Pierre Lemmonier et Bruno Latour dans *Ethnologie française*[5] montre un désaccord sur le statut des techniques, et en particulier sur la place à accorder au modèle naturaliste.

---

[1] André-Georges HAUDRICOURT, *La technologie, science humaine. Recherches d'histoire et d'ethnologie des techniques.* Paris, Maison des Sciences de l'Homme, 1998 [1964], p. 38.

[2] Pierre LEMONNIER, « Technique (système) », p. 697-698 in : *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie*, Paris, PUF, 1991.

[3] ETHNOLOGIE FRANÇAISE, *Culture matérielle et modernité*, Vol. XXVI, N°1, Paris, Armand Colin, 1996.

[4] TECHNIQUES & CULTURE, *Efficacité technique, efficacité sociale*, N° 40, Paris, Maison des Sciences de l'Homme, 2002.

[5] ETHNOLOGIE FRANÇAISE, *Culture matérielle et modernité …, id.*

Le dualisme nature/société au coeur du débat

Pour Pierre Lemmonier, les techniques sont « un compromis entre des lois physiques universelles et l'inventivité sans bornes des cultures » : « Mais, alors que pour un ethnologue l'analyse des machines modernes conforte l'idée – qui remonte à Leroi-Gourhan (1943, 1945) – que les techniques sont toujours et partout une médiation et un compromis entre des lois physiques universelles et l'inventivité sans bornes des cultures, les sociologues qui sont spécialisés dans l'étude de ces mêmes machines considèrent que la prise en compte des lois de la nature n'apporte rien à la compréhension des rapports entre techniques, culture et société. » [1] Dans la méthode d'analyse proposée par l'auteur, il s'agit de prendre en compte deux ordres de phénomènes : les contraintes matérielles et physiques d'un côté et le social de l'autre.

Bruno Latour s'oppose à l'analyse « dualiste » - ou « moderne »[2] - de Pierre Lemmonier. En effet, à son avis, ce dernier procède, d'un point de vue méthodologique, à « une purification/conjonction » d'un pôle « nature » d'une part et d'un pôle « société/sujet » d'autre part : « Malgré son évidence, son ancienneté, son bon sens, je crois que ce programme de recherche par purification/conjonction rend incompréhensibles à la fois les techniques et les sociétés, à la fois les mondes modernes et les mondes traditionnels. C'est là le point essentiel, le seul qui vaille la peine à mon avis de discuter dans les pages de cette revue, car c'est le seul qui puisse avoir un effet sur l'ethnologie de la France. »[3]

Pour Latour, l'attachement des tenants de la technologie culturelle à l'autonomie et à l'irréductibilité des lois de la matière vis-à-vis du social est lié à la définition du social, associé aux seules représentations symboliques : « Le problème des ethnologues ou des sociologues modernistes, c'est qu'ils se font toujours du monde social une idée pitoyable – ce qui explique d'ailleurs leur difficulté à croire en leur discipline et à la dignité de la physique ou de la biologie. Pour eux, le social ne se manifeste que comme "mer de sens", "représentation", "histoire", "arbitraire", "convention", "contingence" et tout ce qui est solide, durable, universel, sérieux, efficace, pratique, réel, homogène, nécessaire se trouve du côté de la matière. » [4]

Ce débat épistémologique concerne toute recherche sur la culture matérielle. Quel est le statut à donner aux techniques ? Peut-on en faire une analyse « naturelle », séparée du social ? C'est en tous cas la posture proposée par les acteurs du patrimoine de la plaisance[5] et les chercheurs de l'ethnologie nautique.

Des bateaux qui évoluent comme des poissons ?

Le modèle d'analyse évolutionniste calqué sur le modèle des sciences de la nature auquel se réfère André Leroi-Gourhan est utilisé dans différents travaux portant sur les bateaux. L'ethnologie nautique, nommée également « technologie nautique » par François Beaudouin, s'inscrit dans ce modèle positiviste évolutionniste biologique :

---

[1] Pierre LEMONNIER, « Et pourtant ça vole ! L'ethnologie des techniques et les objets industriels », *Ethnologie française*, Vol. XXVI, N°1, 1996, p. 17-31, p.17.

[2] Voir Bruno LATOUR, *Nous n'avons jamais été modernes. Essai d'anthropologie symétrique,* Paris, La Découverte & Syros, 1997 [1991].

[3] Bruno LATOUR, « Lettre à mon ami Pierre sur l'anthropologie symétrique », *Ethnologie française*, Vol. XXVI, N°1, 1996, p.32-37, p. 33.

[4] Bruno LATOUR, « Lettre à mon ami Pierre sur l'anthropologie symétrique » …, *id.*, p. 35.

[5] Cf. Henri BOURDEREAU, « Les bateaux de plaisance »…, *op. cit.*

> Le bateau, quel qu'il soit, obéit à des nécessités physiques qui lui imposent leurs lois, toujours les mêmes ; par ailleurs, il ne peut exister en dehors d'une logique fonctionnelle spécifique : la technologie nautique. Enfin, et c'est là l'approche particulière de l'historien, le bateau est en devenir, il se transforme et, ce faisant, il obéit dans la durée à une logique évolutive particulière que l'on peut mettre en valeur, et qui nous permet de comprendre comment le bateau et les techniques nautiques naissent et se développent en se complexifiant, et aussi comment ils disparaissent. [1]

L'auteur fait l'hypothèse d'une évolution technique des bateaux soumise aux lois physiques du milieu aquatique : « Si l'on se place du point de vue très général de la translation sur notre planète, on voit qu'elle est formée de deux surfaces dont les propriétés sont bien différentes : celle du sol et celle de l'eau. […] Il va de soi que les avantages et les inconvénients propres à la nature de ces deux espaces de notre planète imposent leur loi aux objets que l'homme crée et, plus particulièrement, à ses véhicules artificiels, terrestres et aquatiques. »[2] Il évoque ensuite les lois propres aux matériaux utilisés : « Le matériau utilisé pour construire le bateau détermine plus ou moins sa structure, sa forme et ses dimensions ». Enfin, le bateau appartient à une « chaîne évolutive » : « Tout bateau appartient à une "famille" technologique et se situe dans une chaîne évolutive allant globalement du plus simple au plus complexe. Sur le plan historique général, nous dirons d'une façon schématique que l'architecture du bateau évolue depuis la construction monoxyle, où la coque du bateau est réalisée par enlèvement de matière à partir du tronc d'arbre, à la construction par assemblage de pièces pré-découpées et notamment de planches débitées à la scie. »[3]

Les contraintes qui déterminent un type de bateau ne se limitent pas à l'influence du « milieu » de navigation et aux matériaux utilisés. Le « niveau technique » du bateau sur la chaîne évolutive détermine aussi, par exemple, le choix du mode de propulsion du bateau (voile, avirons, moteur, etc.).

L'hypothèse de l'évolution technique est sollicitée pour expliquer la forme des voiles – « il y a toujours une voile de forme carrée ou rectangulaire, (morphologiquement, sinon fonctionnellement), à l'origine de toutes les voiles du monde » - ou du gouvernail – « presque tous les gouvernails connus sont issus de l'universelle pagaie ou de l'aviron eurasiatique ». Chaque spécificité matérielle du bateau est rattachée à un niveau technique dans la chaîne évolutive. La logique de cette chaîne s'impose comme une évidence. L'auteur ne sollicite jamais les représentations et les pratiques des personnes qui conçoivent, fabriquent et utilisent ces bateaux.

En effet, la technologie nautique – étude des techniques propres aux bateaux - s'inscrit dans un programme biologiste. En conclusion de son texte *Le bateau, esquisse d'une technologie générale du bateau*, l'auteur compare l'évolution technique du bateau à celle des êtres vivants :

> Technologie nautique et " technologie" du vivant. Le bateau est souvent assimilé ou comparé à un être vivant […]. Au-delà de ces assimilations confuses avec des êtres animés, la technologie nautique présente des caractères communs intéressants avec ce que l'on pourrait appeler la technologie du vivant. Le très ancien passage de la vie aquatique primitive à la vie terrestre a déterminé des changements profonds dans l'architecture des êtres vivants qui s'y sont adaptés […] : une organisation bilatérale s'est substituée à l'organisation axiale primitive […]. Le retour de la vie aquatique de certains mammifères terrestres originellement quadrupèdes […] a provoqué des modifications architecturales

[1] François BEAUDOUIN, « Le bateau, esquisse d'une technologie générale du bateau », *Cahier de l'Association des Amis du Musée de la Batellerie*, N° 24, 1990, s. p.
[2] *Id.*
[3] *Ibid.*

> inverses […]. Dans tous les cas, l'organisation bilatérale préexistante s'est estompée au profit d'une réorganisation axiale mieux adaptée à la propulsion en milieu liquide. Le bateau, organisme artificiel créé par l'homme obéit, dans son évolution, à des transformations du même ordre : l'homme tend à le concevoir initialement à son image d'être terrestre, selon une structure bilatérale, mais la pression constante d'une adaptation toujours plus parfaite l'amène à privilégier l'axialité propre aux êtres de l'eau. [1]

L'auteur transpose la logique de la théorie de l'évolution des être vivants en fonction du milieu – aquatique ou terrestre – à celle des bateaux. Ceux-ci auraient été créés par les hommes tout d'abord à leur image, sur le modèle d'une structure bilatérale issue des lois naturelles d'adaptation à la vie terrestre. Ensuite, les hommes se seraient pliés aux lois de l'évolution du vivant en milieu aquatique pour concevoir leurs bateaux. La « tendance » technique identifiée par l'auteur dans l'évolution des bateaux est « l'axialité propre aux êtres de l'eau ».

François Beaudouin reconnaît cependant les limites à l'homologie entre évolution technique et évolution du vivant : « Au contraire, en ce qui concerne l'évolution de son organisation longitudinale, le bateau se distingue du vivant. En effet, les êtres vivants mobiles présentent une organisation longitudinale initialement différenciée avec une tête à l'avant, comportant les organes de perception et de préhension-ingestion et une queue à la fois propulsive et directrice à l'arrière. Le bateau, par contre, présente presque toujours initialement des extrémités identiques et leur différenciation est chez lui le résultat d'une évolution lente et progressive. »[2] L'auteur sollicite l'idée d'une « pression constante d'une adaptation toujours plus parfaite [qui] amène [l'homme] à privilégier l'axialité » dans la conception des bateaux. Cette tendance apparaît comme une contrainte extérieure à l'homme (« qui amène l'homme à »). Les sociologues et les anthropologues ont élaboré divers modèles théoriques rendant compte de forces, de structures sociales et culturelles qui contraignent l'individu dans son action individuelle. Cette idée de contrainte extérieure est donc classique.

Cependant, elle est définie ici comme une force tendant à amener les hommes à concevoir leurs bateaux de manière à ce qu'ils soient toujours plus parfaitement adaptés à leur environnement, c'est-à-dire comme relevant des lois de l'évolution naturelle.

Cela suppose que les changements qui affectent les formes des bateaux dans la longue durée forment une série cohérente, évolutive : « Le bateau est en devenir, il se transforme, et ce faisant, il obéit à une logique évolutive particulière […] allant du plus simple au plus complexe ». La complexité des formes est ici synonyme d'une meilleure adaptation au milieu aquatique. Le modèle de « l'adaptation parfaite » est celui de l'évolution des espèces animales sur terre et en mer.

Cette interprétation théorique soulève la question des rapports des sciences humaines et sociales aux sciences de la nature. Est-il pertinent d'avoir recours au modèle des sciences de la nature pour expliquer l'évolution d'un objet technique, le bateau, créé par l'homme ? Les questions du déplacement du bateau et de sa capacité de portage ne se comprendraient-elles qu'en se référant au modèle de l'évolution biologique, lui-même soumis aux lois physiques de translation de corps plus ou moins lourd et volumineux dans l'eau ?

François Beaudouin s'inscrit dans la pensée d'André Leroi-Gourhan sollicitant les théories de la paléontologie pour expliquer l'évolution des techniques : « La Paléontologie […] constate que par des voies très nombreuses le plan de construction des espèces animales se modifie pour atteindre un contact plus efficace avec le milieu extérieur. »[3] Leroi-Gourhan énonce également une loi générale d'évolution régissant aussi bien l'évolution des animaux aquatiques que celle des bateaux : « Ces faits sont bien connus, l'examen de chacun d'eux

[1] François BEAUDOUIN, « Le bateau, esquisse d'une technologie générale du bateau »…, *op. cit.*
[2] *Id.*, « Conclusion ».
[3] André LEROI-GOURHAN, *Milieu et techniques*, Paris, Albin Michel, 1973 [1945], p. 337.

conduit à l'énoncé d'une loi générale : on démontre en traînant dans l'eau une masse plastique, qu'un solide quelconque en déplacement dans l'élément liquide prend forcément un aspect fusiforme particulier et que le thon, l'ichtyosaure, la baleine et le bateau ne pouvaient pas avoir d'autre plan général que celui qu'impose la physique [c'est-à-dire un fuseau de plus en plus hydrodynamique]. » [1]

Les travaux d'André Leroi-Gourhan sont à situer dans le contexte intellectuel de l'avant-guerre, empreint d'évolutionnisme et de positivisme. Aujourd'hui, son œuvre suscite des critiques parmi les anthropologues : « Quels que soient les termes des critiques adressées à Leroi-Gourhan, […], tous lui reprochent une conception déterministe et finaliste de l'anthropogenèse ou encore une "biologisation" de la technique. »[2] Cependant, le texte de François Beaudouin, édité en 1990, ne semble pas adhérer à ces réserves. Plus récemment encore, en 2003, Daniel Charles, architecte naval et historien de la plaisance, utilise un modèle théorique évolutionniste inspiré du darwinisme dans son travail de thèse afin expliquer l'évolution technique des voiliers de plaisance[3].

Le yachting : une évolution technique darwinienne ?

Daniel Charles, architecte naval de formation, a publié de nombreux ouvrages sur le yachting depuis 1979[4]. Pour ce travail, il reçut des marques de distinction venant de la presse et de l'Académie de Marine. Il fut également en charge de projets de valorisation du patrimoine maritime de la marine de plaisance au Conservatoire international de la plaisance de Bordeaux[5] puis à l'Académie Tabarly de Lorient. Ses ouvrages fourmillent de sources détaillées, originales et parfois inédites, comme par exemple un extrait du Journal intime de la reine Victoria commentant les régates en 1851[6]. Ils offrent des repères évènementiels pour la connaissance d'une pratique qui a été très peu traitée par la recherche universitaire.[7]

Le discours de l'architecte

Architecte, Daniel Charles accorde dans ses ouvrages une grande place à la pratique des régates et aux architectes navals. L'histoire de la plaisance apparaît comme « une histoire d'hommes et de techniques »[8] dont l'intérêt réside dans les innovations techniques ayant permis aux voiliers d'aller de plus en plus vite. La pratique de la croisière est par contre peu traitée par l'auteur. L'étude de l'évolution des carènes constitue pour l'historien un objet de prédilection contrairement aux aménagements des voiliers. Les intérieurs des bateaux lui apparaissent comme monotones :

[1] André LEROI-GOURHAN, *Milieu et techniques*…, *op. cit.*
[2] Marie-Pierre JULIEN et Céline ROSSELIN, *La culture matérielle*, Paris, La Découverte, 2005, p. 14.
[3] Daniel CHARLES, *De l'histoire du yachting comme modèle fonctionnel du progrès*, Th. 3e c. : Histoire : Université de La Rochelle : 2003.
[4] Daniel CHARLES, *Histoire du yachting*, Paris, Arthaud, 1997 [1980].
[5] Daniel CHARLES, « Parc d'attractions culturel. Le conservatoire international de la plaisance à Bordeaux », *Monuments historiques*, N° 199, 1995, p. 94-99.
[6] Cf. Daniel CHARLES, *De l'histoire du yachting comme modèle fonctionnel du progrès…, id*., p. 57.
[7] En histoire, seul le travail de DEA de Nicolas GUICHET traite de la navigation de plaisance en mer.
[8] Daniel CHARLES, *Le yachting, une histoire d'hommes et de techniques*, Paris, EMOM, 1980.

> Au début des années 1980, la production de voiliers de croisière de série était tellement homogène, tellement standardisée, qu'elle en dégageait un ennui profond. Tous ces bateaux couleur bidet ! Tous ces carrés identiques, ces coins-cuisines analogues, ces WC conformes à la norme, ces cockpits tous pareils… La concurrence des prix avait engendré des produits d'une parfaite monotonie, ce qui est un comble dans ce microcosme d'individualités qu'était la plaisance. En fait, les chantiers ne visaient plus le plaisancier convaincu, mais le nouveau venu : l'évasion était moins le thème que le prétexte, la réalité de la démarche étant plutôt de vendre des appartements flottants. D'ailleurs, dans ces années-là, la majorité des publicités représentaient, non pas le bateau en action (ce qui aurait pu effrayer Madame !), mais un yacht rutilant, voiles ferlées dans un mouillage idyllique… Et les couchettes-cercueil, idéales en mer, disparaissaient au profit des couchettes doubles, puisque la navigation nocturne était moins pratiquée que les câlins.[1]

Cet extrait est représentatif des thèmes qui sont attachés à la dimension habitable des voiliers contemporains par les fractions sociales dominantes de la plaisance - architectes navals, régatiers et institutions. L'apparente homogénéité des aménagements est opposée à la supposée créativité concernant les formes de carène. La mention d'éléments d'aménagement d'habitation (« coin-cuisine », « w-c ») entraîne l'assimilation péjorative du voilier à un « appartement flottant » ou à un « bidet » (rappellons que ce dernier est couramment nommé le « petit cheval des dames »…). Le voilier, comme objet de distinction, est du côté du masculin. Le féminin ne semble pas compatible avec la navigation. En effet, c'est « Madame » qui aurait peur de naviguer. Elle est également accusée de détourner le chef de bord de distinctives « navigations nocturnes », l'incitant à des « câlins ».

Une histoire du progrès

Le récent travail de thèse de Daniel Charles, *De l'histoire du yachting comme modèle fonctionnel du progrès* [2], s'inscrit dans une perspective théorique évolutionniste biologisante. Le « progrès » est présenté comme « un mécanisme de progression d'une histoire qui suit la flèche du temps »[3]. L'auteur ne discute pas le concept de progrès, qui s'impose dans son travail comme une évidence. Sa posture s'inscrit alors dans une perspective évolutionniste.

Pour Marie-Odile Géraud, Olivier Leservoisier et Richard Pottier, l'évolutionnisme repose sur un double postulat : « D'une part, il y aurait un progrès des civilisations humaines ; d'autre part, ce progrès serait historiquement nécessaire (à la limite, il y aurait des lois de l'évolution applicables à l'ensemble des sociétés humaines). »[4] Les critiques faites à la théorie évolutionniste mettent en garde contre son application abusive à des domaines relevant du social et du culturel : « Quand bien même on en éliminerait toute connotation idéologique, la notion d'une évolution des sociétés et des cultures reste donc foncièrement non-scientifique. Simplificateur, et incapable de rendre compte de la complexité du réel, le paradigme évolutionniste a une faible valeur opératoire […]. » [5]

Daniel Charles tente en effet de séparer l'étude du progrès technique de son contexte social et culturel : « L'étude du progrès ne peut être limitée à une approche purement humaine et sociale. L'analyse du contexte technique général à l'apparition d'une innovation

[1] Daniel CHARLES, *De l'histoire du yachting comme modèle fonctionnel du progrès…, op. cit.,* p. 124.
[2] *Id.*
[3] *Ibid.,* p. 201.
[4] Marie-Odile GERAUD, Olivier LESERVOISIER, Richard POTTIER, *Les notions clés de l'ethnologie*, Paris, Armand Colin, 1998, p. 117.
[5] *Id.*, p118.

est indispensable. »[1] Le modèle théorique sollicité par l'historien de la plaisance pour comprendre l'innovation technique n'est donc pas un de ceux proposés par les sciences humaines et sociales mais celui de la génétique biologique : « L'évolution d'une idée est comme celle d'un patrimoine génétique : au fil des croisements, des mariages, des apports extérieurs, des modifications de milieu… elle change de direction, s'altère et/ou s'enrichit. »[2]

Le modèle de l'évolution biologique des espèces animales de Charles Darwin est convoqué par l'auteur pour expliquer l'évolution technique des voiliers, supposés intacts de toutes influences extérieures :

> Au contraire du motonautisme, le yachting à voile s'apparente, du point de vue du flux de l'innovation, à une expérience en vase clos. Les influences extérieures, certes non négligeables, restent ponctuelles, identifiables, presque quantifiables. Or, l'examen des interactions au sein d'un tel champ fermé d'évolution est connu pour donner de bons résultats. C'est en étudiant l'adaptation, dans l'isolement des îles Galapagos, des becs de pinsons locaux, que Charles Darwin a découvert certains des éclairages concernant l'évolution de Toutes les espèces. Dès lors, le yachting à voile pourrait apparaître comme une sorte de Galapagos pour le progrès technique, un tube à essai dont les conditions d'expérience simplifiées permettent de mieux comprendre le fonctionnement de systèmes plus complexes. C'est cette hypothèse qu'il me faudrait vérifier. [3]

Pourquoi le yachting échapperait-il à la complexité qui touche toutes les productions humaines ? Les architectes navals qui conçoivent les bateaux, les yachtsmen qui les achètent et les institutions nationales et internationales qui organisent les compétitions sportives s'inscrivent dans les contextes sportifs, architecturaux, maritimes, bourgeois, etc., nationaux et internationaux propres à une époque.

La récurrence du modèle de l'évolution biologique dans les rares travaux en sciences sociales portant sur les bateaux et plus particulièrement sur la plaisance m'incite à détailler les propositions conceptuelles d'André Leroi-Gourhan, père de la technologie culturelle, et à interroger les implications ontologiques du modèle ainsi que ses relations aux autres programmes de recherche.

André Leroi-Gourhan et la conception biologique des techniques

André Leroi-Gourhan, considéré comme un de pères fondateurs de la technologie culturelle en France dans les années quarante, utilise en effet le modèle biologique pour rendre compte de l'évolution des techniques. Il met en garde contre l'équivalence entre évolution technique et évolution biologique : « Dans le domaine de l'Évolution technique, nous avons rencontré des faits qui peuvent s'exprimer en images biologiques : ce n'est pas dire qu'ils soient de même ordre, mais simplement que la même réalité se retrouve ici et là dans les manifestations de la Vie. A cet aspect de diffusion progressive des techniques s'est offert le parallèle des espèces animales qui naissent, vivent et s'éteignent dans un mouvement d'extension irrésistible. »[4]

---

[1] Daniel CHARLES, *De l'histoire du yachting comme modèle fonctionnel du progrès …, op. cit.*., p. 70.
[2] *Id.*
[3] *Ibid.*, p. 101.
[4] André LEROI-GOURHAN, *Milieu et techniques*…, *op. cit.*, p. 436-437.

Que signifie cette « même réalité » dont parle l'auteur ? Malgré la mise en garde précédente, l'ambiguïté de l'équivalence entre évolution biologique et technique demeure. En effet, il distingue l'évolution technique de l'évolution biologique mais postule que les faits techniques et ceux biologiques répondent aux mêmes logiques : « La continuité de l'effort technique chez l'Homme fait de la Technologie une discipline où les valeurs communes au reste de l'Ethnologie ne sont que partiellement applicables. Si l'on cherche la parenté réelle de la Technologie, c'est vers la Paléontologie, vers la Biologie au sens large qu'il faut s'orienter. »[1] Dans ce passage, il est clair que pour l'auteur les productions techniques constituent un domaine spécifique de l'ethnologie et se rattachent au modèle des sciences de la nature.

Nathan Schlanger tente de démêler l'influence du paradigme biologique dans les œuvres complexes d'André Leroi-Gourhan et Jean Piaget. Il met en évidence trois façons dont les auteurs utilisent la biologie : « La biologie sert de *méthode d'investigation*, qui permet d'étudier les connaissances et les techniques à partir des pratiques et des procédures de la biologie ; elle sert de *modèle d'explication* ou de source de métaphores en rendant intelligibles les connaissances et les techniques à la lumière d'aspects plus ou moins spécifiques de la vie ; elle sert aussi de *principe ontologique*, selon lequel les connaissances et les techniques ont une origine "vitale" d'où elles tirent leur raison d'être et leur mode d'évolution. »[2] Nathan Schlanger montre que c'est parce que la biologie est pour André Leroi-Gourhan et Jean Piaget un principe d'explication ontologique qu'ils l'utilisent comme méthode d'investigation et comme modèle d'explication :

> Ils ont vu dans les méthodes biologiques un moyen neutre pour pénétrer et étudier la réalité qui les intéressait. Ainsi, l'application successive de ce genre de méthode aux différents domaines d'étude repose sur l'idée que ce transfert est possible, et qu'il n'est ni nécessaire ni même intéressant de se demander s'il existe des rapports préalables entre ces domaines. Il semble bien que telle était l'attitude adoptée par Leroi-Gourhan les rares fois où il a abordé le sujet. Professant à plusieurs reprises son admiration pour le paléontologue Cuvier et son approche fonctionnaliste et finaliste, il pensait que les ethnologues pourraient imiter la façon dont ce savant reconstituait un squelette entier à partir d'un seul os, et donc imaginer le mode d'utilisation d'un couteau en disposant uniquement de sa lame. Il affirmait encore que, de même qu'un animal ne peut être vraiment connu tant qu'il n'est pas disséqué en laboratoire, les faits techniques n'ont de valeur que s'ils subissent un traitement analogue [1943, 1962]. [3]

Pour Nathan Schlanger, André Leroi-Gourhan ne procède pas à une analogie entre la biologie et les techniques (en effet, les faits ne sont pas « de même ordre », cf. supra.) mais à une homologie logique (« la même réalité se retrouve ici et là dans les manifestations de la Vie »). L'utilisation de l'idée d'évolution découle alors du postulat ontologique de la biologie :

> Considérée comme naturelle, universelle et rationnelle, l'évolution est à leurs yeux le caractère propre et la propriété irréductible de « la vie » ; et elle imprègne de ce fait le mot « vie » de ses significations les plus englobantes et abstraites. Effectivement, alors que la vie organique est sans doute son domaine d'élection, l'évolution se manifeste néanmoins en toutes « formes de vie », qu'elle soit psychique, technique, ou même sociale. Cette

[1] André LEROI-GOURHAN, *Milieu et techniques*…, *op. cit.*, p. 439.
[2] Nathan SCHLANGER, « Piaget et Leroi-Gourhan. Deux conceptions biologiques des connaissances et des techniques », p. 165-183 in : *Dans le sillage des techniques. Hommage à Robert Cresswell*, Paris, L'Harmattan, 1999, p. 165-167.
[3] *Id.*, p. 168.

> vision évolutionniste (que j'illustrerai ici) donne à nos auteurs une liberté de pensée décisive. Alors que la présentation de leurs projets comme « biologie des connaissances » et « des techniques » laisse supposer que la biologie à laquelle ils font appel est préalable et indépendante, l'omniprésence et l'unité de l'évolution leur permet fort bien de définir toutes ses manifestations « vivantes » en fonction les unes des autres sans compromettre la cohérence ou l'intégrité de leurs projets.[1]

L'utilisation des méthodes de la biologie à l'étude des techniques a pour conséquence des interprétations ambitieuses qui s'attachent à définir scientifiquement l'origine des techniques et leur évolution. L'application de ce programme de recherche à l'étude des bateaux a produit des travaux les présentant comme des maillons d'une évolution technique où les déterminants sociaux et individuels sont marginalisés.

Le programme biologiste est toujours en vogue aujourd'hui. Le neurone et le gène ont remplacé l'organe comme unités fonctionnelles et déterministes individuelles. Les sciences de l'homme et de la société chercheraient-elles une légitimité scientifique en adoptant le modèle des sciences de la vie et de la nature ? Comme je l'ai montré dans la section précédente, je souhaite développer une méthodologie et une théorisation qui se différencient du modèle de sciences de la nature. Il reste à préciser comment, en ethnologie, la culture matérielle pourrait s'appréhender autrement que par le recours à l'homologie biologique.

Des postures ontologiques radicales : les pôles naturalistes, intentionnalistes et symbolicistes

L'adoption ou non du modèle des sciences de la nature par les sciences de l'homme est un choix épistémologique qui a été au cœur d'un débat dès le début des sciences sociales. Jean-Michel Berthelot rappelle comment la « raison expérimentale »[2], en vigueur à la naissance des sciences sociales, « pose le problème de son applicabilité à un monde pétri de significations et de valeurs – à la différence des sciences de la nature – où les données pertinentes sont le plus souvent qualitatives, voire singulières, et l'expérimentation directe impossible comme en sociologie, en ethnologie ou en démographie. »[3]

En Allemagne, des sociologues[4] donnent naissance à un modèle épistémologique alternatif qui pose « la spécificité des "sciences de l'esprit" face aux "sciences de la nature" et de la "compréhension" face à "l'explication". A la raison expérimentale était opposée, en bref, la *raison interprétative*. »[5]

L'auteur montre qu'aujourd'hui les différentes théories qui cherchent à rendre compte d'un domaine déterminé de phénomènes, s'insèrent dans des « programmes de

[1] Nathan SCHLANGER, « Piaget et Leroi-Gourhan. Deux conceptions biologiques des connaissances et des techniques »…, *op. cit.*, p. 174.

[2] Par « raison expérimentale », l'auteur décrit un modèle de scientificité fondé sur l'empirisme (le recueil de matériaux adéquats), l'objectivisme (la construction des faits indépendants des interprétations des uns et des autres) et le quantitativisme (la mesure pour proposer des faits contrôlés, vérifier des hypothèses, élaborer des lois), in Jean-Michel BERTHELOT, « Les sciences du social », p. 203-265 in : *Epistémologie des sciences sociales*, Paris, PUF, 2001, p. 217.

[3] Jean-Michel BERTHELOT, « Les sciences du social », p. 203-265 in : *Epistémologie des sciences sociales*, Paris, PUF, 2001, p. 218.

[4] Les travaux de Wilheim Dilthey sont repris par Max Weber et Georges Simmel.

[5] Jean-Michel BERTHELOT, « Les sciences du social »…, *id*., p. 219.

recherche »[1]. Un « programme de recherche » est un point de vue de recherche, dans un domaine, à un moment donné, qui exprime des propositions de base ou « axiomes »[2]. Ces « axiomes » définissent l'épistémologie du programme et délimitent un « noyau dur », préservé par principe de la contradiction et de la falsification. Un programme se juge à sa cohérence interne ou capacité à mettre à l'écart les anomalies qui le falsifieraient.

Le terme de « programme de recherche » a été proposé par l'épistémologue Irme Lakatos, sans être appliqué aux sciences sociales. Jean-Michel Berthelot tente de le faire : il s'agit de ramener la multiplicité des théories en sciences sociales à un nombre déterminé de « programmes de recherche ». L'auteur présente trois « pôles »[3] qui sont des rassemblements d'un ensemble divers de programmes de recherche et de théories autour d'engagements ontologiques communs ou congruents.

Le pôle « naturaliste » recoupe le pôle traditionnel dit « objectiviste » ou « hypothético-déductif ». Les phénomènes sociaux sont dans la continuité des phénomènes naturels. Ils ne relèvent pas d'une explication spécifique. Ce pôle a été structurant et dominant en sciences sociales jusque dans les années cinquante. Le courant de la technologie culturelle y prend place.

Le pôle « intentionnaliste » recoupe le pôle traditionnel dit « compréhensif ». Il s'oppose frontalement au précédent. Le modèle de l'action remplace celui de la cause. Il existe des tensions internes dans le pôle avec des positions épistémologiques et des définitions différentes de la rationalité des acteurs par exemple.

Le pôle « symboliciste » recoupe le pôle traditionnel dit « herméneutique ». Il regroupe des courants aux fortes oppositions internes et parfois en marge des sciences sociales. Les significations relèvent de déterminations sociales et culturelles et d'opérations de cognition et d'activité mentale. Elles sont ainsi détachées des deux autres pôles. La logique, la philosophie du langage et la linguistique sont sollicitées. L'étude du langage comme système (opposition langue/parole, signifiant/signifié) sert d'argument pour les chercheurs qui sont hostiles à une naturalisation de la culture et à une rationalisation de l'action. Il y a une revendication (explicite ou non) d'une autonomie (relative ou absolue) des significations. Ce pôle regroupe les théories du symbolique qui sont largement développées en anthropologie.

Jean-Michel Berthelot montre que ces pôles fonctionnent en opposition les uns aux autres et ne cessent de vouloir soumettre les deux autres. Les sciences sociales veulent ramener la pluralité des explications à une formule unique. Ainsi, le « pôle naturaliste » tente de ramener les pôles « symboliciste » et l' « intentionnaliste » à une théorie naturaliste. Le pôle « intentionnaliste », contre le pôle « symboliciste », ramène les significations à des croyances et à des connaissances ordinairement partagées ; contre le pôle « naturaliste », il met en valeur le pouvoir démonstratif des théories de l'action dans la compréhension et l'explication des phénomènes. Le pôle « symboliciste », dans son schème structural, est une relecture non naturaliste de la culture. Si la culture s'oppose à la nature, alors il est nécessaire de proposer un mode spécifique d'investigation, non réductible à des mécanismes naturels (pôle « naturaliste ») ou à une recherche d'intentionnalité (pôle « intentionnaliste »). Il récuse le causalisme de l'un et le subjectivisme de l'autre. Le schème herméneutique attaque l'illusion de naturalité et la réduction rationaliste. D'autre part il analyse tout texte, scientifique ou non, comme un dispositif rhétorique à déconstruire. Enfin, il récuse l'idéal de scientificité et d'objectivité de la science avec un point de vue relativiste.

---

[1] Jean-Michel BERTHELOT, « Programmes, paradigmes, disciplines : pluralité et unité des sciences sociales », p. 457-519, in : *Epistémologie des sciences du social*, Paris, PUF, 2001, p. 460.

[2] *Id.*, p. 496.

[3] Cf. le tableau synthétique résumant les « trois pôles » : Jean-Michel BERTHELOT, « Programmes, paradigmes, disciplines : pluralité et unité des sciences sociales »*..., op. cit.,* p. 504.

Aujourd'hui, il n'existerait pas de confrontation entre les programmes de recherche, mais des affrontements ou un déni de l'existence des autres programmes. Cette interprétation permet de redonner à l'échange par textes interposés entre Pierre Lemonnier et Bruno Latour dans *Ethnologie française* toute sa dimension épistémologique. Pierre Lemonnier soutient clairement un programme de recherche, la « technologie culturelle », qui appartiendrait en partie au « pôle naturaliste », tandis que Bruno Latour défend un autre programme de recherche, « l'anthropologie symétrique », qui se réfèrerait au « pôle intentionnaliste » en adoptant les positions théoriques de l'ethnométhodologie.[1]

Martine Segalen et Christian Bromberger se chargent d'introduire le débat entre les auteurs dans la revue *Ethnologie française*. Les deux positions semblent en effet incompatibles : Pierre Lemonnier reproche à Bruno Latour « de négliger, voire nier, l'autonomie des contraintes matérielles et la régularités des lois au sein du monde physique »[2]. En effet, ce dernier, « qui entend "refaire de fond en comble les sciences sociales", récuse toute distinction entre le technique et le social, la fonction et le style, etc. et avance, pour illustrer sa position épistémologique, la métaphore du tissu sans couture » [3] :

> Le programme de recherches que tu souhaites maintenir à la fois contre l'idéalisme des sociologues du symbolique et en partie avec nous, consiste à bien séparer, d'une part, les objets du monde physique connus par les sciences et plus ou moins sentis ou représentés par les acteurs engagés dans l'action efficace sur la matière, et d'autre part, le monde social. Tu n'accepterais pas que je caractérise ce programme de « dualiste » parce que, aussitôt, et dans un deuxième temps, tu affirmeras qu'il faut concilier ces deux ensembles et les réunir dans une synthèse. […] Alors que celui qui aura déchiqueté auparavant ce tissu sans couture en contraintes matérielles et représentations sociales, je lui souhaite bien du plaisir pour retrouver ensuite, quelles que soient, par ailleurs, ses prétentions à la synthèse et à la dialectique, la dynamique de la traduction et des transformations historiques.[4]

Pour Martine Segalen et Christian Bromberger, l'opposition entre Bruno Latour et Pierre Lemonnier relève d'un « malentendu » : « Il ne nous appartient pas de trancher dans cette polémique amicale ; au plus pouvons-nous suggérer que l'opposition entre Latour et Lemonnier (et derrière lui, la tradition leroi-gourhanienne) repose en partie sur un malentendu. Les distinctions entre instances opérées par Lemonnier sont avant tout méthodologiques : isoler ensuite pour mieux conjoindre ensuite. Leroi-Gourhan ne procédait - et ne pensait- pas autrement quand il envisageait le statut du milieu technique au sein du milieu intérieur d'une société. »[5] Les auteurs évoquent aussi plus loin la « disparité des échelles d'analyse que l'un et l'autre retiennent » : alors que Bruno Latour privilégie une démarche micro-analytique, Pierre Lemonnier s'installe aussi bien dans le « petit » que dans le « grand ». Ils ne précisent pas que chacun appartient à des pôles ontologiques jugés incompatibles par Jean-Michel Berthelot.

---

[1] Bruno Latour suit la vie quotidienne des chercheurs dans leurs laboratoires. L'équipement matériel tout comme les composantes intellectuelles de l'activité de laboratoire participent à la production des énoncés scientifiques : il s'agit « d'étudier la science en train de se faire ». Olivier MARTIN, *Sociologie des sciences*, Paris, Nathan, 2000, p. 97-124.

[2] Martine SEGALEN et Christian BROMBERGER, « L'objet moderne : de la production sérielle à la diversité des usages », *Ethnologie française*, XXVI, N°1, 1996, p. 7.

[3] Martine SEGALEN et Christian BROMBERGER, « L'objet moderne : de la production sérielle à la diversité des usages », …, *id.*, p. 7.

[4] Bruno LATOUR, « Lettre à mon ami Pierre sur l'anthropologie symétrique »…, *op. cit.*, p. 33-34.

[5] Martine SEGALEN et Christian BROMBERGER, « L'objet moderne : de la production sérielle à la diversité des usages »…, *op. cit.*, p. 7-8.

Cette polémique qualifiée d'« amicale » ne serait-elle pas plutôt radicale ? Les choix méthodologiques ne sont-ils pas intimement articulés à une théorie, à un programme de recherche et en dernière analyse à un pôle ontologique ? La méthode d'observation inductive de l'ethnométhodologue ne diffère-t-elle pas de la grille hypothético-déductive de classification des techniques du technologue ?

Jean-Michel Berthelot montre comment les pôles se réfèrent à des conceptions ontologiques radicales qui tentent de se réduire mutuellement. Ainsi, par exemple, l'article de Martine Segalen et de Christian Bromberger tend à réduire la radicalité du point de vue de Bruno Latour à une question de méthode, et donc à l'intégrer au point de vue de Pierre Lemonnier, dans la « tradition leroi-gourhanienne » ancrée dans le pôle naturaliste.

À l'heure d'écrire une thèse en ethnologie sur un objet relevant de la culture matérielle, je me demande comment articuler des concepts et des théories liés à des programmes de recherche se référant à des pôles épistémologiques si différents. L'ethnologie est souvent présentée aux étudiants comme un savant « bricolage » autour d'un objet. La démarche de terrain inductive est riche en matière de collecte de données ; mais comment mettre celles-ci en forme en articulant un ou plusieurs paradigmes ? Cette question est sous-jacente à la première partie de ce travail. C'est pourquoi il me semble légitime de prendre le temps de discuter les propositions suivantes.

Dans l'article « Programmes, paradigmes, disciplines : pluralité et unité des sciences sociales », Jean-Michel Berthelot pose cette question en notant que « les théories, a fortiori les œuvres, c'est-à-dire ce qui, en fait, est donné à lire, puisent souvent à diverses sources et jouent sur divers registres. Moins les disciplines adoptent des procédures formalisées [ce qui est le cas en ethnologie], plus sont possibles les glissements, les effets de style, les paradoxes. »[1] L'auteur précise que les pôles d'ancrage épistémiques posent trois problèmes de fond. Tout d'abord, « est-il possible, oui ou non, de trancher entre les grands pôles et de réorganiser les sciences sociales "par en haut" ? »[2] Il conclut que « [cette] première question échappe largement aux possibilités des chercheurs ».

Le deuxième problème est celui de « la recherche d'une théorie synthétique, intégrant les éléments pertinents de chaque pôle et associant les programmes dans une mutuelle fécondation. Cette tentation de la "grande" théorie intégratrice semble diversement toucher les disciplines. […] La sociologie, en revanche [de l'économie, l'histoire, la linguistique], manifeste quelques propensions pour l'exercice. Mais surtout, la question interroge le statut de grandes théories interdisciplinaires, que leur pérennité désigne à la candidature au rang envié de théorie de référence : essentiellement le marxisme et le freudisme. »[3]

Parmi ces grandes théories intégratrices figure celle de Pierre Bourdieu, utilisée dans plusieurs travaux sociologiques importants sur le nautisme. Elle tente d'intégrer un ensemble de données empiriques, « rendant possible une vision simultanément globale et analytique de la réalité sociale ». Cependant, ce « désir de réduire l'affrontement entre pôles et programmes » ne convainc pas l'auteur. Ainsi, le concept bourdieusien d' « habitus » est censé réduire l'affrontement entre l'objectivisme et le subjectivisme. Or, pour Jean-Michel Berthelot, le pôle symboliciste domine dans ce concept : il n'y a donc pas réduction de l'affrontement des pôles. De même, l'application des grandes théories transdisciplinaires

[1] Jean-Michel BERTHELOT, « Programmes, paradigmes, disciplines : pluralité et unité des sciences sociales »…, *op. cit.*, p. 510.
[2] *Id.*, p. 511.
[3] *Ibid.*

comme le marxisme et le freudisme ne réduisent pas les pôles mais se déclinent dans chaque pôle[1].

L'auteur propose une réponse au problème de la coexistence de programmes de recherche appartenant à différents pôles d'ancrage épistémiques : « La confrontation, modeste mais sérieuse, sur des objets délimités et clairement pensables, de programmes différents, afin d'en étudier les possibles articulations logiques. [La confrontation], à défaut d'explication ultime, vise la fiabilité et l'amélioration des explications partielles qui sont le lot commun des chercheurs de toute science. »[2]

J'ai choisi de reprendre la proposition de Jean-Michel Berthelot de la « confrontation des programmes de recherche » pour l'étude de l'habitation du voilier de plaisance. Cet objet de recherche est en effet situé à la jonction de plusieurs disciplines et champs anthropologiques. Les travaux de sciences sociales qui construisent l'objet se réfèrent aux trois pôles définis plus haut. Je chercherai donc à formaliser au mieux les programmes et à confronter leur pouvoir explicatif en regard de mon objet de recherche.

Les risques de cette démarche sont mentionnés par l'auteur : la schématisation, la simplification et la tendance à faire valoir un point de vue dominant. Les objectifs de la « confrontation des programmes » sont l'analyse et l'élucidation des programmes de recherche plutôt que le combat ou la *tabula rasa*[3]. Dans cette optique, je propose de discuter la classification du voilier de plaisance dans la théorie leroi-gourhanienne.

2) Le bateau, un « véhicule » ? Statut du bateau dans la classification des techniques

Pour François Beaudouin, le bateau est « d'abord un véhicule » : « Il doit satisfaire à deux nécessités : porter et effectuer une translation. Etant donné la nature fluide du milieu où il évolue, l'adaptation à ces fonctions va être permise par sa forme ; la technologie du bateau est d'abord une technologie de la forme. »[4] Cette analyse s'inspire de la classification des techniques d'André Leroi-Gourhan où la navigation est traitée dans le chapitre intitulé « Les transports »[5].

Le bateau comme moyen de transport : les techniques d'acquisition

André Leroi-Gourhan situe les transports plutôt dans les « techniques d'acquisition », mais il précise que « cette position systématique n'a d'ailleurs qu'une importance très limitée, si l'on cherche quelque rapport logique ou philosophique entre la fabrication, l'acquisition et la consommation c'est peine perdue, dans la réalité tout se tient. »[6]

[1] Par exemple, il y aurait un freudisme « naturaliste » si l'on se réfère aux pulsions biologiques, un freudisme « symboliciste structuraliste » si on utilise la lecture lacanienne du signifiant et du signifié et un freudisme « intentionnaliste » avec les travaux de Georges Devereux et Nadia Mohia.
[2] Jean-Michel BERTHELOT, « Programmes, paradigmes… »…, *op. cit.*, p. 512.
[3] *Id.*, p. 517.
[4] François BEAUDOUIN, « Le bateau, esquisse d'une technologie générale du bateau »…, *op. cit.*
[5] André LEROI-GOURHAN, *L'homme et la matière*, Paris, Albin Michel, 1971 [1943], p. 115-160.
[6] *Id..*, p. 115.

Cependant, André Leroi-Gourhan analyse « les transports » dans la logique de l'étude des mouvements humains qui transportent les objets d'un point à un autre. La navigation est une technique de transport par eau, au même titre que le portage, le traînage et le roulage à terre. Les « esquifs » sont classés par la nature des matériaux de construction de la coque : bois, écorce et peau. L'auteur note une tendance à une évolution « fusiforme » des coques, sous l'emprise de contraintes de flottabilité, d'équilibre et de résistance à l'avancement. Ce sont sans doute ces lignes qui ont inspiré François Beaudouin dans son analyse de l'évolution du bateau.

Un dernier paragraphe note toutefois l'existence « d'aménagements » pouvant consister en « plates-formes et abris légers » pour les canots à balancier. Une structure d'habitabilité est décrite : « En Extrême-orient une toiture sur arceaux est édifiée sur une partie de la barque pour la rendre habitable. La pose d'un plancher qui circonscrit une cale et un pont marque une étape atteinte par la jonque et de nombreux types occidentaux ; le pont lui-même peut porter de véritables constructions, ces superstructures sont basses pour les embarcations de pêche ou de transport, elles prennent l'aspect de véritables pavillons sur les barques de plaisance de l'Extrême-Orient. »[1]

La description de ces aménagements n'est pas exempte de représentations spécifiques rencontrées tout au long du travail de collectes de données. En effet, ces lignes sous-entendent l'habitabilité comme un aménagement surajouté à l'embarcation. Ainsi, l'auteur décrit tout d'abord l'embarcation comme un moyen de transport. Dans un second temps, il précise que certains bateaux « peuvent » être aménagés.

La pose du « plancher » sépare le bateau en deux espaces : « la cale » et « le pont ». « La cale » est l'espace dévolu au transport tandis que « le pont » « porte » des « superstructures », de « véritables constructions », à « l'aspect de véritables pavillons ». Les navires occidentaux dont les aménagements destinés à l'équipage sont situés sous le pont n'entrent pas dans l'analyse.

Cette description suppose l'idée d'une évolution des bateaux où « la pose d'un plancher » (terme propre à l'habitation) est une « étape » dans le processus évolutif. Les aménagements sont donc rajoutés au bateau. La conception du bateau n'est pas envisagée comme pouvant intégrer d'emblée un lieu d'habitation.

L'auteur introduit une distinction dans l'aspect des superstructures selon la fonctionnalité des bateaux : elles sont « basses » pour « les embarcations de pêche ou de transport », et apparemment plus hautes pour les « barques de plaisance », car « elles prennent l'aspect de véritables pavillons ». L'importance des superstructures varie selon la fonction du bateau. Ces dernières semblent plus importantes pour les navires de plaisance.

Cette remarque permet de poser dès maintenant la question de la logique classificatoire des bateaux, et notamment ceux dévolus à la plaisance : leur analyse relève-t-elle des techniques d'acquisition, de transport (de passagers à des fins de récréation ?) ou des techniques de consommation, d'habitation ? L'évolution des bateaux obéirait-elle uniquement aux principes fonctionnels du déplacement sur l'eau et du transport de charges ? La fonction du bateau peut-elle être réduite à celle d'un véhicule, c'est-à-dire au transport d'hommes et d'objets ?

[1] André LEROI-GOURHAN, *L'homme et la matière …, op. cit.,* p.157.

Cette question me paraît fondamentale pour comprendre la navigation de plaisance. En effet, tout comme les travaux en ethnologie nautique, ceux en sciences sociales analysent le voilier de plaisance du point de vue d'un véhicule. Ce dernier peut être plus ou moins rapide, novateur, luxueux, vecteur d'aventures et de records. Respectivement, la navigation de plaisance est analysée en tant que pratique sportive, innovation technique, pratique distinctive, pratique alternative à la vie occidentale et fabrique de héros. Le bateau ne pourrait-il pas être aussi analysé en tant que lieu de vie et d'habitation, plus ou moins temporaire et mobile ?

En effet, dans le texte d'André Leroi-Gourhan, la référence à des structures d'habitation présentes sur le bateau pose d'emblée la question de sa position dans la classification des techniques : l'auteur précise que ce sont de « véritables » constructions, de « véritables » pavillons.

Développerait-il cette question dans le chapitre consacré à l'habitation[1], analysée comme technique de consommation ?

Un paragraphe traite des « habitations flottantes » à la fin du chapitre. Le cas des mariniers d'Europe et des pêcheurs des côtes africaines et asiatiques, « qui utilisent parfois leurs embarcations comme demeure permanente », est simplement évoqué. Ce n'est qu'en Chine que l' « on voit ce mode d'habitation prendre une réelle importance, les ports fluviaux ou les estuaires abriter des cités flottantes de plusieurs centaines ou milliers d'embarcations »[2]. L'importance soulignée est ici d'ordre quantitatif.

Les caractéristiques matérielles de ces habitations flottantes esquissées dans *L'homme et la matière* ne sont ni reprises, ni développées. Pourtant, à la lecture des paragraphes consacrés à l'habitation, des questions surgissent : où se situe le lieu d'habitation du bateau ? Est-il posé sur le pont, comme l'indique André Leroi-Gourhan, ou dessous ? Le pont est-il considéré comme le « plancher », qui peut représenter, à l'instar de la maison terrestre, les fondations de l'habitation ou bien constitue-t-il le toit ? Existe-t-il des ouvertures ménagées sur la coque, le pont et les parois des superstructures ? L'espace intérieur est-il réparti sur un ou plusieurs niveaux ? Est-il compartimenté ? Existe-t-il du mobilier à bord ? S'y chauffe-t-on et y fait-on la cuisine ?

Il apparaît tout d'abord que l'analyse du bateau en tant que lieu de vie nécessite de faire la comparaison avec l'habitation terrestre des marins.

La question de l'adaptation des "techniques d'habitation" terrestres à un habitat qui est mobile, restreint et au contact de l'eau salée se pose ensuite : dort-on, fait-on la cuisine, se déplace-t-on à bord comme à terre ? Ces questions invitent à préciser la particularité des diverses techniques mises à l'œuvre dans une habitation. André Leroi-Gourhan ne parle pas à proprement dit de « techniques d'habitation » au sens de l'usage courant de l'habitation. Celle-ci appartient à l'un des trois « groupes techniques » des « techniques de consommation », avec l'alimentation et le vêtement[3].

La technologie culturelle différencie en effet « quatre grandes sphères » dans les techniques : « Les techniques d'acquisition, de fabrication, d'assemblage et de consommation – catégories déterminées par l'action technique, non pas par les buts poursuivis »[4]. Les

[1] André LEROI-GOURHAN, *Milieu et techniques*…, *op. cit.*, p. 241-302.
[2] *Id.*, p. 302.
[3] *Ibid.*, p. 141.
[4] Robert CRESSWELL, « Technologie », p. 698-701 in : *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie*, Paris, PUF, 1991.

techniques de consommation s'attachant à l'habitation décrites par André Leroi-Gourhan sont celles qui répondent à la « tendance très générale » de « se mettre à l'abri »[1].

L'étude des techniques s'attache à « dégager plusieurs aspects de la même tendance »[2]. Il s'agit, pour l'habitation, de s'attacher à distinguer des « formes techniques plutôt que les types historiques, c'est-à-dire poser les éléments d'une description générale de l'habitation. On s'élèvera du sol vers le faîtage en distinguant les parties les plus communément présentes dans toute habitation. »[3]

Cette description systématique du lieu de vie s'impose pour l'analyse du bateau dans un premier temps. Cependant, cette mise à jour ne semble pas suffisante. D'autres interrogations, concernant la manière d'utiliser cette habitation, me semblent tout aussi pertinentes. Comment André Leroi-Gourhan qualifie-t-il les techniques propres à la vie quotidienne des habitants ?

L'auteur mentionne les « techniques pures » de Marcel Mauss, en les distinguant des techniques analysées dans son ouvrage. Les « techniques pures » constituent le « vaste ensemble de l'hygiène, de jeux, de la médecine, du luxe, de la musique, des arts, des religions ». Il définit une « frontière, imprécise mais réelle » qui sépare les techniques de consommation, qui « satisfont des nécessités », des « techniques pures » décrites par Marcel Mauss, qui, « du point de vue de la stricte mise en valeur du milieu, [satisfont] un luxe »[4].

Leroi-Gourhan sépare les techniques relevant des « nécessités » à celles du « luxe ». Ces « nécessités » évoquées sont les besoins « les plus élémentaires » nécessaires à la vie humaine : « On se bornera par conséquent à ce qui satisfait les besoins les plus élémentaires de l'homme : sa nourriture, son vêtement et sa maison. »[5] Ces « nécessités » vont servir à définir les grandes tendances techniques.

Les pratiques d'hygiène, ludiques, médicales, artistiques et religieuses n'apparaissent pas comme des besoins élémentaires, mais comme un « luxe », « du point de vue de la stricte mise en valeur du milieu ».

Quelle est cette « stricte mise en valeur du milieu » qui écarte de l'analyse de si nombreuses pratiques ? Il ne s'agit pas du « milieu intérieur », défini comme « le capital intellectuel, les traditions mentales » d'un groupe humain, ni du « milieu technique », considéré comme une partie du milieu intérieur. Il s'agit du « milieu extérieur », représenté par « tout ce qui matériellement entoure l'homme : milieu géographique, climatique, animal et végétal » et étendu « aux témoins matériels et aux idées qui peuvent provenir d'autres groupes humains »[6].

L'idée de la « mise en valeur du milieu extérieur » par un groupe humain se comprend alors comme l'assimilation et la consommation du milieu « à travers un rideau d'objets », car, précise l'auteur, « le groupe humain se comporte dans la nature comme un organisme vivant ; de même que l'animal ou la plante, pour qui les produits naturels ne sont pas immédiatement assimilables, mais exigent le jeu d'organes qui en préparent les éléments, le groupe humain assimile son milieu à travers un rideau d'objets. »[7]

Ainsi, dans les actes de s'alimenter, de se vêtir et d'habiter, le groupe humain « assimile » des éléments du milieu extérieur (fruits, plantes, viande animale, peau animale, fibres tissées végétales, bois, pierres, etc.) pour les consommer. Dans ces techniques de consommation, la transformation de la matière disponible dans le milieu extérieur par des

[1] André LEROI-GOURHAN, *Milieu et techniques …*, *op. cit.*, p. 141.
[2] *Id.*, p. 140-142.
[3] *Ibid.*, p. 245.
[4] *Ibid.*, p.140-141.
[5] *Ibid.*, p. 140.
[6] *Ibid.*, p.333-334.
[7] *Ibid*., p. 332.

instruments est plus directe que dans les pratiques d'hygiène, ludiques, médicales, artistiques et religieuses.

En parlant de « techniques pures », l'auteur semble faire référence aux techniques sans instruments nommées « techniques du corps »[1] par Marcel Mauss. Ce dernier les distingue en effet des « techniques à instruments ».

La classification posée par André Leroi-Gourhan selon l'emploi ou non d'instruments n'est pas sans implications ontologiques. En effet, dans les pratiques qu'il désigne comme « techniques pures » (l'hygiène, les jeux, la médecine, les arts, la musique et la religion) des instruments sont utilisés : savon, plateau de jeu, instruments de musique, etc. En associant les techniques sans instruments ou techniques du corps à la satisfaction d'un « luxe », et celles avec instruments consommant « le milieu » à celle d'une « nécessité », l'auteur introduit un ordre de valeur qui répond à une logique naturaliste.

La dichotomie épistémologique entre faits de nature et faits de société, exprimée dans l'échange entre Pierre Lemonnier et Bruno Latour ressurgit. Le choix épistémologique de la technologie culturelle, qui adhère au pôle naturaliste, montre les limites de son pouvoir explicatif vis-à-vis des techniques de consommation. En se situant dans le pôle naturaliste défini par Jean-Michel Berthelot, la théorie leroi-gourhanienne, comme toute théorie, tente d'intégrer à la logique naturaliste les deux autres pôles, intentionnaliste et symboliciste. Ainsi, les techniques dites de consommation qui échappent aux lois de l'action sur la matière pour répondre à d'autres lois (celle de l'acteur qui consomme - pôle intentionnaliste - ou celle de la symbolique des objets - pôle symboliciste -), sont rejetées en marge des faits analysables.

Les techniques du corps à bord

La technologie culturelle fait le constat que les techniques d'acquisition, d'utilisation et de consommation n'obéissent pas aux mêmes logiques :

> Au fur et à mesure que des techniques de production, d'acquisition, de fabrication, d'assemblage, nous allons vers les techniques de consommation et d'utilisation, les liens entre rapports techniques et rapports sociaux changent. Dans les techniques de production existent des relations d'influence mutuelle entre activités techniques et phénomènes sociaux. Lorsque sont considérées les techniques de consommation et d'utilisation, les rapports techniques expriment des rapports sociaux : habitation, vêtement, alimentation apparaissent comme des domaines où se reflètent les données culturelles et sociales d'une société, mais ce sont des domaines où une transformation ne se répercute pas sur les rapports sociaux fondamentaux d'un groupe. […] Les contraintes et les libertés qui s'exercent sur le choix d'une solution à un problème technique sont techniques dans le domaine de la production et culturelles dans celui de la consommation.[2]

La distinction entre techniques de production et de consommation apparaît ici comme radicale. Ces dernières n'exprimeraient que « des rapports sociaux ». Les contraintes et les libertés s'exerçant sur un choix technique ne seraient que de « nature culturelle ».

[1] Marcel MAUSS, « Les techniques du corps », p. 365-386 in : *Sociologie et anthropologie*, Paris, PUF, 1991 [1950].
[2] Robert CRESSWELL, « Technologie »…, *op. cit.*

Les aménagements des voiliers de plaisance n'exprimeraient-ils que des rapports sociaux ou des contraintes culturelles ? Cette posture donne une bien large place à l'influence des modèles socioculturels dans les techniques d'habitation. J'ai montré plus haut que c'est la posture des chercheurs du courant de l'anthropologie maritime.

Pourtant, il est possible d'envisager les choix faits dans les manières de dormir à bord, par exemple, autant comme des choix techniques, c'est-à-dire en tant « qu'action socialisée sur la matière, mettant en jeu les lois du monde physique »[1], que comme des comportements déterminés par des modèles socioculturels.

En croisière, un équipage composé d'une famille (un couple et ses enfants) passe la nuit au mouillage. Le chef de bord, responsable de la navigation, dort-il à l'avant du bateau - ce qui permet d'entendre au mieux le frottement éventuel de l'ancre qui déraperait pendant la nuit - ou bien à l'arrière ? La couchette d'avant, triangulaire de par la forme de la coque, offre souvent moins d'espace pour dormir à deux que la couchette arrière, de forme généralement rectangulaire. La vie en mer de cette famille implique que chaque membre de l'équipage, dont les rôles et les motivations à bord diffèrent, élabore de nouvelles techniques de vie quotidienne, comme celle du sommeil par exemple, en lien avec les rôles occupés à bord – chef de bord, équipier ou passager.

Les rapports sociaux qui se manifestent à bord, comme par exemple les relations de couple et les relations hiérarchiques du chef de bord et de l'équipage sont en effet déterminantes dans les choix effectués au niveau du sommeil à bord. Les traditions culturelles comme la façon de dormir, en couple ou seul, en position allongée ou repliée, le sont aussi.

Mais leur prise en compte dans l'analyse n'exclut pas la question des contraintes matérielles. Dans toute habitation, les techniques de la vie quotidienne intègrent les lois du monde physique. Dans un bateau, l'espace d'habitation est restreint et mouvant. Ces paramètres paraissent tout aussi déterminants que les modèles culturels dans les choix techniques effectués.

Comment chacun des membres de cet équipage de croisière anticipe-t-il les mouvements du bateau dans son sommeil pour ne pas heurter les bords de sa couchette, son voisin ou sa voisine, ou bien tomber si le clapot est fort ? Comment réussit-il à trouver le sommeil dans un espace réduit où il ne peut pas s'étendre entièrement ? Comment fait-il pour sélectionner les bruits inquiétants - ancre qui dérape, bruit du vent dans les haubans s'intensifiant - de ceux qui ne le sont pas ?

Il apparaît que l'étude du voilier de plaisance comme habitation nécessite tout autant la prise en compte de déterminants sociaux, culturels que techniques (au sens de l'action socialisée sur la matière). Afin d'affiner la problématique, il m'apparaît intéressant de faire appel à d'autres programmes de recherche en anthropologie et notamment à ceux qui prennent en compte l'habitant en tant que sujet.

Marie-Pierre Julien et Céline Rosselin, dans leur ouvrage sur *La culture matérielle*[2], rappellent les divergences des traditions de recherche anthropologiques anglo-saxonne et française. La première s'est davantage intéressée au domaine de la consommation des objets, la deuxième aux gestes techniques de fabrication et de manipulation. Un des axes de recherche développés par la technologie culturelle française est l'intérêt porté au mouvement dans l'acte de fabrication de l'objet et en particulier aux mouvements musculaires : « Ces mouvements musculaires appris traditionnellement de génération en génération se trouvaient être la réalité même qu'étudie la technologie. […] On pouvait dire que la civilisation matérielle d'un groupement humain déterminé n'était pas tant l'ensemble des objets qu'il

[1] Pierre LEMONNIER, « Technique (système) »…, *op. cit.*
[2] Marie-Pierre JULIEN et Céline ROSSELIN, *La culture matérielle*…, *op. cit.*

fabrique ou utilise que l'ensemble de ses mouvements musculaires traditionnels et techniquement efficaces. »[1]

Pour développer son propos, André-Georges Haudricourt se réfère à la définition dynamique de la technique proposée par Marcel Mauss dans « Les techniques du corps » [2] en 1936 : « Cette conception dynamique de la technologie amena [Mauss] bientôt à envisager qu'il y avait des techniques sans objets matériels qui en soient l'instrument ou le résultat : il les nomma "techniques du corps". […] Les façons de s'asseoir, de manger, d'uriner, etc., ne sont à aucun degré des gestes instinctifs hérités biologiquement : ce sont tous des gestes appris, hérités socialement, caractérisant un groupe humain déterminé. Mauss finalement appelait la technique : acte traditionnel efficace. »[3]

C'est à partir de cette définition dynamique du geste en tant que technique que la technologie culturelle développe une approche de classification des techniques en, par exemple, techniques de préhension et de percussion comme « moyens élémentaires d'action sur la matière »[4].

La définition des « techniques du corps » par Marcel Mauss implique de considérer le corps comme un « instrument », un « objet » et un « moyen technique » :

> C'est que [l'acte traditionnel des techniques] est senti par l'auteur *comme un acte d'ordre mécanique, physique ou physico-chimique* et qu'il est poursuivi dans ce but. Dans ces conditions, il faut dire tout simplement : nous avons affaire à des *techniques du corps*. Le corps est le premier et le plus naturel instrument de l'homme. Ou plus exactement, sans parler d'instrument, le premier et le plus naturel objet technique, et en même temps moyen technique, de l'homme, c'est son corps. […] Avant les techniques à instruments, il y a l'ensemble des techniques du corps. [5]

Cette définition des « techniques du corps » appartient au pôle naturaliste : elle propose d'analyser le corps de l'extérieur, indépendamment de l'auteur du geste. Néanmoins, Marcel Mauss ne réduit pas l'homme à son corps « mécanique, physique ou physico-chimique ». Il développe une conception de « l'homme total » qui prend en compte le « triple point de vue » : « mécanique et physique », « psychologique » et « sociologique ». L'auteur propose ainsi d'allier différents paradigmes dans l'analyse des techniques du corps.

Marcel Mauss évoque également le point de vue de l'auteur du geste traditionnel technique. Il s'agit d'une sensation d'ordre mécanique, physique ou physico-chimique : « C'est que [l'acte traditionnel des techniques] est senti par l'auteur comme un acte d'ordre mécanique, physique ou physico-chimique et qu'il est poursuivi dans ce but ».

Pour Marcel Mauss, la dimension sociologique des techniques apparaît dans l'imitation des gestes des autres : « L'acte s'impose du dehors, d'en haut, fût-il exclusivement biologique, concernant son corps. L'individu emprunte la série des mouvements dont il est composé à l'acte exécuté devant lui ou avec lui par les autres. »[6] La part psychologique des techniques du corps est précisée. Elle se réfère à « la notion fondamentale des psychologues, surtout depuis Rivers et Head, de la vie symbolique de l'esprit ; cette notion que nous avons de la conscience comme étant avant tout un système de montages symboliques. Je n'en

[1] André-Georges HAUDRICOURT, *La technologie, science humaine…, op. cit*., p. 39.
[2] Marcel MAUSS, « Les techniques du corps »…, *op. cit.*
[3] André-Georges HAUDRICOURT, *La technologie, science humaine …, id.*
[4] André LEROI-GOURHAN, *L'homme et la matière*, …, *op. cit.*, p. 43.
[5] Marcel MAUSS, « Les techniques du corps » …, *id.*, p. 372.
[6] *Ibid*., p. 369.

finirais plus si je pouvais vous montrer tous les faits que nous pourrions énumérer pour faire voir ce concours du corps et des symboles moraux ou intellectuels. »[1]

La dimension psychologique correspond pour Mauss aux représentations socioculturelles associées aux techniques du corps (l'auteur cite la fixité du regard comme norme de politesse dans un rapport social d'autorité et d'incorrection dans la vie courante). Il ne s'agit pas ici de représentations personnelles propres à l'auteur de l'acte technique. Plus loin, il se questionne à propos des rapports entre les trois dimensions du montage physio-psycho-sociologique des actes techniques. Il y attribue une « forte cause sociologique », « un énorme appareil biologique, physiologique » et s'interroge sur « l'épaisseur de la roue d'engrenage psychologique » : les faits psychologiques sont considérés comme un engrenage et non pas comme des causes déterminantes dans les techniques du corps, « sauf dans les moments de création ou de réforme »[2].

La question de l'innovation individuelle est en effet importante : comment le plaisancier met-il au point, par exemple, ses techniques de déplacement à bord ? Pour Marcel Mauss, « les cas d'invention, de positions de principes sont rares. Les cas d'adaptation sont une chose psychologique individuelle. Mais généralement, ils sont commandés par l'éducation, et au moins par les circonstances de la vie en commun, du contact. »[3] Le rôle de l'éducation par la société dans la formation des techniques du corps comme techniques efficaces lui apparaît essentiel : « Je crois que l'éducation fondamentale de toutes ces techniques consiste à faire adapter le corps à son usage. »[4]

L'étude des techniques du corps à bord serait ainsi celle de « l'adaptation » du corps à son usage en mer, en mettant en évidence la prédominance des causes d'origine sociologique en tant que normes sociales : « C'est grâce à la société qu'il y a une intervention de la conscience. Ce n'est pas grâce à l'inconscience [c'est-à-dire à l'inconscient individuel] qu'il y a une intervention de la société. C'est grâce à la société qu'il y a sûreté des mouvements prêts, domination du conscient sur l'émotion et l'inconscience. C'est par raison que la marine française obligera ses matelots à apprendre à nager. » [5]

À partir de la définition des « techniques du corps » de Marcel Mauss, il devient possible de poser la question des techniques du corps à bord.

Comment le corps des plaisanciers s'adapte-t-il aux mouvements du bateau ? Quelles techniques du corps sont utilisées pour la maîtrise de l'équilibre ? Quelles sont celles utilisées pour la vie quotidienne à bord d'un espace restreint ? Comment ces techniques sont-elles acquises ? Quelles sont celles proposées socialement ? Les techniques observées sont-elles toutes déterminées par les normes sociales ? Quelle part d'invention – ou d'adaptation - l'individu développe-t-il ? Les « symboles moraux et intellectuels » évoqués plus haut sont-ils superposables aux normes sociales « de domination du conscient sur l'émotion et l'inconscience » ? Enfin, quelle relation y a-t-il entre les « techniques du corps » décrites par l'auteur et l'environnement matériel dans lequel elles s'effectuent ?

En effet, parmi les techniques du corps à bord on peut, selon la classification établie par l'auteur, énumérer une multitude de techniques propres au bateau : techniques de déplacement (marcher sur le pont, grimper au mât, se déplacer à l'intérieur), de sommeil, de repos, de manœuvres (tirer sur les drisses, border ou choquer les écoutes, jeter le mouillage), de soins du corps (se laver à bord : le corps, les dents, se soigner), des besoins naturels, de consommation des repas, etc.

[1] Marcel MAUSS, « Les techniques du corps »…, *op. cit.*, p. 372.
[2] *Id.*, p. 384-385.
[3] *Ibid.*, p. 385.
[4] *Ibid.*
[5] *Ibid.*, p. 386.

Toujours selon Marcel Mauss, on peut distinguer ces techniques selon le sexe et l'âge : les techniques de l'enfance (soins du corps à bord, sommeil et alimentation spécifique), de l'adolescence (apprentissage des techniques de navigation) et enfin selon le sexe.

La description et la compréhension de ces techniques du corps à bord ne peuvent se faire sans la référence à l'environnement dans lequel elles se tiennent. Comment étudier les techniques de déplacement sur le pont, par exemple, sans décrire celui-ci ? Si on accepte, avec Marcel Mauss, que les techniques du corps consistent à « faire adapter le corps à l'usage », on suppose que le plaisancier adapte ses mouvements en fonction de la forme et de la nature du pont : passavants plus ou moins larges, roof plus ou moins proéminent, revêtement antidérapant plus ou moins efficace. L'étude des techniques du corps à bord apparaît ainsi inséparable des lieux et des objets.

Mais quel outil théorique puis-je solliciter pour faire la jonction entre l'analyse des objets matériels (le bateau et ses objets) et les « techniques du corps » observées chez les plaisanciers et vécues lors de mon expérience de navigation ? Une question plus générale apparaît : peut-on vraiment différencier « techniques du corps » et « techniques à instruments » ? Les « techniques du corps » peuvent-elles se passer d'instruments, d'objets ?

Comment développer une analyse des techniques qui ne se rattache pas systématiquement au pôle naturaliste et intégrer au travail de recherche les données issues de ma propre expérience de navigation ?

Le bateau incorporé

Cette problématique est développée depuis 1995 par le groupe Matière à Penser (MàP), « né d'une interrogation sur la place de la matière et de l'objet dans la réflexion anthropologique »[1]. Pour Marie-Pierre Julien, « Mauss ne s'engage pourtant pas complètement dans cette conception : il ne remet pas en cause explicitement l'efficacité du geste, mais choisit d'éliminer les objets de sa réflexion, ce qui l'engagera dans une impasse. Il se contente de parler des mouvements comme la marche, la position des mains à table, la nage, etc., en faisant abstraction des objets sur lesquels ils prennent appui. Or, cette définition du geste par exclusion des objets n'est pas satisfaisante : Mauss tout au long de son texte a du mal à la tenir. » [2]

Le corps, l'objet et le mouvement

Les chercheurs du MàP proposent, par le biais de concepts comme le « schéma corporel » ou la « synthèse corporelle », d'intégrer l'objet au corps en mouvement. Ils ne s'écartent pas du modèle maussien qui « montre constamment un corps en action : marcher, porter, bêcher »[3].

La notion de « schéma corporel » est développée par différents auteurs depuis le début du 20e siècle. Ils insistent sur la plasticité de ce schéma qui ne se réduit pas à l'enveloppe corporelle, s'étend aux objets et se constitue dans l'action et par l'habitude. Cette

[1] Marie-Pierre JULIEN et Jean-Pierre WARNIER, *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, 1999, p.11.

[2] Marie-Pierre JULIEN, « Des « techniques du corps » à la synthèse corporelle : mises en objets », p. 15-27 in : *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, 1999.

[3] Marie-Pierre JULIEN, « Des « techniques du corps » à la synthèse corporelle : mises en objets »…, *op. cit.*, p. 20.

conceptualisation suppose une définition du corps comme « sensible » et « actif »[1] dans la lignée des travaux phénoménologiques. Les perceptions corporelles individuelles ne sont pas niées ni réduites à des déterminants sociaux.

Jean-Pierre Warnier propose justement l'expression « faire corps avec son bateau » pour rendre compte de « l'incorporation dynamique de l'objet à titre de prothèse dans une conduite motrice »[2]. Il précise que c'est dans le mouvement que l'objet devient « objet prothèse », « non pas du corps organique, mais du schéma corporel »[3]. Ainsi, par le recours à la notion de « schéma corporel » et au mouvement, les auteurs du MàP dépassent la position organiciste et dualiste qui sépare le corps de l'esprit et des représentations. Cette posture dualiste existe chez Marcel Mauss, bien que pondérée par la proposition d'un « homme total ».

C'est dans la lignée de cette conception d'un « homme total » que les chercheurs du MàP proposent d'inclure les « techniques du corps » dans une perspective dynamique intégrant les objets au « schéma corporel ». Cette proposition théorique me paraît adaptée à mon objet de recherche : en plaisance, les mouvements du bateau sont permanents. Naviguer, c'est incorporer le bateau en mouvement. Plus qu'à terre, l'analyse des techniques du corps requiert celle des mouvements.

Je fais l'hypothèse que le propre des techniques d'habitation du bateau serait l'adaptation de celles en vigueur à terre à une habitation restreinte en mouvement. L'articulation théorique que je ne parvenais pas à faire entre d'une part l'analyse du bateau en tant qu'espace aménagé et d'autre part celle issues des données d'une expérience de navigation peut alors prendre forme.

En effet, les techniques d'habitation du voilier observées et ressenties lors de mon terrain posent un problème méthodologique car elles ne sont pas verbalisées par les personnes rencontrées. Cette difficulté est soulignée par Céline Rosselin dans sa recherche sur l'incorporation des logements d'une seule pièce : « Il n'existe pas de manuel de "savoir-vivre"… sans se cogner. Ce rapport d'évidence aux objets se répercute donc au niveau méthodologique : comment comprendre ce qui n'est pas de l'ordre du dire mais de l'ordre du faire, ce que les personnes auprès desquelles j'ai enquêté finissent par nommer, en guise de conclusion, des "réflexes", des "automatismes", des "maniaqueries", voire de "l'instinct". »[4]

C'est ainsi par un mécanisme d'incorporation, dans le corps à corps avec le bateau en tant qu'objet et contenant d'objets, que se crée une culture matérielle singulière, celle de la navigation de plaisance.

Le sujet

Une question sous-jacente à l'analyse du texte de Marcel Mauss est posée par les chercheurs du MàP : il s'agit de la posture épistémique de l'auteur du geste technique, défini comme un sujet.

L'analyse anthropologique traditionnelle considère-t-elle les « techniques du corps » d'un point de vue extérieur à l'auteur du geste ou bien du point de vue de cet auteur, alors sujet de sensations corporelles ? Le texte de Marcel Mauss est ambiguë : il témoigne d'une volonté d'intégrer les dimensions biologiques, sociologiques et psychologiques dans l'analyse

[1] Marie-Pierre JULIEN, « Des « techniques du corps » à la synthèse corporelle : mises en objets »…, *op. cit.*
[2] Jean-Pierre WARNIER, *Construire la culture matérielle. L'homme qui pensait avec ses doigts*, Paris, PUF, 2005 [1999], p.10.
[3] *Id.*, p. 12.
[4] Céline ROSSELIN, « Si tu vas un peu brusquement, tu te cognes contre l'armoire ! », p. 107-117 in : *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, 1999.

des gestes, mais le point de vue du sujet (qui rejoindrait le « pôle intentionnaliste » développé par Jean-Michel Berthelot, *cf. supra*) n'est évoqué que dans sa dimension biologique.

C'est toute l'ambiguïté de l'expression des « techniques du corps » : se définiraient-elles par rapport à des « techniques de l'esprit »[1] ? Pour Marcel Mauss, les parts sociologique et psychologique restent des contraintes extérieures au sujet : normes sociales et symboles moraux ou intellectuels. À ce propos, Marie-Pierre Julien rappelle l'influence de la pensée objectiviste d'Emile Durkheim sur son neveu Marcel Mauss. En parlant de l' « homme total » avec toutes les ambiguïtés de l'expression concernant les rapports entre les dimensions biologique, sociologique et psychologique, Marcel Mauss pose la question de l'articulation des conduites motrices aux représentations : « Telle est bien la question centrale de la théorie générale de la magie et de la religion ainsi que la conçoit Mauss. En d'autres termes, comment s'articulent les gestes, les matières et la culture matérielle d'une pratique religieuse donnée (par exemple russe orthodoxe), avec les représentations et les discours qui vont avec ? »[2]

Ce questionnement anthropologique se pose pour tous les objets de recherche. En plaisance, comment s'articulent les « gestes » (de navigation et de la vie quotidienne à bord), les « matières » (le vent, l'eau de mer, la coque du bateau, les bouts, les voiles, les angles des aménagements intérieurs, etc.) et la « culture matérielle » (les aménagements des voiliers) avec les « représentations et les discours qui vont avec » (le sentiment d'être libre par exemple) ?

Jean-Pierre Warnier, à la suite de l'article de François Hoarau sur le tri à Emmaüs[3], montre que les gestes du tri « possèdent des ressorts autonomes par rapport aux représentations ». Les auteurs avancent deux raisons qui les poussent à contester l'hypothèse de Mauss. D'une part, « il n'y a pas d'homologie automatique entre les conduites motrices et les catégories mentales » et d'autre part, « le rapport aux objets dans les conduites motrices est irréductible aux seules déterminations de classe »[4].

Ainsi, les conduites motrices des plaisanciers, comme le fait par exemple de se déplacer du pont à l'intérieur du bateau (de « descendre » par la « descente »), ne serait pas automatiquement interprétables par le recours à une logique d'homologie entre la disposition matérielle (l'extérieur du bateau opposé à l'intérieur) et des catégories de pensée universelles ou de classe (dehors/dedans, haut/bas, froid/chaud, homme/femme, etc.).

Les sociologues ont montré que la plaisance est une activité sportive et de loisir fermée et toujours réservée aux membres des catégories sociales supérieures et moyennes. L'explication des conduites observées à bord est-elle fournie par la référence à des modèles des « justes manières de naviguer »[5] issus des sociétés militaire, bourgeoise et aristocratique ?

L'explication déterministe et holiste est aujourd'hui partagée par de nombreux courants théoriques dont la sémiologie, le structuralisme, le cognitivisme, l'histoire de la longue durée, l'anthropologie marxiste, la technologie culturelle et la sociologie bourdieusienne. L'étude de la culture matérielle des plaisanciers consiste-t-elle à mettre en évidence des catégories mentales universelles ou des jeux de domination de fractions sociales ?

Les modèles socioculturels holistes mis en valeur par les sciences sociales permettent de donner du sens aux observations de terrain. Cependant, elles ne répondent pas à la problématique de l'individu, dans l'action, au contact avec la matière, qui est pourtant

[1] Jean-Pierre WARNIER, « Conclusion : le sujet comme roue d'engrenage », p. 135-142 in : *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, 1999.
[2] *Id.*, p. 137.
[3] François HOARAU, « Trier, transporter, à Emmaüs. Ethnographie, sens, et sciences de l'action », p. 97-106 in : *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, 1999.
[4] Jean-Pierre WARNIER, « Conclusion : le sujet comme roue d'engrenage » …, *id.*, p. 138-139.
[5] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers…, op. cit.,* p. 280-354.

« l'échelle » sociale sur laquelle travaille l'ethnologue. S'agit-il, en fin de compte, d'interpréter, de donner un sens à des pratiques dont les ressorts, déterminants anthropologiques ou sociologiques, échappent à l'individu, ou bien de comprendre, du point de vue de l'individu - ici le plaisancier qui navigue - ce qui se passe pour lui à bord ?

Ce questionnement rejoint celui entrepris par la microsociologie de l'acteur qui place ce dernier au centre de la construction de la société par le biais de l'observation de ses interactions aux autres acteurs. Cependant, cette approche ne prend pas en compte le rapport du sujet à la matière, et de sa construction dans ce rapport aux objets.

En effet, Jean-Pierre Warnier montre que dans ces postures théoriques holistes, « la culture matérielle est rapportée à *autre chose* qu'au corps en mouvement et à la matière. Elle est rapportée, à titre d'analyseur ou de voie d'accès, au signe, au discours, à la connaissance ou aux représentations, à l'histoire, à la technique comme action *efficace* sur la matière[1], au procès de production, à la stratification sociale, qui sont les véritables objets d'investigation. Il en résulte que la trousse à outils permet de démontrer ces sortes de faits et, accessoirement seulement, la matérialité de la culture qui fait figure de prétexte. Elle permet de bricoler, c'est-à-dire de faire ce qu'on peut avec ce qu'on a sous la main. En fait, elle occulte la matérialité des objets qui nous entourent. »[2]

L'auteur reprend dans le texte de Marcel Mauss la discussion sur la place de la dimension psychologique « comme roue d'engrenage » dans les techniques du corps. Les théories phénoménologiques réhabilitent la place des sens dans la construction de l'individu, qui, dans l'action, fait corps avec les objets. Pour Jean-Pierre Warnier et les chercheurs du MàP, la « roue d'engrenage », c'est le sujet : « Quelles sont les médiations à double sens qui vont de la conduite automobile comme conduite motrice, à la Citroën DS 19 comme signe analysé par R. Barthes (1957) ? A l'évidence, il y a un rapport. A l'évidence, ce rapport n'a rien d'univoque ni de nécessaire. Ce rapport est posé par une double articulation du sujet : à la voiture dans la conduite motrice, au symbole dans la communication. C'est le sujet qui assure la médiation. »[3]

La théorie de la culture matérielle proposée par Jean-Pierre Warnier s'attache à « la matérialité dans son rapport aux conduites motrices du sujet, comme matrice de subjectivation »[4]. Ainsi, l'individu se construit en tant que sujet, se « subjective » dans son action sur la matière. L'auteur propose une approche originale en postulant, à partir du concept de « synthèse corporelle », d'intégrer les objets au sujet et non de « ricocher sur la matière et de rebondir vers le ciel des représentations »[5] :

> Les objets dont la dynamique et les propriétés sont incorporées dans la motricité du sujet ne lui sont plus extérieurs. Ils font momentanément partie de sa synthèse, de son image corporelle, et de son moi. Ils sont investis, au même titre que le moi, par les pulsions narcissiques du sujet, ou au contraire par ses pulsions d'auto-agression. Ces objets, en fait, perdent en partie leur statut d'objets le temps de leur incorporation dans l'action, et le retrouvent au moment où ils sont désincorporés. Ainsi en est-il dans le rapport à autrui,

[1] Jean-Pierre Warnier explicite son décalage théorique avec l'approche de la technologie culturelle qui se préoccupe « de technologie culturelle et non de culture matérielle en général. Seul est pris en compte le rapport efficace à la matière, à l'exclusion du rapport ludique ou psycho-affectif aux objets, à son propre corps, et au corps des congénères ». *Construire la culture matérielle …, op. cit.*, p. 46.
[2] Jean-Pierre WARNIER, *Construire la culture matérielle …, id*., p. 16.
[3] *Ibid.*, p. 17.
[4] *Ibid.*, p. 16.
[5] Jean-Pierre WARNIER, « Le sujet comme roue d'engrenage » …, *op. cit.*, p. 140.

qui n'est jamais un autrui nu et délimité pas sa seule enveloppe cutanée, mais un autrui-et-ses-objets-incorporés. [1]

Cela constitue toute la problématique de ce travail de recherche : comment, dans son rapport à la matérialité du voilier, le navigateur se sent-il devenir plaisancier, ou, au contraire, en est-il empêché ?

Car sur le terrain, ce ne sont pas des plans de bateaux, ni des intérieurs marins qui constituent l'objet de ma recherche. Ce ne sont pas non plus les discours des plaisanciers, ni leurs pratiques. Poser la problématique de l'habitation du voilier, c'est essayer d'articuler ces deux registres, souvent étudiés séparément. Les personnes rencontrées déclarent « faire de l'habitable ». C'est dans l'action d'habiter ce voilier en navigation que se crée la culture plaisancière, et ceci de manière toujours singulière.

Barrer un voilier : un exemple d'incorporation de la culture matérielle

Marie-Pierre Julien et Céline Rosselin consacrent un article à la différence d'incorporation de la culture matérielle du voilier entre pratiquants régatiers et croisiéristes. Le voilier et ses objets sont considérés « non pas uniquement comme moyen d'action, non pas uniquement comme révélateur de la pratique, mais aussi et surtout comme lieu de la construction du sujet. Nous montrerons que le bateau, la carte, la barre sont des éléments d'une culture matérielle spécifique aux navigateurs qui est constitutive de leur identité même. »[2]

Les chercheuses décrivent deux modes différents « d'être à bord », en terme d'investissement de l'espace, de mobilité, de sujets de discussion, d'entraînement à la manœuvre, de calcul de la route, d'anticipation et de gestion des besoins de l'équipage. Ces façons différentes de faire corps avec le bateau seraient liées aux différents modes d'apprentissage de la voile en dériveur ou sur bateau habitable, en croisière ou en compétition : « Ces trois modes d'apprentissage construisent des rapports au temps, aux espaces, aux objets et aux autres différents. […] Ces objets ne sont pas seulement des moyens de rendre une pratique possible, voire de la définir : les objets sont le lieu où, à travers l'action, les sujets se construisent. »[3]

Ainsi, au cours de la navigation, les différents membres de l'équipage issus de traditions d'apprentissage différentes se répartissent autour de deux types de navigation : « Pour les uns, l'incorporation du Passion [le nom du voilier] passe par un enchaînement rapide de discussions et d'actions toutes centrées sur la navigation. Pour les autres, elle passe par des moments d'activités intenses et de pratiques langagières autour de la navigation, entrecoupés par de longs temps consacrés à des discussions politiques ou de société et des jeux, extérieurs à la navigation. Deux groupes avec des modes d'incorporation et de vivre (sur) le bateau différents se distinguent donc dans le même espace, incorporant les mêmes objets et enchaînant les actions de façon pourtant distincte. » [4]

[1] Jean-Pierre WARNIER, « Le sujet comme roue d'engrenage » …, *op. cit*.
[2] Marie-Pierre JULIEN et Céline ROSSELIN, « Culture matérielle incorporée et processus d'identification. Navigateurs de compétition et croisiéristes « bord à bord »…, *op. cit.*
[3] *Id.*
[4] *Ibid.*

Marie-Pierre Julien et Céline Rosselin précisent que ces incorporations sont labiles : les membres de l'équipage vont construire de nouvelles façons d'être à bord à partir de leur expérience commune. En situation de difficulté lors de la rupture d'une bastaque, les deux types de comportement opposés vont disparaître au profit d'une action commune « efficace » : « Léon félicite tout le monde pour "les bons réflexes" qui ont évité un démâtage ».

Les données rapportées rejoignent les conclusions des travaux sociologiques : le modèle de la compétition domine celui de la croisière. Même si croisiéristes et régatiers réagissent tous de la façon la plus efficace lors de la rupture de la bastaque, ce sont les régatiers qui imposent au final leur volonté de rejoindre la côte contre celle des croisiéristes.

Par contre, l'originalité du texte vient de la place accordée au matériel en tant qu'objets incorporés dans l'action. Par exemple, l'escalier de descente est investi, approprié par les régatiers qui ne cessent d'y monter et d'y descendre pour faire la navigation en comparant les repères visuels à l'extérieur du bateau aux instructions nautiques et cartes situés à l'intérieur. Le pont est au contraire approprié par les croisiéristes qui essaient de s'y caler et de s'y installer confortablement pour discuter et faire des jeux ne concernant pas la navigation, tout en participant aux manœuvres quand cela est nécessaire.

Enfin, la description des deux types de navigation pose la question de la place des préoccupations « terrestres » à bord. Les équipiers régatiers semblent ne s'intéresser qu'à la navigation et à la bonne marche du bateau. Ceux croisiéristes conservent une activité autre que celle consacrée à la marche du bateau. L'article ne décrit que les activités concernant la navigation et celles qui se tiennent sur le pont. Pourtant, lors de cette croisière de plusieurs jours, les membres de l'équipage ont dormi, sans doute fait une sieste, partagé des repas, sont allés aux toilettes et se sont peut-être lavés. Comment le voilier et ses différents objets ont-ils été incorporés lors de la navigation par les différents membres de l'équipage ?

Ces questions font partie de la navigation mais ne sont pas abordées. Cependant, le questionnement théorique des chercheures sur la culture matérielle comme incorporation dans l'action, en lien avec un apprentissage spécifique et sans cesse en changement me paraît riche en matière d'interprétation des techniques d'habitation du voilier.

Les travaux de l'ethnologie et de l'anthropologie maritimes françaises s'interrogent différemment sur la question du « maritime ». Des techniques, un vocabulaire et des représentations symboliques paraissent être partagées par les marines de pêche, de commerce, militaire et de plaisance. Cependant, il existe une appropriation propre à chacune, et une homogénéité culturelle du monde maritime apparaît plutôt comme une construction des « terriens ».

L'anthropologie maritime montre la nécessité de penser une pratique nautique comme la plaisance dans un système global. Néanmoins, la grande place accordée aux modèles symboliques, à la recherche d'invariants anthropologiques « marins », ne permettent pas toujours de rendre compte de la complexité des relations entre terre et mer.

La distinction de la démarche patrimoniale, développée par l'ethnographie nautique, de celle de la recherche ethnologique ou anthropologique apparaît importante. Elle souligne la nécessité, dans un travail de recherche, d'insérer l'étude des nombreux objets et sources historiques dans une problématique. Le recours à l'histoire de la plaisance s'avère nécessaire mais insuffisant dans une approche anthropologique. Pour comprendre le sens de la navigation à voile pour le plaisir, le terrain au plus près des acteurs est indispensable.

La tradition théorique de l'anthropologie des techniques apporte un cadre à l'analyse des pratiques de navigation. Cependant, la référence à un pôle ontologique naturaliste apparaît comme une limite à une interprétation des techniques d'habitation du voilier, problématisé plus comme un véhicule que comme une habitation. La thèse soutenue par les chercheurs du Màp proposant une étude du voilier incorporé dans l'action semble être une alternative

théorique féconde permettant de penser l'articulation entre les plaisanciers, leur bateau et la société à laquelle ils appartiennent. Plus encore, elle permet de poser la problématique de la construction de la culture – matérielle et sociale - conjointement à celle de la personne.

Les rares travaux anthropologiques qui abordent la navigation de plaisance renvoient aux thèmes de la société de consommation, des sports et des loisirs. Les problématiques de l'habitation et celle des relations entre société terrestre et bateau n'ont pas encore été développées. Il m'est ainsi apparu important de consulter les travaux anthropologiques portant sur l'habitation des bateaux. L'étude du voilier de plaisance peut-elle être éclairée par des modèles d'habitation qualifiés de nomade, bourgeois ou urbain ? Ce questionnement fera l'objet du prochain chapitre.

CHAPITRE 2

LA CONSTRUCTION D'UNE PROBLEMATIQUE : PENSER L'HABITATION DU VOILIER DANS LE CHAMP ANTHROPOLOGIQUE

Comment la question de l'habitation des navires est-elle posée dans le champ de l'anthropologie française ? En quoi les thématiques développées peuvent-elles aider à la construction de la problématique de l'habitation des voiliers de plaisance ? Dans ce chapitre, je m'intéresserai plus particulièrement aux thèmes du nomadisme marin, de l'anthropomorphisation des bateaux et du miroir social, suivant le plan présenté ci-dessous :

I - Un nomadisme marin

A- La croisière : tourisme, voyage…
1) Un tourisme nautique
2) Une identité de voyageur

B - …et nomadisme ?
1) Les images du nomadisme
2) Semi-nomades et nomades marins

C - Un nomadisme moderne ?
1) L'habitation mobile : vers le nomadisme ?
2) La croisière : un nomadisme désiré mais difficile
3) Quel statut pour les navires au port de plaisance ?

II - Des bateaux anthropomorphisés

A- Le bateau comme corps humain
1) Une anthropomorphisation lexicale et architecturale
2) Faire corps avec le bateau

B - Le bateau comme individu
1) Le port d'attache
2) Le nom
3) Le tonnage ou l'importance du volume intérieur

C - Le baptême ou la naissance sociale du bateau et de son équipage
1) La naissance d'un équipage
2) Le parrainage d'un projet de navigation
3) Un rite de passage d'agrégation

III - Un miroir social

A - Du corps humain au corps social : une société en concentré

B - Une société divisée
1) Les hommes en bateau et les femmes à terre
2) Hommes et femmes sur le même bateau

C - Le couple bateau/maison
1) Le bateau est la maison à terre
2) Le bateau et la maison à terre

I – Un nomadisme marin

Le modèle du nomadisme est utilisé par les ethnologues pour qualifier des cultures dites traditionnelles. Son usage pour une analyse de la voile de croisière peut sembler inapproprié. Cette situation renvoie au problème de l'importation de concepts créés pour rendre compte de sociétés traditionnelles pour l'étude de la société occidentale, urbaine, moderne et contemporaine. La question mérite cependant d'être débattue.

Les plaisanciers peuvent être considérés comme des touristes, au sens propre, leurs navigations consistant à faire des « tours ». À la manière des premiers touristes anglo-saxons faisant leur « tour » d'Europe[1], les pratiquants de la plaisance font des « tours » : de la rade, de la baie, de la pointe du Finistère, de l'Atlantique, du monde.

La navigation permet de s'approprier un territoire à partir d'un imaginaire constitué en partie par la lecture de récits de navigateurs - la bibliothèque du bord occupe une place importante dans l'espace réduit du voilier – et par celui des cartes et des différents ouvrages nautiques - *Instructions nautiques*, *Pilotes côtiers* ou *Guide du bourlingueur* -, pendants des guides verts terrestres, détaillant les moyens d'accès aux ports, les balises et les bons restaurants à terre. Ainsi, les thèmes idéalisés du voyage et du nomade appartiennent-ils à la mythologie plaisancière.

La pertinence du concept de nomadisme marin ne se réduit pas à un imaginaire : il s'appuie également sur des pratiques effectives. En effet, tout comme les populations nomades étudiées par les anthropologues, les utilisateurs de voiliers connaissent leur territoire de navigation et la grande majorité reproduisent les mêmes tours d'une saison à l'autre. Les populations nomades évoluent, elles aussi, sur un espace vaste mais maîtrisé et circonscrit. Cette pratique d'habitation est le contraire de l'errance.

L'appellation de « nomades marins » est utilisée dans plusieurs études anthropologiques. Quelles sont les caractéristiques communes à ces différentes populations définies comme étant constituées de nomades marins ? En quoi éclairent-elles les difficultés rencontrées par des plaisanciers ayant expérimenté sur le long terme un nomadisme maritime à bord de leur voilier ? Les travaux anthropologiques montrent l'importance du temps passé à terre, chez les nomades marins, en alternance avec le temps passé en mer. Cela permet d'éclairer la problématique dite « des bateaux ventouses », occupant pendant un temps jugé trop important les places au port ou au mouillage devenues rares. La question du nomadisme marin permet aussi d'évoquer la question du voilier en tant qu'habitation non légitime.

A. La croisière : tourisme, voyage, …

1) Un tourisme nautique

[1] Catherine BERTHO-LAVENIR, *La roue et le stylo. Comment sommes-nous devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999 et Jean-Didier URBAIN, *L'idiot du voyage. Histoires de touristes*, Paris, Payot, 2002.

Le voilier peut être considéré comme une habitation de loisir permettant à son équipage de se déplacer plus ou moins longtemps, lors d'un week-end, de quelques semaines estivales ou bien plus rarement durant une ou plusieurs années « sabbatiques ». Les temps longs des traversées des mers ou océans, s'étalant sur plusieurs jours ou semaines, demeurent rares. Même en « grand voyage », comme pour Ludovic et Marianne, rencontrés à leur retour, la navigation s'est faite essentiellement le long des côtes, de mouillage en mouillage, afin de découvrir ports et pays. Trois temps forts rythment les croisières : le départ, le temps en mer et le retour.

Faire des tours

La pratique des plaisanciers s'ancre dans un imaginaire de la liberté associée au voyage, à l'aventure, à l'exotisme et à l'ailleurs. En cela, leurs croisières s'apparentent aux « tours » des premiers touristes anglo-saxons présentés par Jean-Didier Uubain : « Le dictionnaire Webster rappelle une idée simple. Le touriste est "celui qui voyage d'un lieu à un autre pour son plaisir ou pour sa culture". Le tourisme est une activité vacancière foncièrement attachée à la mobilité. Contrairement à la villégiature, c'est le mouvement lui-même qui importe. Le touriste puise tout autant son plaisir dans ce mouvement *from place to place* que dans la destination qu'il atteint. Stendhal ne déclare-t-il pas : " je voyage, non pour connaître l'Italie, mais pour me faire plaisir" ? »[1]

Pour les plaisanciers, il s'agit effectivement de faire « un tour en mer », « en rade » - de Brest - ou « aux Glénan » le week-end ; un « tour du Finistère » ou un « tour de France » en course-croisière ; un « tour de l'atlantique » ou bien un « tour du monde » pour les plus aventureux. Une fois le « tour » effectué, il s'agit de ramener le bateau au port d'attache et de renouer avec le mode de vie terrestre.

Certains, rares, choisissent de ne pas revenir. Ils deviennent alors des figures héroïques : comme Bernard Moitessier[2], qui, en choisissant de ne pas franchir la ligne d'arrivée, continue sa « longue route » et incarne le mythe d'une navigation perpétuelle ; comme Alain Gerbault[3], qui, « à la poursuite du soleil », trouve dans la vie polynésienne un idéal opposé à la civilisation occidentale. D'autres, anonymes, sur les traces de leurs héros, choisissent de quitter définitivement l'Occident en arrêtant leur tour du monde en Polynésie. Ainsi, Alain a choisi de vivre aux Marquises. Il ne navigue plus, la côte n'étant pas propice à la navigation à voile en famille.

Dans son ouvrage *L'idiot du voyage*, Jean-Didier Urbain propose de s'arrêter sur la réprobation générale qui s'attache à l'image du « touriste » : « Touriste n'est donc pas un mot sans arrière-pensée. Péjoratif, il dépouille dans l'instant le voyageur de sa qualité principale : voyager. Sur ce point, le préjugé ordinaire est formel : le touriste ne voyage pas. Adepte des "circuits", il ne fait que circuler. Cela suffit à faire de ce voyageur un mauvais voyageur : un nomade aux pieds plats. »[4] Pour échapper au mépris attaché à l'identité de touriste, les prétendants au voyage ne cessent d'imaginer de nouvelles façons de se démarquer des autres - les touristes : fréquentation d'endroits nouveaux, écriture du voyage, moyens de locomotion originaux, etc. Jean-Didier Urbain montre que le voyageur est la figure idéalisée recherchée par tous, évanescente, sans cesse reconstruite :

[1] Jean-Didier URBAIN, *L'idiot du voyage. Histoires de touristes*, Paris, Payot, 2002, p. 44.
[2] Bernard MOITESSIER, *La longue route. Seul entre mers et ciels*, Paris, Arthaud, 1986 [1971].
[3] Alain GERBAULT, *Seul à travers l'Atlantique et autres récits*, s.l. Editions Grasset & Fasquelle, 1991 [1924-1932]..
[4] Jean-Didier URBAIN, *L'idiot du voyage …, id.,* p. 16.

> Quel choix reste-t-il au voyageur d'agrément qui ne veut pas être touriste ? Ou bien il s'immobilise, soit qu'il reste chez lui, soit qu'il se sédentarise chez l'habitant – et alors il n'est plus un voyageur. Ou bien il voyage, « se précipite dans les endroits non touristiques », et sa seule présence fait de ces endroits des lieux touristiques et de lui un touriste. Quoi qu'il fasse, ce voyageur est en situation d'échec et mat, qu'il se déplace ou qu'il ne se déplace pas. C'est pourquoi, prisonnier de cette double contrainte, le touriste doit ne pas être là où il veut aller. Sur cette base, on comprend mieux alors le fourmillement des paradoxes dans les comportements et les discours, et le sens tragique des pratiques distinctives. Ces dernières sont autant de tentatives de réponses au paradoxe, plus ou moins insatisfaisantes (mais toutes le sont), pour obvier ou faire provisoirement obstacle à cette implacable conclusion : dès que l'on voyage pour son plaisir ou pour sa culture, on ne peut pas ne pas être touriste. [1]

L'analyse de Jean-Didier Urbain permet d'identifier les croisières littorales comme étant des pratiques de tourisme nautique. Ainsi, à la fin du 19e siècle, les premiers numéros du magazine *Le Yacht* présentent des récits de croisières dont les auteurs s'attachent à décrire tant la navigation que les escales, mentionnant les qualités de la flotte de plaisance, des lieux visités ou des services hôteliers :

> *Chiquita* et *Dis* appareillent le matin ; *Valkyrie* à une heure seulement ; belle brise debout pour atteindre l'Ile Tudy ; nous sommes accompagnés par le joli petit côtre hollandais *Elsa,* à notre ami Van Son. Nous faisons rapidement notre traversée, et nous entrons vers 3 heures à l'Ile Tudy où sont déjà rassemblés un grand nombre de yachts dont *Luciole II, Chiquita, Dis, Iduna, Gallia, Saint-Tual, Vanda, Maud, Zig-Zag*, et une foule d'autres plus petits. La rade est si bien garnie que nous avons de la peine à trouver un mouillage convenable. Après avoir mouillé je vais à bord de *Chiquita,* où A. P. m'invite à dîner, j'admire le superbe aménagement de *Chiquita,* et lorsque je retourne dans mon petit yacht de 10 tx, je ne puis m'empêcher de le trouver un peu juste dans toutes ses dimensions. Le soir à 9 heures, nos amis arrivent enchantés de leur excursion. Le lendemain, nous appareillons après avoir été reçus à déjeuner par M. P. de S., propriétaire du joli yawl *Maud* et qui a une charmante habitation à Loc-Tudy. Excellente traversée de l'Ile Tudy à Bénodet. Le 12, nous décidons d'aller tous ensemble en voiture à Beg-Meil. La route est boisée ; l'air frais du matin repose après plusieurs jours de navigation du vent du large. Arrivés à Beg-meil, nous commandons un formidable déjeuner auquel nous faisons grand honneur. L'hôtel est plein d'Anglais et d'Américains, la plupart portant une boîte de couleurs, dont ils étalent les plus disparates sur des toiles de grande dimension ; cela représentera plus tard, paraît-il, les vues ravissantes de Beg-meil. Après déjeuner nous allons sur la plage assister à l'arrivée de « l'escadre ». Le spectacle est superbe, *Chiquita* arrive première suivie de près par *Valkyrie*, les autres viennent ensuite à quelque distance. Tous les yachts prennent très correctement leur mouillage, les canots viennent nous chercher et nous allons tous à nos bords respectifs. [2]

Cet extrait de récit de croisière est l'un des nombreux parus dans l'hebdomadaire *Le Yacht* depuis 1878. J'ai choisi celui-ci car il décrit la zone de navigation où j'ai moi-même effectué mon terrain marin. D'autres décrivent avec soin la vie à bord, la sociabilité entre bateaux et les escales sur les côtes méditerranéennes, atlantiques, nordiques et anglo-saxonnes. Le récit montre combien la pratique de la croisière emprunte les caractéristiques du tourisme terrestre : mobilité nautique de port en port, sociabilité entre yachtsmen, "touristes

[1] Jean-Didier URBAIN, *L'idiot du voyage…, op. cit.,* p. 278.
[2] E.C., « Croisière sur les côtes de Bretagne par les yachts "Chiquita", "Zig-Zag", "Dis" et "Valkyrie" », *Le Yacht*, N° 989, 1897, p. 9.

navigants", visite et commentaire des bateaux amis et des sites terrestres, utilisation de moyens de locomotion terrestres et fréquentation des hôtels littoraux.

On peut également souligner l'intérêt de l'auteur pour les aménagements des bateaux, tout comme la fréquentation, semble-t-il importante, du mouillage de l'Ile-Tudy par les plaisanciers, dès 1897. Ce sont des indices, parmi d'autres, qui permettent d'identifier l'existence d'une petite plaisance de croisière côtière.

Premiers guides de tourisme nautique

Les plaisanciers utilisent des ouvrages décrivant avec soin les côtes et les ports d'escale. Les récits de voyage et les publications destinés à aider la navigation côtière apparaissent dès la fin du 19e siècle. Le magazine *Le Yacht* consacre une rubrique bibliographique à la parution de ces écrits. Ainsi, en 1896, paraît *La navigation en vue des côtes* :

> M. André Chauchard est un yachtsman qui depuis longtemps pratique avec passion la navigation de plaisance. Comme tous ceux qui aiment le bateau, il aime à commander lui-même, et il estime avec raison que le soin de s'occuper non seulement de la manœuvre, mais de la route, loin d'être une servitude ou un souci pour le propriétaire d'un yacht petit ou grand, est au contraire la source d'un surcroît de plaisir. Beaucoup d'amateurs pensent absolument comme lui, mais sont arrêtés par les difficultés d'un apprentissage dont ils s'exagèrent souvent l'importance. Il ne s'agit pas, en effet, en navigation côtière, d'observations délicates des astres, suivies de calculs minutieux. […] Avec une attention constamment soutenue, en ne laissant jamais échapper une occasion de rectifier sa route ou sa position, et surtout, en se munissant toujours des cartes les plus récentes et les plus détaillées de toutes les côtes qu'on doit parcourir, on aura toutes les chances de conduire son yacht à bon port, et l'on aura satisfaction de se passer de pilote, grand avantage, sans compter l'économie. [1]

Le thème de la navigation autonome où le yachtsman se passe des services des professionnels de la mer comme les pilotes ou les pêcheurs est récurrent dans les articles du *Yacht*. Il s'agit de savoir et pouvoir naviguer seul, entre amis ou en famille. Le plaisir même de naviguer en dépend. La production de récits de croisières et de guides de navigation participe à ce désir d'autonomie. Je montrerai par la suite que les aménagements des bateaux, très « confortables », calqués sur le modèle des habitations terrestres, peuvent aussi s'interpréter en terme de désir d'une habitation permettant de vivre de façon autonome.

Cependant, cette volonté d'indépendance est ambivalente : en croisière, l'isolement de la navigation ne dure qu'un temps. Il s'agit ensuite de regagner terre, d'aller de port en port, que ceux-ci soient proches ou lointains :

> *La navigation côtière,* par L. Muller. - Ce petit volume est la reproduction d'une série d'articles que notre collaborateur M. L. Muller, avait fait paraître en 1897 dans le Tour du Monde sous le titre de « Conseils aux voyageurs ». Ces conseils peuvent être non moins utiles aux yachtsmen, qu'aux explorateurs. […] Mais ici, l'auteur avait en vue, non des professionnels, mais des amateurs désireux de s'instruire des choses strictement indispensables pour conduire leurs yachts, et d'autre part n'ayant en général, que très peu

[1] « Bibliographie », *Le Yacht,* N° 954, 1896, p. 298.

> de notions déjà acquises sur les problèmes de la navigation. Il s'est étudié en conséquence à se mettre à leur portée, en leur donnant des indications essentiellement pratiques, et en laissant de côté les tables, les calculs, et tout ce qui pourrait à bon droit effrayer les débutants. Ceux-ci seront certainement heureux de trouver dans la Navigation côtière, à la fois ce qui leur est nécessaire, et ce qui leur suffit pour conduire un yacht d'un port à l'autre, le long du littoral, c'est-à-dire pour faire leurs croisières habituelles. [1]

Pour les explorateurs comme pour les plaisanciers des côtes françaises, il s'agit d'acquérir les moyens de se déplacer de façon autonome le long des côtes. La plaisance est conçue, dès les débuts de son développement, comme un déplacement saisonnier, autonome, sur un territoire connu et délimité.

Des ouvrages consacrés essentiellement à la navigation, comme *l'Almanach du Marin Breton*, paraissent dès 1898[2]. D'autres traitent la croisière comme une véritable pratique touristique :

> Nous présentons à tout voyageur qui aime la Grande Bleue, et particulièrement à nos camarades, les yachtsmen pratiquants qui naviguent au grand large et explorent toutes les côtes, rapprochées ou lointaines, le *Guide du yachtsman en Croisière*. L'idée première de recueillir tous renseignements utiles aux croisières de nos yachts nous est venue à l'étranger. Nous fûmes souvent frappés, au cours de nos voyages, du peu de documents réunis pour les yachtsmen, alors qu'ils abondent pour les touristes de terre, et des difficultés qu'occasionne cette pénurie fâcheuse. Pour y remédier de notre mieux, nous avons, depuis deux ans, réuni au Yacht Club de France, avec l'approbation et l'encouragement de son Conseil, des fiches de croisière, à l'usage et à la disposition de nos collègues. […] Ce que nous avons voulu faire n'est assurément pas un guide descriptif, non plus qu'un traité de navigation : ceci et cela existent pour le marin et pour le touriste. Nos notes ne remplacent pas ces ouvrages ou ces documents : elles les rendent même nécessaires. Nous avons tenté seulement de réussir un ouvrage présentant le maximum de renseignements utiles dans un cadre restreint. Le yachtsman, nous emble-t-il, pourra a son aise préparer facilement sa croisière. Une fois en mer, assurément, ce guide ne lui suffira pas pour conduire son bateau : il y aura toujours pour cela les instructions nautiques et les cartes marines. Mais notre livret, pourtant, ne cessera pas d'être utile à bord ; en le feuilletant, les passagers verront mieux se dérouler les côtes et il sera utile pour décider des excursions à faire à chacune des relâches. [3]

L'auteur du Guide propose alors différentes rubriques : généralités physiques (géographie, hydrographie, orographie, climat), historiques, économiques, maritimes, ferroviaires, militaires, sportives ; « indications ou conseils pour les descentes à terre », « documents nécessaires », « distances de mer », vocabulaire de navigation dans toutes les langues d'Europe ; description des côtes, des ports (« la sécurité des mouillages »), des villes portuaires («souvenirs, monuments curieux, promenades à terre aux environs ») et de « l'hinterland » des ports :

> Jetant un coup d'œil sur la carte, nous avons, non plus cette fois visité, mais simplement délimité ce que nous appellerons « l'hinterland » du port. De tel port, on peut faire un raid sur tel ou tel point de l'intérieur ; telle ligne y conduit ; elle parcourt telle région ; le voyage dure tant d'heures… N'est-ce pas toujours intéressant à noter ? L'on trouvera peut-être que nous avons poussé trop loin les limites des zones intérieures : ce à quoi nous répondrons que beaucoup de yachtsmen ne font pas de la navigation uniquement pour filer

[1] « Bibliographie », *Le Yacht*, N° 1073, 1898, p. 479.
[2] « Bibliographie », *Le Yacht*, N° 1130, 1899, p. 531.
[3] A. GLANDAZ, « Le guide du yachtsman en croisière. Avant-propos », *Le Yacht*, N° 1353, 1904, 116-117.

> le loch et aligner des milles ; ils font parfois les escales assez longues et, d'ailleurs, les mauvais temps du large peuvent singulièrement allonger les relâches. [1]

Qu'en est-il aujourd'hui de ces guides de croisières nautiques ?

Le routard nautique

L'*Almanach du Marin Breton* est toujours édité : c'est un ouvrage réglementaire, destiné tant aux professionnels de la mer qu'aux plaisanciers. Les informations concernent la navigation, non l'activité de tourisme côtier. Il en est de même pour le *Bloc Marine*, destiné aux plaisanciers, proposant dans un même « bloc » un journal de bord – obligatoire uniquement pour la navigation hauturière-, les textes réglementaires, les principaux feux et signaux, les horaires de marées, les cartes des courants, les basiques météorologiques et astronomiques et la description des ports situés sur les côtes anglaises, hollandaises, belges, françaises, espagnoles et portugaises. Il n'existe pas de rubrique détaillant les éventuelles curiosités touristiques à proximité des ports.

Le *Pilote Côtier*[2] ou plus récemment, les *Instructions nautiques pour la plaisance*, guident les plaisanciers dans l'organisation de leurs croisières côtières : « Ce nouvel ouvrage a été rédigé pour répondre aux besoins de la navigation itinérante dans la frange côtière, telle qu'elle est surtout pratiquée par les plaisanciers ou par certaines unités de la Marine Nationale. »[3] Ces ouvrages décrivent avec précision les ports et les mouillages ainsi que les passes et chenaux permettant d'y accéder. Des développements moindres sont liés aux divers ressources et services qui s'y trouvent - capitainerie, carburant, avitaillement, mécaniciens, accastilleurs, voilerie, bar-tabac, poubelles, téléphone, eau, électricité, poste, etc.

L' « hinterland » n'y est pas développé comme dans le *Guide du yachtsman* de 1904. Les plaisanciers d'aujourd'hui s'intéresseraient-ils moins à l'arrière-pays visité que leurs homologues du siècle dernier ? Le tourisme ou le voyage ne seraient-ils plus revendiqués par les adeptes de « la navigation itinérante dans la frange côtière » ?

Ces guides aident à naviguer, à gagner les ports : pour leurs auteurs, la croisière se définit par la navigation et non par une éventuelle activité touristique. Cécile Créac'h montre comment le champ de la plaisance est dominée par la course : régate, course-croisière puis course au large[4]. La croisière et ses temps spécifiques comme la vie à bord, à l'escale et l'intérêt touristique pour les sites accostés ne sont pas considérés comme des activités de navigation légitimes : les Guides n'en font donc pas mention.

Cette situation connaît cependant quelques changements. En effet, récemment, au printemps 2007, parait le « premier guide touristique pour la plaisance côtière » : le *Guide du bourlingueur*[5]. Les auteurs souhaitent transposer le concept du *Guide du routard* à la plaisance, tout en tenant compte des spécificités liées au milieu marin :

> Les particuliers sont aujourd'hui de plus en plus nombreux à louer ou acheter des bateaux, depuis dix ans les rangs des plaisanciers ne cessent de croître, tout comme les rêves de

[1] A. GLANDAZ, « Le guide du yachtsman en croisière… »…, *op. cit.*
[2] Alain RONDEAU, *Pilote côtier*, Chatou, Praxys Marine, 2003 (12ème ed.).
[3] Service Hydrographique et Océanographique de la Marine, *Instructions Nautiques pour la plaisance*, s. l., SHOM, 1997 (1ère ed.).
[4] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers…, op. cit.*
[5] Yann GUEZENNEC, Olivier ALBAHARY, Adrien REROLLE et Nicolas ZINK, *Le Bourlingueur, de Brest à Redon*, Brest, Le Télégramme, 2007.

> tour du monde. Mais une croisière à la voile ne s'organise pas comme un voyage à pieds ou à bicyclette. La voile c'est la mer, le tourisme nautique c'est devenir un marin [et non un touriste nautique !]. Dans le même temps ce qui augmente ce n'est pas forcément le nombre d'amateurs d'une navigation comme but en soi, mais plutôt un désir plus général de découvrir d'une manière nouvelle et authentique la vue et la vie des côtes des différents continents, au moyen d'un voilier (et accompagné éventuellement d'un skipper). [1]

Ils répondent ainsi à une caractéristique de la navigation de plaisance présente dès les débuts de la pratique : l'intérêt des plaisanciers pour la découverte du littoral au cours de la croisière. Cependant, ils évitent, avec tact, d'utiliser l'appellation de « touriste ». Le Guide propose de répondre, non pas à la demande d'un touriste mais bien d'un « marin », dont les « besoins » sont « évidemment différents » de ceux du « voyageur traditionnel » :

> Nous désirons ainsi répondre à cette demande croissante du marché du tourisme nautique pour un ouvrage qui mêle à la fois des informations techniques pratiques, type « Pilote côtier » et des informations plus touristiques et culturelles, type « Guide du routard », tout en se plaçant du point de vue du plaisancier et de ses besoins propres. Ceux-ci sont évidemment différents des besoins du voyageur traditionnel car le fait de voyager en bateau est la donnée centrale : sécurité, entretien, réparation, avitaillement, rythme de vie, organisation du temps, loisirs, tourisme, etc. sont autant de domaines où les plaisanciers nécessitent des informations qu'aucun ouvrage n'a pour le moment tenté de rassembler en France. [2]

Il est ainsi proposé, pour chaque port, une liste de différents services qui répondent aux « besoins » des plaisanciers :

> **À quai**. Renseignements pratiques sur les commodités et services du port : capitainerie (informations, douches, météo), entretien du bateau (shipchandler, voilerie, mécanique, etc.) ; **Avitaillement**. Commerces liés au port : (boulangerie, supérette, presse, Internet), marchés traditionnels, artisans ; **Circulez.** Locations et moyens de transport pour se déplacer plus facilement dans la région visitée ; **Sports et loisirs**. Description des associations : activités et sports nautiques proposées par la commune ; **Visitez**. Histoire et patrimoine du port, idées de balades, musées, aquarium ; **Régalez-vous**. Sélection des restaurants préférés des bourlingueurs ; **Virées au port**. Sorties nocturnes : bistrots de marins, pubs, discothèques ; **Reposez-vous**. Hôtels de charme : chambres d'hôtes, auberge de jeunesse ; **Trésors des côtes**. Sélection des meilleurs mouillages : criques et ports d'échouage de la région ; **La perle**. Anecdotes et coups de cœur de la rédaction sur le port.[3]

En plus des données propres à la navigation et aux ports (mouillages, douches, météo, shipchandler, supérettes), déjà présentes dans *Les Instructions nautiques pour la plaisance*, les auteurs intègrent au guide des informations habituellement accessibles dans les Offices de tourisme, relevant du tourisme patrimonial (produits du marché et des artisans, histoire et patrimoine, musées) et maritime (aquariums, sports nautiques). Les loisirs nocturnes des diverses escales y figurent (bistrots « marins », pubs, discothèques, restaurants),

[1] Olivier ALBAHARY, Adrien REROLLE et Nicolas ZINK, « Le Bourlingueur. De port en port. Guide touristique pour la plaisance côtière. Côtes Manche et Atlantique 2007 »,<www.lebourlingueur.com/blog>, visité en septembre 2007.
[2] Olivier ALBAHARY, Adrien REROLLE et Nicolas ZINK, *..., id.*
[3] *Ibid.*

tout comme les « hôtels de charme » et les moyens de s'y rendre (locations de moyens de transport).

Le voilier est clairement traité par les auteurs comme un moyen privilégié – mais non exclusif - de se déplacer. Il s'inscrit dans une démarche de découverte et d'usage des multiples offres touristiques proposées par les ports d'accueil.

La démarcation symbolique distinctive, si chère aux plaisanciers, entre tourisme et croisière, touristes et yachtsmen, marins et terriens s'effrite… Les rédacteurs sont alors présentés sur le site Internet en tenues de plaisanciers, vareuses polaires et bonnets bleu-marine, à cheval sur la passerelle d'un ponton. L'initiateur du guide revendique son appartenance au monde des marins dans un souci de légitimité : « Yann Guezenec, initiateur du projet, il a navigué avec les plus grands… La voile et le grand large sont plus qu'une passion, c'est une vocation ! »[1] Les thèmes distinctifs de la plaisance sont sollicités : la navigation en course avec « les plus grands », à la voile et au « grand » large. Peu importe si les utilisateurs du guide seront probablement des plaisanciers naviguant majoritairement au moteur et près des côtes. La « vocation » dissipe tout malentendu sur le projet : il ne s'agit pas de vendre un guide mais de partager sa passion avec ses pairs, les autres « marins ».

> De ma passion pour la mer, la voile et les ports. De mon émerveillement permanent pour la beauté des côtes, le pittoresque de ses habitants et leurs incroyables richesses culturelles. De mon amour pour le lieux insolites, les personnages atypiques. De ce plaisir de vivre des moments magiques : fêtes maritimes, pardons religieux, concerts improvisés ou simples rencontres furtives, inoubliables, avec des inconnus simplement riches d'être ce qu'ils sont… Du constat que toutes ces beautés, ces richesses, ces énergies ne peuvent mériter d'être racontées autrement qu'avec passion. De tous ces copains rencontrés dans les ports lors de croisières, de régates, sur des bateaux, dans des troquets ou le long des quais. De l'irrésistible envie de m'amuser est né : l'aventure du Bourlingueur ! Avec la formidable prétention de réussir à vous faire partager ces passions ! [2]

Ce texte écrit en 2007 emprunte des accents dix-neuvièmes. Les thèmes propres aux voyages coloniaux sont présents : les « habitants » des ports français décrits par les Bourlingueurs sont « pittoresques ». On y rencontre des « personnages atypiques » et on y fait « de simples rencontres furtives, inoubliables, avec des inconnus simplement riches d'être ce qu'ils sont ». La découverte de l'altérité n'est plus réservée aux héroïques navigateurs circumterrestres comme Alain Gerbault. Elle devient accessible à tous, par mer, de ports en ports, sur les côtes de la Manche et de l'Atlantique. La découverte du folklore local (« incroyables richesses culturelles […] : fêtes maritimes, pardons religieux, concerts improvisés ») est à portée de gaffe, tout comme l'exotisme inhérent à « la beauté des côtes » et aux « lieux insolites ».

2) Une identité de voyageur

Le « mythe du voyageur » décrit par Jean-Didier Urbain est ici convoqué avec force. Un reportage télévisuel présente la rédaction du Guide comme le voyage initiatique des trois jeunes rédacteurs, étudiants en école de commerce, au cours duquel, à bord d'un « combi » Volkswagen - véhicule emblématique des voyages hippies des années 60/70 - ils découvrent

[1] Olivier ALBAHARY, Adrien REROLLE et Nicolas ZINK, « Le Bourlingueur » *..., op. cit.*
[2] *Id.*

ports et offices de tourisme du littoral[1]. Les voyages à bord de ce type de véhicule ne sont pas étrangers aux pratiquants de la navigation à voile que j'ai rencontrés. Ainsi, Nicolas et Laurence l'ont-ils choisi pour visiter la Nouvelle-Zélande et l'Australie entre deux convoyages de bateaux.

Pour Laurence, malgré l'inconfort lié à l'espace restreint, ce voyage en « van » fut plaisant, lui évoquant « l'image de l'escargot qui a sa maison sur son dos » :

> Le van de Nouvelle-Zélande était inconfortable : il fallait sortir pour s'habiller, pour aller aux toilettes. Des fois, on allait dans les campings pour se laver, m'épiler. Mais je n'aimais pas trop y aller car il y avait trop de monde. Le but c'était d'être seuls dans la nature. Sinon on allait dans les douches des clubs de voile. Ce que j'aime dans le van, c'est sa ressemblance avec le bateau de plaisance : une petite maison nomade. Le van d'Australie était plus grand : il y avait de la place -50 cm- entre le matelas et les sièges pour faire à manger dedans. Dans celui de Nouvelle-Zélande, il fallait sortir pour s'habiller et pour manger. Par rapport à la vie dans le bateau au port, le matelas était très confortable et il y avait beaucoup plus de place.[2]

Ludovic, Marianne et leurs trois enfants évoquent également avec bonheur les semaines passées à bord d'une grande voiture américaine avec laquelle ils visitèrent le sud des États-Unis, en campant, délaissant un temps leur voilier :

> -Marin : Et, papa, tu sais, notre voiture à Miami : elle était trop bien ! Ouais, elle était grande et elle avait des coussins ! Et en plus, on pouvait s'allonger ! Comme si c'était un lit ! Il y avait aussi des couettes !
>
> -Ludovic : Quand on partait en voyage ! Car on se baladait avec ! Et puis on avait une tente ! C'était pareil : c'était une forme d'habitat. On est partis deux mois comme ça. On aurait pu partir un peu plus.
>
> -Marine : C'était excellent, je m'en rappelle ! [3]

Marianne rappelle qu'au bout de dix années de navigation elle ne sait toujours pas naviguer car elle ne désire pas apprendre. Pour elle, le bateau est essentiellement un moyen de voyager :

> - Ludovic : En fait, on n'a pas été bien loin mais par contre on est restés longtemps dans chaque endroit, on en a bien profité.
>
> -Marianne : On en a profité, oui !
>
> -Ludovic : On a eu des vies locales, si tu veux, on s'est insérés peu à peu dans la société. On a été, je disais, plus voyageurs que navigateurs, si tu vois ce que je veux dire. C'est vrai qu'en dix ans, on aurait pu faire deux tours du monde à la queue-leu-leu, mais c'était pas le but. Faut dire que les filles n'aiment pas beaucoup naviguer longtemps. On peut dire que les traversées ça ne les intéresse pas. Marianne non plus.

[1] Alexandre DE SEGUINS, « les Bourlingueurs », *Littoral, Le Magazine des Gens de Mer*, France 3 Ouest, 02/06/07.
[2] Entretien informel au cours d'un repas, août 2006.
[3] Entretien enregistré au domicile terrestre de Ludovic et Marianne en présence de leurs trois enfants Marin, Marine et Océane. Février 2004.

-Marianne : Moi non plus…

-Ludovic : Ya que moi que ça intéresse, ça m'intéresse en solo, pas…

-Marianne : Pas avec nous car nous on s'emmerde tous sur le bateau. J'exagère un peu, mais c'est un peu ça. Quoi qu'on a fait des traversées sympas, mais tous ensemble, on n'a jamais fait.

-Ludovic : Trois-quatre jours ça va. Plus : euh…

- Marianne : Je n'ai jamais fait plus de huit jours, moi ! [1]

Lorsque je rencontre Julien et Maëlle au Port de Brest, en pleine préparation d'un « grand voyage », Julien insiste sur le fait que pour lui, le voilier n'est qu'un moyen de voyager et rien de plus : « Je ne suis pas spécialement un passionné de bateaux, mais j'en ai un pour pouvoir partir, pour voyager »[2]. Tous deux se définissent non pas comme des « plaisanciers » mais comme des « vagabonds des mers » : « Les plaisanciers sont ceux qui vont sur leur bateau de temps en temps, qui habitent à terre. Ceux qui vivent tout le temps à bord sont différents. »[3]

Paul et Marie évoquent souvent le projet d'acquérir, à la retraite, un camping-car, pour visiter l'Europe. Pour eux, naviguer ou rouler participent d'une même envie, celle de voyager à bord d'un véhicule, nautique ou terrestre, pourvu d'aménagements permettant d'y vivre un temps.

Ainsi, chez les personnes interrogées, l'idée du voyage est associée à la découverte de pays, de paysages et de cultures nouvelles. La pratique du voilier est inscrite dans cet imaginaire. Pour Roger, naviguer, ne serait-ce qu'en rade de Brest, permet de « mieux voir la terre ». La plaisance permettrait une mise à distance du quotidien, une rupture avec la vie à terre pour mieux y revenir ensuite. Les pratiques de départ en mer et d'arrivée au port ou au mouillage sont très codifiées et peuvent être interprétées en terme des rites de passage d'un monde à l'autre. Le port de plaisance peut être considéré comme un entre-deux, une zone de marge entre terre et mer[4]. Cette particularité expliquerait le fort investissement, matériel et symbolique, des plaisanciers à leur port d'attache.

En effet, sans évoquer les pratiques – marginales - d'habitation de voiliers à l'année, les plaisanciers rencontrés passent beaucoup de temps sur leur bateau au mouillage : bricolage, entretien courant, apéritifs entre amis, nuits passées à bord par les parents et enfants ou les grands-parents et petits-enfants, sans pour autant naviguer en journée. Ce sont ces pratiques qui permettent d'envisager l'analyse du voilier non pas comme un simple véhicule nautique mais bien comme un lieu de vie et d'habitation, un entre-deux entre terre et mer.

Cependant, l'utilisation des voiliers au port est déconsidérée par de nombreux acteurs. Ainsi, les instances nautiques ne cessent de décrier le peu de sorties des bateaux à l'année. L'usage du bateau au port apparaît comme en effet illégitime. Dans les représentations dominantes, les voiliers sont faits pour naviguer et non pour rester au port. Cette question apparaît comme un véritable problème auquel il convient de trouver des

[1] Entretien enregistré avec Marianne et Ludovic à bord du bateau, en février 2003, soit 6 mois après leur retour.
[2] Entretien avec Julien, sur le voilier, au port de Brest, avril 1998.
[3] Entretien avec Maëlle et Julien sur leur voilier au port de plaisance de Brest. Mars 1998.
[4] Stéphanie JOSSO, « Passer de la terre à la mer : le cas du voilier habitable au port de plaisance », p. 177-189 in : *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires*, Rennes, PUR, 2005.

solutions. Ainsi, à la réunion de préparation du nouveau *Livre Bleu du Nautisme en Finistère*[1], un intervenant rappelle l'urgence du « problème » des bateaux qui restent au port. Ces derniers sont alors supposés inutilisés. En raison du manque de places, les bateaux qui sortent peu du port semblent empêcher l'accès à la navigation à d'autres plaisanciers supposés plus motivés : « Le territoire n'est pas extensible ! ». Des solutions sont à développer, comme par exemple celle des ports à sec.

Lors des entretiens avec les équipages séjournant à l'année au port de Brest, les efforts incessants pour conserver le bateau en état de naviguer étaient évoqués. Devant l'ethnologue, il s'agissait de montrer que le voilier habitable était toujours un voilier, c'est-à-dire capable de naviguer, et non pas transformé en « caravane flottante » - insulte suprême. Les habitants déploient alors de nombreuses ruses d'aménagement et de disposition des objets pour que le bateau puisse appareiller en dix minutes, sans être définitivement entravé par les câbles de télévision et d'alimentation électrique qui le rattachent au ponton.

B. … et nomadisme ?

La petite plaisance de croisière est une navigation de cabotage où les escales sont fréquentes. La découverte, par la mer, de sites terrestres connus ou non, est un attrait essentiel de l'activité. Cette dernière est donc bien éloignée de l'image, mythique, des circumnavigations sans escales. Est-il pertinent de définir le cabotage plaisancier comme étant un nomadisme marin ?

Jean-Didier Urbain lie la mauvaise image du touriste, entre autres caractéristiques, à son itinérance :

> Le nomade n'a jamais été très bien accueilli. Le touriste n'échappe pas à la règle. Le nomadisme vacancier réveille à des degrés divers les mêmes rejets. Le natif se méfie de cet inconnu désoeuvré qui passe sans mobile apparent. De surcroît, la méfiance de l'autochtone s'augmente souvent d'un sentiment d'infériorité. Face au touriste, l'indigène sédentaire par nécessité découvre que les rôles de visiteur et de visité ne sont pas réversibles. Pour eux, pêcheurs de l'Algarve ou paysan du Yucatan, le nomadisme de loisir est un luxe inaccessible. Ils ne seront jamais touristes. S'ils partent, ils seront immigrés, promis à une autre sédentarité : celle de l'exil.[2]

En conclusion d'un chapitre intitulé « Les paradoxes du nomadisme de loisir »[3], l'auteur utilise le terme de « mobilité de loisir ». Tourisme, voyage, nomadisme, exil, mobilité de loisir : un travail conceptuel s'impose pour rendre compte de ces pratiques qui associent loisir et mobilité.

J'ai montré que la plaisance peut s'analyser comme une pratique touristique nautique et que ses pratiquants revendiquent, comme tous touristes, une identité de voyageur.

Le concept de nomadisme est utilisé par Jean-Didier Urbain par rapport au rejet dont sont victimes les sociétés nomades traditionnelles. Il propose alors d'interpréter le rejet des touristes de façon analogue à celui des populations nomades traditionnelles. En effet,

[1] Réunion organisée par Nautisme En Finistère le 25 septembre 2007 à Quimper. Le *Livre Bleu* permet de fixer les lignes de développement du nautisme pour la période 2007-2013.
[2] Jean-Didier URBAIN, *L'idiot du voyage …*, *op. cit.*, p. 16.
[3] *Id.*, p. 271-281.

aujourd'hui, celles-ci sont objet de discriminations. En France, par exemple, les « Gens du voyage » n'on pas les mêmes droits que les autres citoyens français[1].

L'utilisation d'une habitation mobile (camping-car, caravane, tente, voilier) et la pratique d'une mobilité résidentielle (hôtels, gîtes, locations saisonnières, chambres d'hôtes) ne sont pas développées pour définir le nomadisme. Ainsi, il utilise de manière équivalente le terme de « nomadisme de loisir » et celui de « mobilité de loisir ».

Le *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie* ne présente pas d'entrée à « nomadisme ». Il n'apparaît donc pas comme un concept pertinent dans la discipline. Pourtant, de nombreuses études ont été faites par des anthropologues au sujet de populations dites « nomades ». Plus précisément, plusieurs travaux portent sur des populations qualifiées de « nomades ou semi-nomades marins ».

En quoi le concept de nomadisme peut-il aider à comprendre le mode de vie des plaisanciers passant une partie de leur temps de loisir à bord d'une habitation mobile et nautique ? Les populations qualifiées de nomades par les ethnologues effectuent des « tours » sur un territoire terrestre. Est-il pertinent de qualifier les pratiques occidentales contemporaines de mobilité saisonnière, dont fait partie la navigation de plaisance, de pratiques nomades ? Le qualificatif de « nomade » est-il d'ordre descriptif ou conceptuel ? Est-il employé pour décrire la mobilité d'une population sur un territoire ou bien est-il associé à des invariants propres à ces populations ?

1) Les images du nomadisme

Les anthropologues semblent se méfier du concept de nomadisme auquel sont associées des représentations ambivalentes, oscillant entre la stigmatisation des nomades proches - comme les Gens du voyage - et l'idéalisation des nomades lointains - comme les Touaregs.

Proches ou lointains, les nomades sont toujours présentés comme opposés aux sédentaires. Leur mobilité et leurs habitations mobiles semblent constituer une différence de « nature » par rapport aux sociétés sédentaires. Le discours sur le nomadisme est alors un discours sur l'autre différent, sur l'altérité, tiraillé entre rejet et idéalisation. En effet, les écrits généralistes en sciences humaines présentent les nomades soit comme des peuples en train de disparaître, soit comme incarnant le modèle social du futur.

Jacques Attali, par exemple, n'hésite pas à brosser le portait de « l'Homme nomade », qui serait à l'origine même de notre humanité et porteur de la figure – idéalisée - du voyageur, précédemment décrite par Jean-Didier Urbain :

> Ils ne sont pas tous nomades : ils ne voyagent pas toujours avec toutes leurs propriétés. Mais tous partagent l'éthique et la culture nomades : le voyage constitue l'essence de leur existence. […] La sédentarité n'est qu'une brève parenthèse dans l'histoire humaine. Durant l'essentiel de son aventure, l'homme a été façonné par le nomadisme et il est en train de redevenir voyageur. […] L'humanité devra réussir à vivre à la fois en sédentaire pour se construire et en nomade pour s'inventer. […] L'homme naît du voyage ; son corps

[1] Ainsi, en France, depuis 1969, les Gens du voyage sont tenus, en plus de leur carte d'identité, de présenter un carnet ou livret de circulation sous peine d'amende. D'autre part, le droit de voter dans leur commune de rattachement n'est possible qu'au terme de trois années d'inscription alors que pour les autres citoyens français, le délais est de six mois. Enfin, leurs habitations, les véhicules mobiles, ne sont pas considérées comme des logements : les habitants n'ont donc pas d'aides au logement. Sources : Ligue des Droits de l'Homme : <http : //www.ldh-toulon.net>, consulté en 2007.

> comme son esprit sont façonnés par le nomadisme. Le propre de l'homme, c'est d'abord la course d'un bipède.[1]

Pour pallier les différences existantes au sein de cette "nature" humaine nomade, l'auteur définit des « hypernomades » - les artistes -, des « nomades ludiques » - les plaisanciers ? - et des « infranomades » - les nomades involontaires de la misère. Pour lui, il y aurait une « éthique » et une « culture » nomades propres au « voyage ». Le nomadisme et le voyage sont ici des termes équivalents. Ils façonnent une "nature" nomade dans les corps et les esprits.

Le sociologue Michel Maffesoli propose, dans un esprit proche, un ouvrage sur le nomadisme. En s'inscrivant dans le symbolisme de l'imaginaire, l'auteur définit une « pulsion d'errance » : « Ce qui est certain, c'est que ces trois exemples : "la Terre sans Mal" des Indiens Guarani, le flâneur moderne, les "Rolling Stones" contemporains, signalés à titre de rapides illustrations, rappellent que tel un fil rouge, avec plus ou moins de visibilité, l'errance peut être considérée comme une constante anthropologique qui, toujours et à nouveau, n'arrête pas de tarauder chaque individu et le corps social dans son ensemble. »[2] Cette « pulsion d'errance » appartient à un « inconscient collectif ». Il s'agit alors pour l'auteur de mettre à jour un « archétype de l'exode » :

> J'ai longuement insisté sur le nomadisme comme élément central pour comprendre la constitution de la vie sociale. Paradoxe qui fait qu'une structure stable a besoin de son contraire pour conforter son existence. […] Cela, le philosophe, le mystique, l'anthropologue l'ont bien remarqué lorsqu'ils soulignent que l'on est partagé entre la nostalgie du foyer, avec ce qu'il a de sécurisant, de matriciel, avec ce qu'il a de contraignant et d'étouffant aussi, et l'attirance pour la vie aventureuse, mouvante, vie ouverte sur l'infini et l'indéfini, avec ce qu'elle comporte d'angoisses et de dangerosités. Une telle ambivalence est tout à la fois individuelle et sociale. C'est certainement une de ces structures anthropologiques dont les mythes, la littérature, les contes et les légendes nous parlent à loisir. [3]

Le nomadisme est ici associé à l'errance, à l'aventure et à l'exode. Il est « fondateur » de la nature humaine : « Ainsi, quel que soit le nom qu'on puisse lui donner, l'errance, le nomadisme est inscrit dans la structure même de l'humaine nature ; que celle-ci soit individuelle ou qu'elle soit sociale. Il est en quelque sorte l'expression la plus évidente du temps qui passe, de l'inexorable fugacité de toutes choses, de leur tragique évanescence. »[4] Michel Maffesoli ne s'intéresse pas à la compréhension de la singularité des peuples qualifiés de « nomades ». Au contraire, son objectif est d'expliquer la diversité par un même schème explicatif : l' « archétype de l'exode ».

L'ambivalence intrinsèque aux archétypes leur confère une valeur explicative qui dépasse les objectifs de la science. En effet, pour l'épistémologue Karl Popper[5], une théorise est scientifique si son pouvoir explicatif est limité, c'est-à-dire si elle est réfutable. Si ce n'est pas le cas, la théorie développée tend plus vers l'idéologie que vers la science. Cette orientation semble d'ailleurs convenir à Michel Maffesoli qui associe dans un même projet « le philosophe, le mystique et l'anthropologue ».

Le nomadisme devient, par le biais de la théorie des structures de l'imaginaire, une mystique - « soyons clairs, le nomadisme est le signe, indubitable, d'une recherche de

[1] Jacques ATTALI, *L'Homme nomade*, Paris, Fayard, 2003, p. 13-15.
[2] Michel MAFFESOLI, *Du nomadisme. Vagabondages initiatiques*, s. l., Le Livre de poche, 1997, p. 31.
[3] *Id.*, p. 137.
[4] *Ibid.*, p. 36.
[5] Karl R. POPPER, *La logique de la découverte scientifique…, op. cit.*

l'invisible »[1] - ainsi qu'une nature biologique – « au-delà des célébrations que l'on vient de rappeler, un tel instinct nomade peut s'observer dans les nombreuses manifestations nocturnes ponctuant, de plus en plus, la vie sociale »[2]. Associé à des pratiques et faits sociaux très différents comme l'exode, l'errance ou l'aventure, le concept de nomadisme perd de son efficacité à comprendre les pratiques de nomadisme traditionnellement étudiées par les anthropologues et, en particulier, la problématique de l'habitation mobile.

Faut-il pour autant ne pas l'utiliser et lui préférer, par exemple, le concept de « mobilité de loisir » développé par Jean-Didier Urbain, associé à celui de « maisons mobiles », proposé par les architectes[3] ? Avant de discuter les concepts développés à propos des habitations mobiles de loisir des sociétés occidentales, il s'agit tout d'abord de s'interroger sur les travaux des anthropologues décrivant différentes populations vivant en relation avec le milieu maritime, qualifiées de « semi-nomades marins » et de « nomades marins ».

2) Semi-nomades et nomades marins

Les termes de « nomade » et de « marin » sont associés à un fort imaginaire. Ils se définissent par des couples d'opposition nomades-sédentaires et marins-terriens. Ces catégories d'analyse sont utilisées communément dans la construction des identités. Ici, il ne s'agit pas de les accepter comme opératoires mais plutôt de les déconstruire afin de vérifier leur pertinence vis-à-vis de mon objet de recherche : le voilier de plaisance en tant qu'habitation.

Plusieurs études ont été faites en anthropologie maritime sur des populations appelées « semi-nomades » et « nomades » « marins » ou « de la mer ». La plus ancienne date de 1955. José Emperaire titre sa monographie sur les indiens Alakaluf des archipels de la Patagonie occidentale *Les nomades de la mer*[4]. Bernard Koechlin fait paraître en 1975 une étude intitulée *Les Vezo du sud-ouest de Madagascar. Contribution à l'étude de l'éco-système de semi-nomades marins*[5]. Enfin, Jacques Ivanoff signe en 1988 une thèse sur les *Moken : les naufragés de l'histoire. Une société de nomades marins de l'archipel des Mergui*[6].

Les trois études décrivent des peuples qui sont en train de disparaître, soit en terme de pratique et d'identité nomade, soit physiquement dans le cas des indiens Alakaluf. Pierre Bonte publie en 2004 un ouvrage intitulé *Les derniers nomades*[7], s'inscrivant dans la thématique de la disparition des cultures. L'auteur y présente diverses sociétés dites nomades : « les chasseurs-collecteurs », « les éleveurs nomades » et « les nomades de la mer ». Il convient maintenant de s'interroger sur la définition et la pertinence des appellations de cultures nomades en général et plus particulièrement sur celle de nomades de la mer.

---

[1] Michel MAFFESOLI, *Du nomadisme …, op. cit.*, p. 175.
[2] *Id.*, p. 119-120.
[3] Véronique WILLEMIN, *Maisons mobiles*, Paris, Ed. Alternatives, 2004.
[4] José EMPERAIRE, *Les nomades de la mer*, Paris, Gallimard, 1955.
[5] Bernard KOECHLIN, *Les Vezo du sud-ouest de Madagascar. Contribution à l'étude de l'éco-système de semi-nomades marins*, Paris-La Haye, Mouton & Co, Ecole Pratique des Hautes Etudes, 1975.
[6] Jacques IVANOFF, *Moken : les naufragés de l'histoire. Une société de nomades marins de l'archipel des mergui.* Th. 3e c. : Ethnologie : Paris, EHESS : 1988.
[7] Pierre BONTE, *Les derniers nomades*, Paris, Solar, 2004. L'ouvrage, très bien illustré, est destiné à un public plus large que celui universitaire.

Le nomadisme : mode de vie et identité

Barbara Casciarri, anthropologue travaillant auprès de pasteurs nomades, commente l'ouvrage de Pierre Bonte sur le nomadisme :

> Nous apprenons qu'il s'agit d'une identité qu'il convient de saisir dans ses multiples connotations : la relation au milieu physique, l'exploitation des ressources, l'habitat et l'occupation du territoire, les formes d'organisation sociale et politique, les pratiques rituelles et les représentations culturelles. L'auteur insiste sur le fait que, malgré la diffusion et la persistance d'un imaginaire fondé sur la dichotomie entre nomades et sédentaires, les deux modes de vie ont, depuis l'apparition de l'agriculture et la sédentarisation qu'elle induit, toujours entretenu un rapport d'osmose : l'appartenance à l'univers nomade est tout sauf un élément anhistorique et figé.[1]

L'analyse proposée ici diffère de celles archétypique, naturaliste et essentialiste développées précédemment. Pierre Bonte pointe la fascination qu'ont les occidentaux pour le nomadisme :

> Les nomades exercent sur nous une fascination croissante. Car le nomadisme n'est pas seulement un mode de vie, c'est aussi une manière d'être, de concevoir le monde, et de ce point de vue un choix, volontaire ou contraint, dans notre monde sédentaire. Des formes de leur habitat, qu'ils doivent transporter ou recréer au gré de leurs déplacements, à leur quête incessante des ressources qui assurent leur subsistance, tous ces nomades partagent une même identité, renforcée encore par leur relation quasi symbiotique avec leur environnement. Mais la diversité du monde nomade est grande et l'on ne peut la réduire à ces traits identitaires ou aux seules contraintes qui pèsent sur leur mode de vie. [2]

Les populations dites nomades ont en commun un mode de vie spécifique : habitat mobile, quête des ressources, relation très proche à leur environnement. Cependant, l'auteur insiste sur le sentiment identitaire lié à l'appartenance à une culture nomade. Cette appartenance identitaire se fonde en partie sur l'opposition au mode de vie sédentaire : c'est « un choix, volontaire ou contraint, dans notre mode de vie sédentaire ».

Les nomades de la mer : se déplacer par mer sur un bateau-habitation ?

Pierre Bonte propose une typologie des peuples nomades. Il y distingue « les nomades de la mer » :

> On peut regrouper sous l'intitulé de nomades de la mer des populations ayant un mode de vie nomade et exploitant le milieu maritime. Cette définition reste cependant un peu trop générale : les Inuits ou certaines sociétés indiennes de la côte nord-ouest du Pacifique, chasseurs-pêcheurs-collecteurs, tirent aussi une partie de leurs ressources de la mer, la

[1] Barbara CASCIARRI, « Comptes rendus : Pierre Bonte, Les derniers nomades, Paris, Solar, 2004, 223 p. », *Etudes rurales*, N° 175-176, 2005.
[2] Pierre BONTE, *Les derniers nomades …*, *op. cit.*, « Introduction ».

> distinction entre chasseurs de mammifères marins et pêcheurs étant par ailleurs bien relative. Nous réserverons donc le terme pour désigner des populations qui se déplacent pendant une période significative de l'année par voie maritime. Leur mode de vie nomade s'organise autour d'un habitat très particulier : le bateau, dont le rôle rappelle celui de la hutte des chasseurs-collecteurs ou de la tente des pasteurs-nomades. Sommaire ou élaboré, habitat plus ou moins permanent, instrument des déplacements, celui-ci est au centre de leur vie sociale et de leur culture matérielle et symbolique.[1]

Les nomades de la mer se caractérisent donc par l'utilisation de la voie maritime pour leur déplacement ainsi que par le rôle central du bateau, « habitat très particulier » pouvant être comparé à une hutte ou bien à une tente. L'auteur cite les Alakaluf, les Vézo, les Moken, les Swahili – navigateurs commerçants des côtes occidentale de l'océan Indien – ainsi que les pirates, les flibustiers, les boucaniers et les corsaires. Tous, en effet, se déplacent par voie maritime. Ainsi, Pour les Alakaluf,

> Depuis Puerto Montt jusqu'au Cap Horn, les seules voies de communication, seules au sens strict du mot, sont celles de la mer. Aucun sentier terrestre n'est possible en raison de la fragmentation du territoire en une multitude d'îles, comme en raison de la nature rocheuse et escarpée du continent. C'est l'embarcation qui conditionne toute l'économie humaine depuis qu'il y a des hommes dans cette vaste zone. […] L'homme dépourvu d'embarcation, s'il se trouve isolé sur une île, est condamné à une mort certaine. Au temps où le nomadisme était réellement pratiqué par les Alakaluf, il arrivait parfois que les Indiens débarqués sur un îlot pour chasser ou pour pêcher, ayant commis l'imprudence de mal amarrer leur canot, le vissent emporter par le vent. Il n'y avait alors aucune chance d'échapper à une mort lente et certaine. [2]

La possession d'un « canot » est essentielle, conférant à l'individu son « indépendance absolue ». La construction du canot semble alors revêtir beaucoup plus d'importance que celle de la « hutte personnelle » : « Tant qu'il n'a pas réussi à construire son canot, le nouveau marié se met nécessairement sous la tutelle d'un autre chef de famille »[3]. Par contre, les « canots », « embarcations fragiles et peu marines »[4], ne constituent pas une habitation pour les Alakaluf. Jadis élaborés en peaux cousues, puis taillés dans des troncs d'arbres, ils sont utilisés pour se déplacer le long de la côte, d'un campement à l'autre. Le feu, « constamment alimenté », est transporté « au milieu du canot, reposant sur un lit de pierres, de coquilles et de sable ». Peu d'objets sont embarqués d'un campement à l'autre. Ainsi, l'armature des huttes reste en place : seules les écorces sont emportées dans le canot. L'auteur développe d'ailleurs largement « la vie au campement » comparativement aux « techniques de la mer ». L'appellation de « nomades de la mer » s'explique par l'importance que revêt le canot, unique moyen de déplacement, qui représente l'unité sociale et économique minimale.

Bernard Koechlin préfère l'appellation de « semi-nomades marins » pour désigner les Vézo de Madagascar qui utilisent leur embarcation, non comme une habitation flottante, mais pour se déplacer : « Etant donné que la plupart des activités du Vezo se pratiquent à pied –son embarcation ne sert qu'à gagner des lieux productifs (traverser le lagon, toucher des îles récifales du large ou la mangrove) – il ne faut pas s'attendre à trouver dans le monde Vézo des populations très marquées par la mer ; d'autant que, depuis la disparition déjà ancienne de l'insécurité, les contacts entre les groupes se sont diversifiés et intensifiés, accentuant une

[1] Pierre BONTE, *Les derniers nomades …, op. cit.,* « Les nomades de la mer ».
[2] José EMPERAIRE, *Les nomades de la mer …, op. cit.,* p. 174.
[3] *Id.,* p. 209.
[4] *Ibid.,* p. 179.

orientation du mode de vie Vezo vers la terre. »[1] Lors des voyages, les campements se font sur le littoral, dans des maisons parentes ou bien sur la plage en utilisant la voile comme tente ou couverture : « En zone semi-aride avec forêt xérophile adjacente à une côte sableuse et ouverte, telle que le sud-ouest de Madagascar, on rencontre les Vézo avec le campement sous la voile-tente, la pirogue passe-partout et une forte propension au sédentarisme, par symbiose avec des groupes cultivateur. »[2] La « maison-voile » est une « habitation provisoire : tente dont l'armature est constituée par des éléments mobiles de l'embarcation, sur laquelle est tendue le voile »[3]. À bord de la pirogue, les Vezo cuisinent afin de gagner du temps mais n'y dorment pas. La « tente-voile » n'est pas toujours montée lors des escales : « Quand on fait escale une seule nuit et qu'on est entre hommes, on ne construit pas de tente-voile en général, mais on s'enroule dans la voile de coton »[4].

Ainsi, pour les Alakaluf et les Vézo, le bateau, canot ou pirogue, ne constitue pas une habitation mais un moyen de déplacement et de transport. L'habitation est à terre. Le terme de « semi-nomade », employé par Bernard Koechlin au sujet des Vézo, est controversé par Jacques Ivanoff.

En effet, pour ce dernier, toute société nomade possède des « points d'ancrage » terrestres. Il n'apparaît donc pas pertinent de distinguer des semi-nomades et des nomades marins car « tout nomade est en fait un semi-nomade » :

> Le phénomène nomade est présent dans le monde entier et, depuis longtemps, les chercheurs tentent de le définir, de le comprendre et de forger des outils conceptuels adéquats. Mais comment aborder le nomadisme au vu de la multiplicité de ses formes ? On a tout d'abord établi des grandes catégories, satisfaisantes en apparence pour les chercheurs mais tout à fait inopérantes. Il y aurait des pasteurs-nomades, des chasseurs-cueilleurs (où curieusement le mot nomade disparaît) subdivisés en marins et forestiers, des agriculteurs itinérants (le terme nomade est alors camouflé). Cette catégorie fourre-tout « nomade », est elle-même subdivisée. Nous trouvons alors, parsemée dans la littérature, des appellations étranges comme celle de « semi-nomade » et qui montrent bien que le problème du nomadisme n'est pas encore très bien compris. Le semi-nomadisme n'est pas la moitié du vrai nomadisme, c'est un nomadisme tout simplement. Tout nomade est en fait un semi-nomade puisqu'il ne circule pas n'importe où et possède des points d'ancrage, des bornes et des repères qui jalonnent ses pérégrinations annuellement répétées. [5]

Jacques Ivanoff étudie les Moken, une « société de nomades marins ». Ceux-ci vivent une partie de l'année sur des bateaux qui sont aménagés en habitation familiale :

> Le bateau est une embarcation, qui abrite une famille nucléaire pouvant vivre en parfaite autonomie pour son déplacement et pour sa subsistance. La famille nucléaire, le bateau, la mobilité sont donc indissociablement liés. Ils sont les trois piliers de la société moken. […] Autant si ce n'est plus qu'un moyen de se déplacer, le bateau est conçu pour la vie quotidienne. La vie de couple, la nourriture et le sommeil se déroule à bord, quand bien même les bateaux sont échoués à marée basse. Le foyer, avec sa panoplie de casseroles et de condiments qui l'entoure est situé juste après le maître-bau, là où finit le toit. L'avant

[1] Bernard KOECHLIN, *Les Vezo du sud-ouest de Madagascar …, op. cit*., p. 54.
[2] *Id*., p. 21.
[3] *Ibid.*, p. 77.
[4] *Ibid.*, p. 95.
[5] Jacques IVANOFF, *Moken : les naufragés de l'histoire…, op. cit.,* p. 180-181.

> du bateau où se trouve les réserves d'eau est plus particulièrement le domaine de la femme.[1]

À propos de la signification des échancrures façonnées à l'avant et à l'arrière des bateaux moken, l'auteur s'interroge : « Nous retrouvons là le problème du nomadisme marin : l'embarcation est-elle moyen de production, de déplacement ou moteur culturel, habitation ? »[2] Le terme de nomadisme est employé par Jacques Ivanoff pour désigner la mobilité des embarcations. Les échancrures des bateaux paraissent représenter le degré de mobilité des groupes Moken. Elles deviennent alors une marque identitaire : « L'homme qui navigue sur un bateau sans échancrures n'est plus un nomade. Ce n'est plus un Moken. Sédentaire et non échancré sont synonymes bien que ces qualificatifs couvrent des concepts de nature pour nous différents. »[3]

Cependant, la mobilité constitutive de leur identité nomade, mise en discours dans les récits mythiques et symbolisée matériellement par les échancrures de la proue et la poupe, n'est pas permanente. En effet, à la saison des pluies, les Moken rejoignent une île - une « île-mère », c'est-à-dire « l'île de résidence principale de chaque sous-groupe » - pour y vivre dans des maisons construites sur la plage. Jacques Ivanoff parle de « fonctionnement pendulaire », les « périodes nomades » alternant avec celles sédentaires. De plus, les Moken font le choix de ne pas cultiver de riz dans leurs jardins. Ils le consomment pourtant en l'échangeant contre la collecte des ressources de l'estran ou celle des ignames. Les choix alimentaires traduisent l'ambivalence entre périodes de sédentarité et de mobilité.

Pour l'auteur, le nomadisme est une véritable idéologie de la mobilité, portée chez les Moken par le récit de Gaman : « Le lecteur aura compris que je considère les Moken comme les seuls véritables nomades existant actuellement. Leur mobilité conceptualisée et le choix des techniques de production sont sans cesse en corrélation avec une idéologie du nomadisme dont la puissance n'a pas d'équivalent dans le monde asiatique. »[4]

Les nomades de la mer : des exclus ?

Le nomadisme marin serait avant tout un choix culturel qui consisterait à choisir le bateau comme unité familiale et de déplacement. Pour Jacques Ivanoff, « la différence essentielle [entre nomadisme et sédentarité] réside dans l'acceptation d'un mode de vie, obligatoire parfois, ou dans son refus. »[5]

Le nomadisme marin ne se caractériserait pas par un déplacement permanent à bord du bateau - Jacques Ivanoff montre que toute population de nomades marins possède des « points d'ancrage » terrestres -, n'y de vivre exclusivement des ressources marines – ainsi, les Moken ne pêchent pas. Le nomadisme serait plutôt un choix idéologique qui s'opposerait à l'idéologie sédentaire dominante. Ainsi, l'accumulation de biens, propre au mode de vie sédentaire, devient impossible avec le mode de vie nomade. Cependant, « le problème du stockage » des biens ne consiste pas, pour l'auteur, une explication suffisante : mécaniste et simpliste, celle-ci ne rend pas compte de la « volonté » ni des « désirs » des nomades. « Plus que le nomadisme, c'est la pauvreté qui est revendiquée par le nomade comme une spécificité en présence d'étrangers. Cette pauvreté acceptée, élément structurant de la société, est

[1] Jacques IVANOFF, *Moken : les naufragés de l'histoire…, op. cit.,* p. 647-648.
[2] *Id.*, p. 683.
[3] *Ibid.*, p. 686-687.
[4] *Ibid.*, p. 823.
[5] *Ibid*., p. 183.

l'expression idéologique d'un mode de vie. […] c'est affirmer sa différence. C'est aussi se préserver […]. »[1]

Par conséquent, du fait de leur différence idéologique, les nomades sont souvent mis à l'index, marginalisés, exclus, discriminés voire persécutés par les sédentaires. Ils disparaissent. Pierre Bonte l'affirme en 2004 quand il titre son ouvrage *Les derniers nomades*… En effet, pour Jacques Ivanoff, « le nomade est considéré comme soumis à son environnement dont il subirait la tyrannie […]. Les nomades sont donc perçus comme l'antithèse de la civilisation, incapables de progrès. »[2] Ainsi, les nomades de la mer ont souvent une réputation de pirates. Jacques Ivanoff le montre pour les Moken, tout comme Bernard Koechlin à propos des Vezo :

> Si le terme de « nomade », pour nous autres « terriens » des continents occidentaux, évoque des bohémiens avec des roulottes ou des pasteurs avec des troupeaux, en Asie du Sud-Est et dans le Monde insulindien, où l'insularité et l'exubérance végétale sont poussées à l'extrême, il évoque non seulement des forestiers mais également des marins. Par contre, en Asie du Sud-Est comme en Europe, les communautés « sans domicile fixe » ont dérouté et se sont fait abusivement amalgamer, sur terre, aux « bandits de grand chemin », sur mer, aux pirates. Comme on le verra avec l'exemple vezo, ces « gitans des mers », n'ont jamais possédé (et ne possèdent encore) les moyens technologiques et organisationnels indispensables à l'établissement d'une piraterie efficace. [3]

Dans la conclusion de son travail, Jacques Ivanoff explique qu'il a assisté à la disparition de la culture moken, peu à peu intégrée à la société birmane et thaïlandaise. Tout comme Jacques Ivanoff, José Emperaire fut un des derniers témoins de la vie des Indiens Alakaluf, aujourd'hui tous disparus.

Aujourd'hui, en France, des communautés comme les Gens du voyage, revendiquant le mode de vie nomade, sont toujours objet de discriminations. D'autres populations, comme celle des mariniers, adoptent un mode de vie que l'on peut qualifier de nomade : sans résidence fixe à terre, ils habitent sur leur bateau au fil de l'eau. Cependant, ces derniers rejettent cette qualification en raison de l'image discriminante qui y est associée : « Depuis 1975, rares sont les enfants qui ont repris le métier de batelier, sauf dans le nord de la France. Les raisons ont parfois à voir avec des meurtrissures sociales et affectives. De longue date, c'est là une profession non seulement sinistrée, mais aussi dévalorisée. Les mariniers sont qualifiés péjorativement de *wâsserzigiiner*, de "tziganes de l'eau", et ont souvent une image d'illettrés, d'alcooliques, de gens qui sentent le moisi, etc. »[4]

Faudrait-il pour autant en conclure que les sociétés nomades sont toutes en train de disparaître ? Il s'agirait plutôt, comme le fait Fabienne Wateau au sujet des mariniers, d'interroger des concepts comme « la résidence », « le domicile fixe », « la maison », « l'habitat », « le nomadisme », « l'itinérance », « le territoire », tant du point de vue des populations concernées, de la législation dont elles dépendent, que de la littérature anthropologique :

> Vouloir parler de territoire et de résidence en batellerie, conduit inévitablement à aborder le problème cuisant du nomadisme. Errant ou itinérant de la voie d'eau, les mariniers ont-ils une résidence ? […] En fait, excepté les mariniers à la retraite ne navigant plus et restant à quai, et les nombreux non mariniers ayant acheté des péniches pour les

[1] Jacques IVANOFF, *Moken : les naufragés de l'histoire…, op. cit.,* p. 215.
[2] *Id.*, p. 190.
[3] Bernard KOECHLIN, *Les Vezo du sud-ouest de Madagascar …, op. cit*., p. 21.
[4] Denise VOGELEISEN, « La péniche, une maison flottante », p. 209-232 in : *Cultures et habitats*, Paris, L'Harmattan, 1999, p. 225.

> transformer en habitat, le marinier navigant n'a pas de résidence. Il a certes, et s'en défend vivement, un domicile fixe, qui sous l'égide d'un café, du bateau chapelle ou d'un ami, est l'adresse postale officielle, mais aucune terre n'est possédée. Pourtant, il existe bien une maison : le bateau. […] Le marinier fait propriété d'un élément collectif ; l'eau. […] Au sens où nous l'entendons traditionnellement, le terme de résidence n'est pas approprié à la batellerie, il repose sur la possession de terre ou de territoire privé. […] Comme preuve de leur existence réelle au sein de la nation, les mariniers sont aussi très fiers de leur monument au mort à Conflans, au Pointil. Les mariniers ne se veulent pas des nomades errants, tout juste des itinérants au service de la voie d'eau. [1]

Les mariniers refusent l'identité de nomades, trop sujette à des discriminations. Pour Jacques Ivanoff, le nomadisme est une idéologie caractérisée, entre autres, par un choix de vie fondé sur la mobilité. Qu'en est-il de l'idéologie nomade dans les sociétés occidentales contemporaines ?

C. Un nomadisme moderne ?

Après avoir présenté les sociétés Alakaluf, Vezo et Moken, Pierre Bonte choisit d'intégrer « la culture du cabotage » au groupe des nomades de la mer. Il ne s'agit plus de sociétés nomades relativement isolées et rejetées par les groupes sédentaires dominants mais d'un groupe social « spécialisé dans la navigation et l'organisation de ces mouvements commerciaux », les Swahili : « Avant même l'éclosion des civilisations maritimes européennes, d'autres systèmes de navigation et de commerce comparables avaient été mis en place en d'autres régions du monde, notamment dans les mers joignant la Chine et l'Inde, où s'organisaient des routes maritimes fréquentées de longue date ; elles voyaient se croiser les navires indiens et les jonques chinoises. »[2]

L'auteur choisi de traiter sous l'angle du nomadisme les « systèmes de navigation et de commerce » indochinois intégrés aux sociétés sédentaires. Quelle place réserve-t-il alors à ceux issus des « civilisations maritimes européennes » ? La surprise est grande de ne trouver que « les pirates, flibustiers, boucaniers et corsaires » comme exemples de sociétés de nomades marins : « Voilà certes des nomades bien singuliers qui répondent à l'un des stéréotypes de la vision qu'en ont les sédentaires : celle de marginaux et de vagabonds menaçant la stabilité des sociétés et des états sédentaires. »[3]

Pierre Bonte est bien conscient que l'exemple incarne les représentations négatives associées aux populations nomades, et en particulier aux nomades marins. Pour légitimer son choix, il évoque « le rôle économique et politique » des ces nomades des mers en rapport avec « l'accumulation marchande » et « l'esprit d'entreprise » à l'œuvre dans nos civilisations modernes. Pourquoi n'évoque-t-il pas des groupes sociaux contemporains des pirates des mers, boucaniers et corsaires, intégrés à la société sédentaire comme les marins de commerce, les militaires, les pêcheurs ou les mariniers ? Pourquoi ne fait-il pas le lien avec les diverses sociétés maritimes et fluviales occidentales contemporaines dont les modes de vie, décrits pas de nombreux ethnologues, reposent également sur une idéologie de la mobilité ?

---

[1] Fabienne WATEAU, *Organisation sociale et représentation de l'espace chez les mariniers de Conflans Sainte-Honorine*, Mémoire de maîtrise d'ethnologie : Université de Paris X-Nanterre : 1987, p. 87-88.
[2] Pierre BONTE, *Les derniers nomades*…, *op. cit.*, p. 200.
[3] *Id*., p. 204.

Pierre Bonte, à la suite de l'essai typologique consacré aux sociétés nomades historiques, pose la question du « nomadisme moderne » : « Toutes ces formes de nomadisme ont fortement décliné durant le siècle dernier alors que, parallèlement, se développe un nomadisme moderne dans les sociétés occidentales. Sans parler des traditionnels "gens du voyage", on peut évoquer le mode de vie nomade des travailleurs des grands chantiers itinérants ou le développement croissant des habitats mobiles aux Etats-Unis. »[1] Les « nouveaux nomades » ainsi identifiés sont les travailleurs terrestres contraints de quitter leur domicile. L'analyse n'inclut pas les marins.

De plus, Pierre Bonte s'interroge sur la pertinence de l'appellation de « nomades » : « S'agit-il de nomades ou de transhumants ? Le second terme semble plus adéquat, dans la mesure où ce sont souvent des choix individuels, qui n'excluent pas que ces travailleurs de chantiers aient par ailleurs une famille "sédentaire", stable, qu'ils rejoignent périodiquement, comme le font les routiers internationaux et, plus encore, les marins. »[2] Le terme de transhumance est donc préféré par l'auteur à celui de nomadisme. Ce choix conceptuel est fait également pour les pratiques de mobilité de loisir :

> Le nomadisme moderne dispose de nouvelles formes d'habitat mobile, généralement motorisées, et qui ne suivent plus les pistes caravanières mais plutôt les autoroutes. La caravane ou le camping-car ont été adoptés par les gens du voyage, aux dépens des roulottes ancestrales tirées par des chevaux. Mais le phénomène, beaucoup plus général, témoigne de la persistance d'un fantasme sinon du nomadisme, du moins de la transhumance, profondément inscrit dans nos sociétés contemporaines. […] C'est sur un autre mode propre à nos civilisations occidentales, celui des activités de loisirs, l'une des valeurs de nos sociétés de consommation, que se met en spectacle –renouvelé périodiquement à l'occasion des vacances- une autre grande transhumance annuelle. Par millions, à bord de leurs caravanes ou camping-cars, ou encore transportant leurs tentes dans les coffres de leurs voitures, les citadins se déplacent le long des routes bitumées de la transhumance vers les terrains de camping, généralement situés à proximité des côtes, en des endroits où ils peuvent nouer une relation avec la nature. Les simulacres culturels du nomadisme, la vie sous la tente, la plage et la quasi-nudité, le barbecue, fût-il accompagné d'autres valeurs de la sédentarité (vin, pastis ou bière), reproduisent un nomadisme imaginaire. Mais pourquoi donc apparaît-il à ce point indispensable à nos cultures sédentaires ? [3]

Le mot de « transhumance » convient-il à la description des pratiques de mobilité saisonnière de loisir ? C'est un terme que Pierre Bonte, spécialiste des sociétés pastorales, emprunte à son terrain. En effet, il distingue les « vrais » pasteurs nomades des « transhumants », ces derniers se déplacant uniquement de façon saisonnière.

Cependant, est-il pertinent d'utiliser cette appellation quand aucune activité pastorale n'apparaît ? Des esprits critiques pourraient y repérer les images généralement associées au tourisme comme déplacement en masse, voire en « troupeaux », les touristes étant souvent comparés à des « moutons » : « Le voyage touristique est évoqué ici comme une transhumance, tout empreinte comme il se doit de la servilité d'une déambulation bovine. Le voyageur ne veut voir dans le touriste qu'un être dénaturé : un animal domestique, aliéné, guidé, assujetti à la "mode" du voyage en Orient. »[4]

Pour Pierre Bonte, les pratiques de mobilité saisonnières de loisir sont des « simulacres culturels du nomadisme ». Ainsi, pourrait-on définir un « vrai » nomadisme

[1] Pierre BONTE, *Les derniers nomades …*, *op. cit.*, « Introduction ».
[2] *Id.*, p. 217.
[3] *Ibid*., p. 217.
[4] Jean-Didier URBAIN, *L'idiot du voyage …*, *op. cit.*, p. 52.

historique représenté par des peuples cependant très différents - « chasseurs collecteurs », « éleveurs nomades » et « nomades de la mer » - qui s'opposerait à un nomadisme « moderne » imaginaire ? En comparant ces différentes cultures nomades, l'auteur dégage des invariants - habitation mobile, quête des ressources, relation symbiotique à l'environnement, identité nomade - qui ne semblent pourtant pas être en décalage avec les pratiques nomades modernes occidentales.

Le concept de nomadisme apparaîtrait comme trop global pour rendre compte précisément des pratiques de mobilité saisonnières occidentales dont fait partie la plaisance. Seul son contenu imaginaire - idéalisation de la vie nomade traditionnelle et opposition au mode de vie sédentaire - paraîtrait opératoire.

Pour Barbara Casciarri, une réflexion plus poussée sur ces « nouveaux nomades » serait cependant nécessaire : « Avec *Les derniers nomades*, on peut se demander si nous n'assistons pas, parallèlement au déclin des sociétés nomades historiques, à la naissance d'une nouvelle catégorie de nomadisme qui, au sein de sociétés industrielles et urbanisées, s'exprime par la présence d'une force de travail extrêmement mobile et précise ou par des formes temporaires de retour à la nature et à la vie "errante". Cette suggestion mériterait une réflexion plus poussée car il est clair que, dans sa définition sociale et identitaire, ce nouveau nomadisme, la simple mobilité mise à part, nécessite de nouveaux points de référence.»[1] En effet, à propos des pratiques d'habitation états-uniennes en maisons mobiles, Pierre Bonte constate un "vide conceptuel". Les références à la « culture nomade » ou bien à celle « sédentaire » ne permettent pas de rendre compte de ces « comportements particuliers qui, même s'ils ne relèvent pas d'une culture nomade, se distinguent de la culture sédentaire dominante : un déracinement local, des revendications de liberté et d'initiative, parfois démenties par la réalité des faits et la quête incessante de la sécurité. »[2]

1) L'habitation mobile : vers le nomadisme ?

Célia Forget, dans un récent travail de thèse présenté lors du colloque sur *Les Abris de loisirs*, s'intéresse aux RVers - les utilisateurs de « véhicule récréatif » aux Etats-Unis - et choisit de parler de « culture de la mobilité »[3]. N'est-ce pas la définition du nomadisme proposée par Jacques Ivanoff ? Lors du colloque, deux autres intervenants, Gilles Raveneau et Laurence Nicolas[4], citent l'ouvrage de Georges-Hubert de Radkowski consacré au nomadisme[5]. Les travaux de ce dernier, produits dans les années soixante, sont ainsi utilisés aujourd'hui par des anthropologues qui s'interrogent sur des pratiques contemporaines jusqu'alors non traitées par la discipline. Pourraient-ils nous aider à définir les pratiques de mobilité et d'habitations mobiles contemporaines ?

L'objectif des organisateurs du colloque, Gille Raveneau et Olivier Sirost, est de mettre à jours des éventuels invariants anthropologiques, des méthodes, des modèles théoriques et des sources propres aux « abris de loisirs » :

---

[1] Barbara CASCIARRI, « Comptes rendus : Pierre Bonte, Les derniers nomades… »…, *op. cit.*

[2] Pierre BONTE, *Les derniers nomades* …, *op. cit.*, « De nouveaux nomades ? ».

[3] Célia FORGET, « La passion du véhicule récréatif en Amérique du nord : de l'abri de loisir à l'habitation », in *Colloque international Anthropologie des abris de loisirs*, Université de Paris X - Nanterre, Laboratoire d'Ethnologie et de Sociologie comparative, 25-27 octobre 2006, à paraître.

[4] Laurence NICOLAS, « Abris de loisirs à Beauduc. Un habitat entre tradition et modernité » et Gilles RAVENEAU, « Diversité des modes d'occupation et formes d'abri de loisirs au Cambodge : le cas de la « maison dans l'eau » (Kien Svay) », in *Colloque international Anthropologie des abris de loisirs*…, *id.*

[5] Georges-Hubert de RADKOWSKI, *Anthropologie de l'habiter, vers le nomadisme*, Paris, PUF, 2002 [1963-1968].

> Bien que l'histoire et la sociologie des loisirs soient des champs de recherche désormais établis et que nombre de travaux en sciences sociales traitent des loisirs et de l'habitat, les « abris de loisirs » ne sont jamais apparus comme catégorie d'analyse. Et pourtant, des recherches portant sur différents types d'abri de loisirs existent en sciences sociales, de l'histoire à l'anthropologie en passant par l'architecture, la géographie et la sociologie. L'objet empirique existe donc sous des formes variées, mais il n'a pas encore été reconnu et désigné comme objet de recherche. L'objectif du colloque est précisément d'en faire un objet d'étude en soi, en tentant de regrouper les recherches éparpillées et hétérogènes et d'unifier un domaine encore en friche. Le moment est propice pour élaborer un objet d'étude commun, avec les méthodes et le cadre théorique de l'anthropologie.[1]

Dans ce contexte disciplinaire, il apparaît intéressant de soumettre la pratique de la voile de croisière habitable au cadre théorique proposé par Georges–Hubert de Radkowski. Celui-ci propose une conceptualisation structuraliste de deux modes d'habitation, nomade et sédentaire, dans leur rapport à l'environnement – « l'oekoumène ». L'intérêt de sa proposition théorique réside dans le fait que les définitions du nomadisme et de la sédentarité ne se confondent pas avec le sentiment d'identité nomade s'opposant à celui de sédentaire. Il ne s'agit pas non plus d'un archétype nomade, essentialiste et naturaliste proposé par Michel Maffesoli, mais de l'explicitation du rapport entre un sujet et un lieu.

La thèse soutenue par Georges-Hubert de Radkowski est celle de l'évolution de l'habitat sédentaire des sociétés occidentales urbaines vers un habitat de type nomade. Ses travaux, parus dans les années soixante, sont d'autant plus stimulants aujourd'hui que de nouvelles formes d'habitation, pouvant être qualifiées de « nomades », se développent comme par exemple les séjours en tente, camping-car ou voilier.

Le magazine télévisuel *Envoyé Spécial* du 30 juin 2007[2] présente un reportage sur les migrations hivernales de retraités nord-européens vers l'Afrique du nord. Ces derniers font le choix de quitter la France, l'Allemagne ou la Suisse pendant plusieurs mois. Ils fuient les rigueurs de l'hiver et bénéficient d'un pouvoir d'achat supérieur à celui de leur pays d'origine. Ces nouveaux « nomades » - situés cette fois en position de dominants - partent ainsi régulièrement, pour un séjour long, habitant en camping-car, bungalows hôteliers offrant animations et services de santé ou, pour les plus fortunés, en villas de haut standing avec personnel de service.

Pour analyser ces pratiques de migrations et d'habitations saisonnières, Georges-Hubert de Radkowski définit deux idéaux-types d'habitation, sédentaire et nomade, distingués par leur rapport à l'environnement. Il propose ainsi une interprétation des nouvelles pratiques de mobilité dans les sociétés occidentales.

Habiter : soutenir un rapport au lieu

La démonstration du chercheur part d'une élucidation du terme « habitat ». Ce dernier ne peut se réduire à la fonction de protection, ni aux autres qui lui sont traditionnellement associées (dormir, manger, se reposer, engendrer et enfanter, réunir famille et amis). Les équipements de l'habitation ne viendraient qu'équiper, dans un second temps, un

[1] Gilles RAVENEAU et Olivier SIROST, « Présentation », p. 3 in : *Colloque international Anthropologie des abris de loisirs*, Université de Paris X - Nanterre, laboratoire d'Ethnologie et de Sociologie comparative, 25-27 octobre 2006, Actes en cours de publication.

[2] Véronique PREAULT et Ludovic FOSSARD, *Les retraités migrateurs : une retraite au soleil*, Produit par Galaxie Presse, 2005, Diffusé par France 2, Envoyé Spécial, 31 mai 2007.

habitat déjà existant. Habiter serait « soutenir un rapport entre un sujet déterminé et un lieu déterminé ».

Pierre Bonte utilise aujourd'hui une définition proche pour caractériser le nomadisme : « Être nomade relève d'identités riches et complexes qui plongent leurs racines dans l'histoire des sociétés humaines, mais se définissent en réalité dans l'opposition qui s'est instaurée plus récemment entre nomades et sédentaire. Le nomadisme s'identifie alors de plus en plus à travers un rapport singulier à l'espace, un ensemble de représentations qui concernent l'habitat et le territoire occupés et qui commandent les manières de gérer cet habitat et de parcourir ce territoire. »[1]

Alors que Pierre Bonte, dans une démarche ethnologique proche du terrain, s'intéresse aux représentations des nomades, à leurs manières d'habiter et de parcourir le territoire, Georges-Hubert de Radkowski propose, dans une visée structuraliste plus anthropologique qu'ethnologique, de définir les invariants des habitats nomade et sédentaire. L'habitat est alors considéré « non plus comme une chose (ce qu'est à beaucoup d'égards l'habitation), mais comme le terme constitutif d'un rapport : sujet(s) / lieu, rapport où la nature du second terme est fonction du premier, soit que celui-ci signifie : a) une collectivité ethnique ; b) un (des) individu (s). »[2]

Le rapport d'une collectivité ethnique à un lieu définit l' « habitat-milieu ou oekoumène». C'est le « pays », « l'étendue vitale », lieu de subsistance, ensemble parcouru par un mouvement cyclique. C'est par le mouvement à travers le pays, le trajet, que les sujets représentés par une collectivité habitent « toujours » et « partout » : « Le pays représente l'habitat authentique ».

Le rapport d'un (ou des) individu(s) à un lieu définit l' « habitat-centre ou résidence ». C'est un espace relationnel et social : « La résidence se réfère non à l'espace physique où elle se pose, mais à l'espace social à l'intérieur duquel elle se découpe et où elle se définit toujours différentiellement par opposition aux autres éléments spatiaux de cet ensemble social. »[3] Les mouvements y sont concentriques, orientés par rapport au centre, centripètes ou centrifuges. « Contrairement à l'habitat-pays, l'habitat-résidence représente un "anti-œkoumène" : il ne peut abriter qu'un fragment de l'existence ».

Alors que le pays inclut le mouvement, la résidence l'exclut au dehors : « Loin donc d'unifier le monde de l'homme comme le fait l'œkoumène, l'habitation le départage en deux zones distinctes du réel : mouvement- station ; dehors-dedans ; étendue, lieu propre du mouvement-espace, lieu de communication sociale ; dispersion acquisitoire dans l'étendue, concentration sociale dan l'espace ; absence-présence (« vie extérieure » - « vie intérieure »). […] L'habitation départage donc l'environnement en deux classes qui forment des couples d'opposition. Deux zones hétérogènes mais non point autonomes. […] Rompre cette relation, c'est supprimer l'habitation elle-même. »[4]

Les relations pays-résidence : nomadisme et sédentarité

Ce sont les relations entre « l'habitat-oekoumène » et « l'habitat-centre » qui définissent deux modes d'habiter : celui des nomades et celui des sédentaires.

[1] Pierre BONTE, *Les derniers nomades…, op. cit.,* p. 15.
[2] Georges-Hubert de RADKOWSKI, *Anthropologie de l'habiter…, op. cit.,* p. 17.
[3] *Id.*, p. 129.
[4] *Ibid.*, p. 54.

Chez les nomades, « l'habitat-centre est *localisé dans* l'habitat-œkoumène »[1] et « l'identité du lieu habitable est indépendante de tout lieu du pays »[2]. L'habitation est le seul lieu de la culture, s'opposant à l'œkoumène, lieu de la nature. L'équipement de l'habitation est le seul bien privé car il n'existe pas de bien privé immobilier, c'est-à-dire lié au sol.

Chez les sédentaires, au contraire, la résidence (« l'habitat-centre ») coïncide avec le site : elle s'y identifie. Habiter devient habiter un site : « D'où, pour un sédentaire, changer de site, c'est changer nécessairement de résidence. »[3] La notion de « maison » naît de la coïncidence de l'habitation avec le site et donne naissance au droit privé immobilier, inexistant chez les nomades. La résidence, qui est d'abord le rapport à un lieu, s'identifie ensuite avec le sol : c'est lui qui, « chez les sédentaires, médiatise la présence sociale »[4].

Les sociétés urbaines : sédentaires ou nomades ?

Quelle est la portée de cette analyse, distinguant habitat nomade et sédentaire, pour la compréhension de nos sociétés urbaines ? Pour Georges-Hubert de Radkowski, l'urbanisation se définit comme un « développement constant » : « Cette croissance n'est pas un phénomène temporaire, mais permanent. […] Elle n'est pas non plus locale, mais aujourd'hui proprement universelle. […] Cette définition par la croissance présente le grand avantage d'introduire le facteur temps dans le phénomène urbain ; la ville –en tant que catégorie générique et non en tant que réalité singulière-, n'est pas, mais devient. »[5]

Ainsi, l'opposition « village-centre » et « campagne-œkoumène » caractéristique de l'habitat sédentaire n'est pas celle qui règle les rapports entre la « ville-centre » et son oekoumène. En effet, « de centre "oekouménique", [la cité] se transforme, imperceptiblement d'abord, d'une manière de plus en plus accélérée ensuite (surtout à partir du XIX^{è} siècle), en œkoumène spécifique pour ses résidents. Le fait urbain, en tant que devenir, ne signifie rien d'autre que la formation de cet œkoumène. [Le fait urbain comme source d'emplois, espace nourricier, producteur de biens, lieu des déplacements quotidiens]. »[6]

Du coup, l'auteur se demande si la ville possède encore « son milieu ambiant, c'est-à-dire un "dehors" (comme tout centre sédentaire) ? »[7]. La même interrogation se pose pour l'habitation particulière comme habitation sédentaire. Aussi, conclut-il :

> Tout ceci n'annonce-t-il pas la fin, la disparition prochaine de l'habitat-centre au profit de l'habitat-oekoumène : celui qu'exploite la société industrielle (et qui tend à se confondre avec la surface du globe terrestre) ? Ou, au contraire, aboutirons-nous seulement à la « réduction » de cet habitat-centre à un système minimum : constitué uniquement et exclusivement par l'espace habitable d'une « famille conjugale », « appartement » ou encore « logement ». Celui-ci formant la limite ultime du système. Au-delà, il n'y aurait que de l'étendue bâtie, un ensemble, mais plus de structure. Le logement familial étant quant à celle-ci dans le même rapport qu'un campement nomade quant au « pays » : l'espace familial (ne pas confondre avec le logement en tant que construction) représentant ici la résidence nomadisant à l'intérieur de l'ensemble bâti. Et le dernier pas

[1] Georges-Hubert de RADKOWSKI, *Anthropologie de l'habiter …*, *op. cit.*, p. 19.
[2] *Id.*, p. 83-84.
[3] *Ibid.*, p. 84.
[4] *Ibid.*, p. 101.
[5] *Ibid*., p. 104-105.
[6] *Ibid*., p. 107.
[7] *Ibid.*, p. 137.

> possible de cette direction ne serait-il pas celui que tente de franchir « l'architecture mobile » : libérer l'habitation-logement elle-même de tout enracinement dans le site ; la transformer en équipement familial ? [1]

Ce point de vue permet d'interpréter la pratique du voilier de plaisance comme une forme aboutie du mouvement de nomadisme caractérisant la société urbaine. Loisir bourgeois né en France au 19e siècle, le voilier de croisière représenterait une résidence nomadisant de port en port. Il serait intéressant de mettre ces travaux en parallèle de ceux dirigés par Philippe Bonnin sur l'alternance résidentielle à partir de la notion de « système d'habitat »[2], théorisation que je présenterai dans la deuxième partie.

La croisière : un mouvement nomade ?

Georges-Hubert de Radkowski oppose le lieu au milieu. Le lieu est le centre où tout converge, propre aux sociétés sédentaires alors que le milieu représente l'étendue, « l'élément naturel où baigne l'existence du nomade ». La description du mouvement nomade, que l'auteur a par ailleurs qualifié de cyclique, apparaît ici comme une quête incessante où « le réel n'est pas au centre mais fuit les horizons que déchire sa marche errante » : « Le mouvement du nomade ne réalise pas la distance mais assure l'étendue. Son monde est un monde de l'ex-stase. Vivre en avant de soi-même, projeté hors de soi-même dans l'ouverture constante à ce qui provient d'ailleurs, est l'essence du nomadisme. »[3]

Il poursuit la description du mouvement nomade à la première personne du pluriel. L'analyse théorique structuraliste holiste laisse la place à un essai sur « l'essence du nomadisme » qui se caractérise par une philosophie de l'existence : « Nomades, nous menons une existence extatique. Nous sommes hors de chez nous, sur la piste. Ce qui nous oriente, nous anime, nous meut, est au-delà de nous, hors de notre actuelle atteinte. Nous nous déterminons par notre projet : non par ce que nous sommes, mais par ce que nous devenons ; non par ce que nous savons, mais par ce que nous cherchons ; non par ce que nous avons, mais ce dont nous manquons, que nous désirons. »[4] Notre société occidentale, qui se projetterait vers l'avant, vers l'avenir - « recherche, croissance, aménagement, progrès, dépassement » - serait caractéristique du nomadisme : « La poursuite des nomades n'est arrêté par aucune borne, elle est indéfinie ». Elle s'inscrit néanmoins dans un mouvement cyclique à travers le milieu.

Ces lignes rappellent les avancées théoriques de l'anthropologie de l'imaginaire développées entre autres par Michel Maffesoli lorsqu'il postule un « archétype de l'exode » et une « pulsion d'errance »[5]. Ces approches holistes posent la question de l'individu singulier qui est exclu de l'analyse structuraliste ou symboliste.

La théorisation holiste proposée par Georges-Hubert de Radkowski ouvre une réflexion sur le thème de l'urbain et de la mobilité dans nos sociétés occidentales. La mobilité résidentielle est répandue en occident, dans diverses classes sociales, depuis longtemps[6]. La plaisance est en effet une pratique née en Occident lorsque se développe l'urbanisation. Le

[1] Georges-Hubert de RADKOWSKI, *Anthropologie de l'habiter …*, *op. cit.*, p. 137-138.
[2] *D'une maison l'autre. Parcours et mobilités résidentielles* / sous la direction de Philippe Bonnin et Roselyne de Villanova, Grane, Ed . Créaphis, 1999.
[3] Georges-Hubert de RADKOWSKI, *Anthropologie de l'habiter …*, *Id.*, p. 156-157.
[4] *Ibid.*, p. 157.
[5] Michel MAFFESOLI, *Du nomadisme…, op. cit.*
[6] *D'une maison l'autre. Parcours et mobilités résidentielles…, id.*

thème de la fuite des bruits et des odeurs de la ville est présent dès les débuts de la pratique. Il est toujours convoqué par les plaisanciers d'aujourd'hui. Cette théorisation propose de redéfinir le nomadisme comme une tendance générale de notre société urbaine. Le voilier de plaisance, en tant qu'habitation mobile, prendrait place dans un mouvement social tendant vers un nomadisme beaucoup plus vaste. Elle n'apporte cependant que peu d'éléments explicatifs à la singularité de la pratique. Les thèmes de l'urbain et de la mobilité paraissent devoir être affinés pour être opératoires à l'échelle du terrain ethnologique.

Olivier Sirost, pour conclure le colloque sur les *Abris de loisirs*, développe l'idée qu'il n'apparaît pas « un modèle » de l'abri de loisir. Une approche proche du « vécu » des personnes semble plus pertinente. Pour expliquer les différentes formes d'abris de loisir contemporains, il ne s'agit pas de convoquer un modèle nomade, touristique ou marginal mais plutôt différents univers : « Il n'existe pas un modèle technique qui fédère les différents objets présentés. Il n'y a pas eu de cristallisation du modèle de "l'abri de loisir". Il s'agit d'un vécu, pas d'un objet technique. L'objet de la réflexion a été problématisé par des rencontres : univers des populations nomades, des touristes occidentaux et ceux qui rusent avec la société. Il s'agit de s'interroger sur ce type de rencontres. Comment se font ces conciliations ? »[1]

Pierre Bonte et Jacques Ivanoff traitent également la question du nomadisme par le biais d' « un vécu », le sentiment d'identité nomade ou sédentaire : « Être nomade relève d'identités riches et complexes qui plongent leurs racines dans l'histoire des sociétés humaines, mais se définissent en réalité dans l'opposition qui s'est instaurée plus récemment entre nomades et sédentaires. »[2] Ces deux identités fonctionnent par opposition et exclusion mutuelles : elles réifient les deux grands modèles de représentation de l'habiter, « Le nomade » et « Le sédentaire », excluant alors l'analyse des variations observées sur le terrain. C'est pourquoi la proposition d'Olivier Sirost - prendre comme objet d'étude les « conciliations » entre le « vécu » des habitants et les différents « univers » de référence des abris de loisirs - me semble pertinente.

Dans une orientation individualiste proche, Céline Rosselin propose une réflexion sur « l'habiter » des logements d'une seule pièce dans le cadre d'une « anthropologie (du) nomade ». Le terme de « nomade » est utilisé tant pour caractériser une méthodologie proche d'un terrain complexe que pour rendre compte d'un objet, l'habitation d'un logement, caractérisé, non pas par sa stabilité, mais par le mouvement :

> Ce terrain […] favorise une réflexion sur le flottant, le vague, le temporaire et plus largement le nomade. L'adaptation de méthodes et de concepts à la réalité observée n'est pas seule en cause. Il ne fait aucun doute que cette étude sur les « une pièce » a renforcé mes premières conclusions tirées à la suite de l'étude de logements de plusieurs pièces, à savoir que les espaces et les objets matériels ne sont jamais donnés une fois pour toutes. Les intuitions à l'origine de ces différents travaux traduisaient une volonté de comprendre les relations dynamiques instaurées entre les objets et les habitants, les objets et les hommes en général. Ainsi s'explique ma démarche : partir des gestes et des mouvements du corps pour comprendre les espaces habités d'une seule pièce. […] Le nomadisme anthropologique correspond à une attitude d'observation qui considère l'homme comme un être de mouvements, et à une analyse qui développe ses outils en fonction de ces mouvements. [3]

[1] Notes prises lors du *Colloque international Anthropologie des abris de loisirs*, Université de Paris X - Nanterre, Laboratoire d'Ethnologie et de Sociologie comparative, 25-27 octobre 2006, à paraître.
[2] Pierre BONTE, *Les derniers nomades …*, *op. cit.*, p. 15.
[3] Céline ROSSELIN, *Habiter une pièce, une ethnographie des espaces par la culture matérielle*. Th. 3ème c. : Ethnologie : Université de Paris V- René Descartes : 1998, p.353 et 356.

Elle propose d'étudier l'habiter par le biais du mouvement, non pas de l'habitation dans un environnement, mais du corps de l'habitant dans son habitation et sur les objets qui l'entourent et qu'il utilise. Cette posture théorique permet de rendre compte de l'habitation quotidienne des voiliers de plaisance. En effet, ces derniers sont des habitations doublement mobiles : elles se déplacent sur un territoire aquatique, dans un mouvement cyclique « nomade », tout en étant constamment animées de mouvements de gîte, de roulis et de tangage dus aux vents, vagues et courants.

2) La croisière : un nomadisme désiré mais difficile

Ludovic et Marianne sont des plaisanciers se définissant comme des voyageurs. Si la navigation est la passion de Ludovic, elle n'est pas celle de Marianne, qui découvre cette pratique en rencontrant son époux : « La vie maritime était complètement abstraite. Par contre, l'idée de partir avec lui, nos enfants s'il y en avait, et voyager, ça m'a toujours bottée. Ça, ça me plaisait. »[1] Le voyage est donc le projet commun du couple. Pendant dix ans, en famille, ils utilisent leur voilier comme une habitation mobile le long des côtes de la Méditerranée et de l'Océan Atlantique. Pour Ludovic, le voyage, c'est la liberté :

> Le voyage, c'est pour être libre. Moins tu en as, plus tu es libre. Ça demande beaucoup de rigueur et d'organisation. Par rapport à la vie à terre : une petite réparation peut prendre des proportions et provoquer des enchaînements de galères. Un problème sur un bateau provoque des cascades. Tout est lié sur un bateau. Tout s'abîme. Il y a le côté autonomie : tu apportes ton habitat et tu l'amènes n'importe où. Et tu vis d'une manière autonome : rester quelques temps sans avoir besoin de rien, sans laisser de traces, sans rien abîmer – stocker un mois de poubelles- C'est ça le côté génial : ne pas laisser de traces. Ou alors des trucs éphémères : des sculptures sur le bois, des châteaux de sable… Par rapport aux gens, il faut arriver à la godille pour les respecter. Le problème, c'est de ne pas arriver avec des principes tout faits : respecter les habitudes locales, aller à la rencontre des autres. Je suis contre le fait de soigner les gens dans les pays : par exemple, au Cap Vert, on leur apporte deux jerrycans d'eau. Et après ? Il y a aussi un gros désir de beau géographique -j'ai des artistes dans ma famille- Voir du beau. Je prends du plaisir à voir des choses sympas : la richesse et la variété des climats et des saisons. […] En bateau, tu pars comme tu es. Finalement, en dix ans, on a rencontré tous les gens qu'on rencontre ici. Il y a peut-être plus de gens disponibles, ouverts et sympathiques : moins stressés qu'à terre, qui ont plus de temps, plus calmes. […] Le bateau est extraordinaire par rapport à la solitude, à l'indépendance complète. C'est le côté magique du bateau. La liberté : tu choisi ce que tu as envie. […] La liberté, c'est gérer la distance entre soi, la famille et les autres hommes. À terre, c'est difficile à avoir. Avec un camping-car, tu es tributaire d'autres choses. Et puis tu es sur la propriété de quelqu'un. C'est plus difficile d'avoir une indépendance. […] Plus tu es autonome, plus tu es libre, moins tu es dépendant des autres en particulier : autonomie financière, alimentaire et affective. […] Plus je suis libre, plus je suis un papillon, moins j'ai d'attaches, plus je suis disponible pour les autres. Par exemple, si j'ai deux mois libres, je peux aider cette personne dans le besoin. Ce qui m'intéresse dans la liberté, ce sont les opportunités. Ce n'est pas un discours d'ermite ni de misanthrope, car tu as toujours besoin des autres pour exister. Ce qui est intéressant, c'est d'être complètement disponible pour profiter de l'autre. Pas obligatoirement des discussions. J'aime bien partager les choses bien –pas les galères-, avoir un objectif avec quelqu'un. C'est tellement compliqué à terre : tu as une vie de con,

[1] Entretien avec Ludovic et Marianne à bord de leur bateau, au port, 2003.

tu ne gères pas ta vie. Il y a plein de trucs de futilité qui prennent du temps. Tu n'as pas le temps d'avoir des échanges Il y a une telle invasion : c'est difficile d'être maître de toi-même.[1]

Ils expliquent leur retour par les difficultés propres à la vie sur un bateau : promiscuité, manque d'intimité, inconfort, impossibilité d'accumuler les objets, manque d'aisance financière, crainte de la difficulté d'intégration des enfants à la société, souhait de leur donner « des racines normales » : « Enfin… normales : des racines terriennes. Et après, on a évolué aussi en disant "Ces racines là pour les enfants, on n'en a pas besoin !" Parce qu'à 16 et 13 ans, on ne va pas leur faire une maison : dans trois ou quatre ans, elles se barrent ; et puis elles n'en ont pas besoin parce que les racines qu'on avaient dans la tête, elles les ont : elles ont leurs grands-parents, elles ont la famille. Elles n'ont pas besoin de racines, de maison par rapport à nous. Leurs racines c'est nous et c'est le bateau ».

Confrontés aux règles sociales valorisant le mode de vie sédentaire, et notamment à l'ambivalence du statut du navire francisé, leur retour s'explique par la nécessité d'avoir un « pied à terre » : « On a quand même le désir de repartir, mais toujours, c'est lié à l'habitat, d'avoir un pied-à-terre ». La vie rêvée de voyageurs, nomades marins, est-elle impossible ?

Plus d'un an après le retour de voyage, en février 2004, je retrouve Ludovic et Marianne à leur domicile terrestre : une maison en location. Ils évoquent les difficultés rencontrées du fait de leur habitation à bord du voilier, notamment aux États-Unis où ils sont restés une année, les enfants y étant scolarisés. Sur le territoire français, aux Antilles, le couple a également eu des difficultés pour bénéficier des allocations familiales. En effet, le bateau ne suffisait pas pour justifier d'une adresse et permettre d'ouvrir des droits sociaux.

Pourtant, pour Ludovic et Marianne, un voilier qui est immatriculé en France et qui porte le pavillon français est censé être considéré comme un territoire français. Cependant, les « avantages » conférés par la francisation de leur bateau ne sont pas à la hauteur de leurs espérances : ils ne leur ont pas permis d'accéder au statut reconnu et légitime de « voyageurs » maritimes. La possession d'un « pied-à-terre » sur le territoire français s'est ainsi imposée comme indispensable.

En France, les propriétaires des navires de plaisance de plus de 7 mètres – ou dont la puissance de propulsion est supérieure ou égale à 22 CV administratifs, ou si le bateau se rend dans des eaux territoriales étrangères – sont tenus de faire « franciser» leur bateau auprès d'un bureau de douanes : il s'agit de « l'acte de francisation »[2].

Figure 5 : Couverture de l'Acte de francisation et du Titre de navigation d'un navire de plaisance ou de sport.

[1] Entretien enregistré avec Ludovic et Marianne, février 2003.

[2] Immatriculation des navires de plaisance – Service-public.fr : <http://www.vosdroits.service-public.fr/>, consulté en 2007.

Le propriétaire du bateau doit également le faire « immatriculer » auprès du Quartier des Affaires maritimes lié à son port d'attache. Il s'agit d'obtenir le « titre de navigation » et la « carte de circulation » du navire qui doivent être obligatoirement « présentés aux inspecteurs ou agents de l'administration maritime lors de contrôles en mer ou dans les ports ». Une fois francisé, le bateau « est en droit de jouir de la protection ainsi que des privilèges et des avantages accordés aux navires français »[1].

Quel est donc le statut d'un navire de plaisance francisé et quels sont concrètement les « privilèges et avantages » de la francisation pour les plaisanciers ? Un détour par le droit maritime s'avère nécessaire afin de comprendre la situation de Ludovic et Marianne.

Le droit maritime a une histoire singulière qui le différencie du droit commun ou du droit fluvial : « Le droit maritime ne se borne pas à adapter les règles générales à l'objet particulier de certains contrats. Il contient un ensemble de règles originales conservées par la tradition ou créées pour des besoins pratiques et c'est justement pour cette originalité qu'il mérite d'être connu. »[2] L'évolution du droit maritime a suivi celle de la navigation de commerce, qui, de 1808 à 1966, en France, n'a pas connu de révision. Les spécialistes du droit maritime se réfèrent ainsi aux lois et décrets de 1967 fixant les règles de la navigation d'aujourd'hui qui est confrontée à de nouvelles contraintes consécutivement au fort développement et internationalisation du trafic maritime et au risque de pollution des mers.

Le droit maritime doit légiférer sur le statut des navires situés soit en haute mer, c'est-à-dire dans les eaux internationales, soit près des côtes, dans les eaux territoriales réglementées par les lois de la nation dont elles dépendent. De plus, à bord, s'applique la « loi du pavillon », c'est-à-dire la législation en vigueur dans le pays d'immatriculation du navire.

Des conventions internationales sont établies dès le début du 20^{e} siècle pour tenter d'unifier les différentes réglementations nationales. Cependant, les « conflits de lois » sont fréquents et la question du statut du navire, enregistré sous pavillon national, est complexe et est toujours objet de débats : « Quand un évènement se produit en haute mer, il n'y a pas de loi territoriale applicable, et quand il se produit dans les eaux territoriales, il peut y avoir conflit entre la loi de police et de sûreté et la loi du pavillon, c'est-à-dire la loi de l'Etat qui donne au navire sa nationalité. L'application de la loi du pavillon, tant en droit public qu'en droit privé, donne aux conflits de lois de nature maritime un caractère particulier. D'ailleurs, la portée d'application de cette loi et son caractère même restent discutés. »[3]

Anne Renard s'est attachée à détailler les particularités de la question de l'immatriculation des navires français tant pour le commerce, la pêche que la plaisance. Elle montre la singularité du statut juridique du navire. La francisation du navire apparaît comme destinée tout d'abord à identifier le navire, qui acquiert « une sorte de nationalité »[4]. En effet, ce dernier doit obligatoirement afficher une nationalité sous peine d'être considéré comme un bateau « pirate ». L'acte de francisation permet aussi d'identifier ses propriétaires comme des ressortissants français qui peuvent ainsi bénéficier de la protection de l'État. Les « avantages » procurés par la francisation du navire se déclinent par rapport à différents droits : le droit de la guerre, le droit pénal et le droit civil. Pour les plaisanciers, les avantages procurés par la francisation, tant dans les eaux internationales que territoriales étrangères, résident dans la protection accordée au navire par l'État français et au maintien de l'application des lois tant civiles que pénales à bord.

---

[1] Texte figurant sur l'Acte de francisation d'un voilier de plaisance. Pour acquérir le bateau, il est nécessaire de fournir une carte nationale d'identité, des photographies d'identité récentes, un justificatif de domicile et un relevé d'identité bancaire.

[2] René RODIERE, Emmanuel du PONTAVICE, *Droit maritime,* Paris, Dalloz, 1997 (12ème ed.), p. 2.

[3] *Id*., p. 25-26.

[4] Anne RENARD, *L'immatriculation du navire en droit français,* Mémoire de DESS : Droit Maritime et des transports : Université de Droit, d'Economie et des Sciences : Aix-Marseille : 2005, p. 4 et 7.

Partir faire un tour du monde à bord d'un voilier de plaisance francisé permet d'échapper au risque d'être identifié et attaqué comme un bateau pirate. Par contre, le voilier reste soumis à la législation française et, parfois, à celle des pays étrangers approchés, puisque l'application de la « loi du pavillon » lorsque le navire est au port est, pour chaque cas particulier, à discuter :

> Lorsque, au contraire [de la haute mer], un navire est dans un port ou dans une rade, la question se pose de savoir s'il y a lieu d'appliquer la loi du pavillon ou la loi territoriale. C'est une question qui ne peut être résolue qu'en envisageant des conflits particuliers. La règle générale qu'il y aurait lieu d'appliquer est la suivante : si le fait intéresse seulement la société de l'équipage, il faut appliquer la loi du pavillon […] Mais, dans d'autres cas, il y a les plus grands doutes. […] Il ne faut pas avoir la prétention de donner dans une formule la solution de tous les conflits de loi. Il suffit de marquer qu'il y a, en matière maritime, une loi qui n'existe pas en matière de transport terrestre : la loi du pavillon ; il faut savoir jusqu'à quel point elle est applicable.[1]

Le bateau : un territoire français ?

Pour Ludovic et Marianne, leur voilier francisé est un « territoire français ». Le fait de porter le pavillon national ainsi que de payer les droits de francisation sont pour eux une preuve de la « territorialité » de leur bateau.

> -Ludovic : [Aux États-Unis] tu dois avoir une étiquette : si tu veux, tu dois être un citoyen.
>
> -Marianne : Te situer…
>
> -Ludovic : Voilà… : qui tu es, où tu es. Parce qu'ils ont peur - ils se défendent – que tu vas venir t'installer chez eux. D'autant plus qu'en bateau, il y a toujours ce contexte que tu amènes un petit peu de territoire français car ça ne leur appartient pas. Au niveau diplomatique, c'est le pavillon français : donc tu apportes quelque chose d'étranger. Ils ne peuvent pas faire n'importe quoi non plus. Un piéton arrive dans un pays : ils peuvent le mettre en prison. Un mec qui est sur un bateau : c'est pas pareil. Il y a un petit bout de territoire français, il y a un pavillon national : au niveau diplomatique, ce n'est pas la même chose. […] Donc ils doivent prendre des précautions. Il y a des lois diplomatiques, il y a des respects à faire. Ils doivent prévenir le consul, etc. Alors qu'un mec qui arrive comme ça… Ils disent « casse-toi » : il se casse, tu comprends…
>
> […]
>
> -Marianne : Pour avoir droit de porter le drapeau français, on paye ce que l'on appelle la francisation et qui représente 2000 ou 3000 francs par an. Pour être considérés comme un bateau français. On reconnaît qu'on l'est, si tu veux ! On ne triche pas ! On le paye ce droit !
>
> -Ludovic : Mais d'un autre côté, si tu as le pavillon français, ça implique que par rapport aux douanes – et ça c'est particulier dans ces pays -, par rapport aux douanes, ton bateau

[1] René RODIERE, Emmanuel du PONTAVICE, *Droit maritime …*, *op. cit.*, p. 65.

correspond à des critères français : de maintenance, d'équipements, de radeau de survie, etc. C'est hyper strict !

-Marianne : Ce qui est énorme !

- S. J. : Par rapport à d'autres pays européens par exemple ?

-Marianne : C'est pourquoi il y a beaucoup de bateaux français…

- S. J. : Qui vont ailleurs, en Belgique par exemple…

-Ludovic : Complètement.

-Marianne : C'est hallucinant…

-Ludovic : Et nous, ils nous contrôlent en permanence !

-S. J. : Ah oui ?

-Ludovic : Complètement ! On a plein d'histoires de contrôles : « Ah, mais vous n'avez pas ça, machin, et pourquoi vous n'avez pas ça, et comment vous vivez ? », et tout !

-S. J. : Par la douane française ?

-Ludovic : Oui ! Complètement ! Alors que tu es pavillon français ! Et puisque tu es pavillon français, tu dois correspondre à un titre : tu comprends ? Donc, tu as une obligation quelque part, et de l'autre côté tu n'as pas les avantages… Tu n'as pas les droits de citoyen français. On ne te reconnaît pas en tant que citoyen français. Tu es une sangsue qui arrive !

-Marianne : Tu es un paria !

-Ludovic : Tu es un gens de voyage.

-S. J. : Ça fait vraiment penser à la problématique des nomades…

-Ludovic : Des nomades ? Complètement. Des gens de voyage. Tous les problèmes qu'ils ont quand ils arrivent dans les villes… C'est exactement les mêmes choses, si tu veux.

-Marianne : Oui, c'est comparable.

-Ludovic : Même si tu es, dans la société, inséré d'une manière : tu es obligé de l'être d'une manière ou d'une autre, si tu veux. Tu comprends ? Il faut absolument qu'ils te palpent, qu'ils te matérialisent... […] C'est ce qui explique que des gens de voyage en bateau, avec des enfants et qui ont besoin de travailler : il y en a très peu.

Sans adresse fixe, un vagabond des mers

-Ludovic : Alors toujours est-il que quand tu voyages, de plus en plus, dans tous les pays du monde, un voyageur entre guillemets, est vu sous deux ou trois aspects. Soit c'est un SDF qui se ballade comme ça et qui ne va pas apporter un centime : donc, il n'est pas intéressant. Soit c'est un touriste, un vrai touriste : tu as une maison dans ton pays natal, avec des revenus et une situation sociale. Donc, ce n'est pas un problème : tu es accueilli les bras ouverts. Soit tu es un investisseur, tu as une situation sociale, tu arrives avec de l'argent pour investir dans une entreprise etc. Mais si tu arrives entre guillemets « Vagabond des mers » et que tu n'as que ça, que tu n'as rien d'autre et à la limite que tu es obligé de bosser : alors là, tu es très mal barré aux États-Unis. Tu es carrément mal vu, tu es rejeté. […] Quand tu voyages et que tu arrives en bateau comme ça, tu as intérêt à avoir une adresse. Une vraie adresse avec un passeport, etc.

-S.J. : Et vous en aviez une, adresse ? [négation] Vous donniez celle de vos parents ?

-Ludovic : Non, ce n'était pas nos parents mais c'était des copains… Alors tu es bancal. Tu as quand même intérêt à avoir ça. Et puis même, après, au niveau des paperasses, c'est plus pratique d'avoir un endroit où tu es sûr, en France, que tu peux récupérer du matériel, entreposer du matériel, où tu peux aller rapidement, si tu as besoin de retourner rapidement, je ne sais pas : si tu as un problème d'argent, ou de santé, ou familial, etc. C'est pour ça : notre pied-à-terre on le voulait, mais… On ne peut pas se l'offrir. On ne peut pas se le payer maintenant.

L'impossibilité de rester touristes

-Ludovic : Malgré tout, partout où que tu ailles quand tu voyages, tu es un déraciné. Et ça c'est flagrant. Sauf les gens qui voyagent, qui ont des revenus, qui ont une retraite, une maison quelque part : ils ne rencontrent pas ce problème, parce qu'ils sont touristes. Ils n'ont pas besoin de s'insérer quelque part. Quand tu voyages et que tu as besoin de vivre, que tu as des enfants… C'est toute la différence entre des retraités et des gens qui voyagent en famille. C'est ce qui explique qu'il y a très peu de gens qui voyagent en famille. Parce que tu es obligé de travailler et de t'insérer socialement : de manière scolaire, de manière professionnelle, par rapport aux gens de bateaux, etc. Tu es obligé de te mettre dans la société, complètement, si tu veux. Tu restes, malgré tout, malgré ça, malgré l'éloignement et tout, tu restes tout le temps, c'est jamais acquis : tu es toujours à part. Tu n'as pas du tout le statut de bourgeois, de gens qui est là, où tu as une famille, avec des avantages. Toi, tu arrives : tu es un voyageur. Tu n'es pas une sangsue mais tu n'as rien qui t'aide ! Il faut tout connaître, tout apprendre, à chaque fois, et ça c'est hyper-lourd à gérer. C'est lourd.

-S.J. : C'est lourd, mais c'est plaisant en même temps ou pas ?

-Ludovic : Oui, parce qu'il y a le côté « j'en ai marre, je me tire, je vais ailleurs » et basta ! […] [Le retraité qui arrive avec tous ses acquis] reste un touriste. Il n'a pas besoin de s'insérer obligatoirement. Il est autonome…

-Marianne : Il est autonome de par son fric ! Il n'y a pas à tortiller.

-Ludovic : Il n'a rien à prouver […] Et ça explique que beaucoup de gens de voyage, au bout de très peu de temps, se posent quelque part. Ils se posent dans le sens qu'ils vendent leur bateau, s'installent, prennent un boulot, construisent une baraque : ils se démerdent, ils s'installent. Ils restent toujours au même endroit. Ce qui est très difficile –et nous on connaît car on a fait ça pendant dix ans -, à chaque fois qu'on est arrivés quelque part, jamais comme des touristes, ou rarement comme des touristes, on a été obligés, à un moment ou à un autre…

-Marianne : De travailler…

[…]

-Marianne : Il y a deux choses différentes : il y a les « années sabbatiques » - les années sabbatiques, c'est pas des voyageurs ! Tu ne peux pas les…

-Ludovic : C'est quand même des voyageurs : ils bougent pendant un an.

-Marianne : Voilà : ils bougent pendant un an. C'est pas des voyageurs.

-Ludovic : Ils sont en vacances : c'est pas des voyageurs.

-Marianne : Après, les gens de famille que l'on a rencontrés, pourquoi ils sont aux Antilles ? Parce qu'ils se posent pour avoir droit à tout ça parce que sinon ils ne peuvent pas vivre.

-Ludovic : Ils ne vont pas plus loin. Après, tu as d'autres gens qui se disent : « Voilà, on fait un tour du monde pendant quatre ans, et puis on termine vite et on revient se poser quelque part ». Mais des gens qui…

-S. J. : Qui sont tout le temps en partance – je ne sais pas si je peux employer ce terme – en voyage, il n'y en a pas ?

-Ludovic : Il n'y en a pas beaucoup.

-S. J. : Parce que c'est très difficile ?

-Ludovic : C'est très difficile. On parle : avec des enfants, tu comprends. Dès que tu n'as pas d'enfants, tu es bien plus mobile. Ça devient vachement plus simple. Même au niveau financier.

[…]

-Ludovic : [Ce qui est très difficile –et nous on connaît car on a fait ça pendant dix ans -, à chaque fois qu'on est arrivés quelque part, jamais comme des touristes, ou rarement comme des touristes, on a été obligés, à un moment ou à un autre…] De travailler, d'inscrire nos enfants à l'école, de s'insérer ! Et ça, ce n'est jamais facile. Tu n'es jamais le bienvenu.

-S. J. : Il faut faire ses preuves ?

-Marianne : Non, tu n'es jamais le bienvenu car tu es différent. Et, parce que, par rapport à la société que l'on vit actuellement : tu es impalpable. Tu n'as pas de statut. Un statut de voyageur n'existe pas. Tu peux être voyageur si tu as une maison quelque part, que tu es reconnu par la société. Le vrai statut de voyageur- c'est le problème que l'on a -, n'existe pas. Tout à l'heure, je t'entendais parler du bateau qui est une territorialité française. C'est vrai, mais même dans les îles comme la Martinique, il faut te battre pour avoir tes droits de Français. Parce que tes droits de Français – par exemple tes allocations familiales, la sécu, machin, et tout – il te faut un domicile et tant de mois par an sur place. Je pense à ça parce que on a reçu le petit bouquin des Allocations familiales, où ils expliquent « Vous y avez droit, même pour les étrangers » : ils y ont droit, eux, en France, mais il faut être huit mois par an au même endroit.

-S. J. : Comment vous avez fait alors ?

-Marianne : Le fait de vivre sur un bateau : un bateau, ça a une ancre et ça peut se tirer… Simplifié : c'est ça !

-S. J. : Comment ils ont réagi ? Tu as dit : « Ça fait huit mois que j'habite sur la mer ?! »

-Marianne : Oui, mais il y a un côté où tu es obligé à la fois d'être réel…et de tricher… pour rester dans le système. Au départ, non. Après, ça a marché car je leur ai prouvé qu'on avait inscrit les enfants à l'école : donc on était obligés de rester sur le territoire tant d'années, si tu veux.

-S. J. : Au début, tu n'avais pas les huit mois, en Martinique : comment tu as fait ?

-Marianne : Il fallait leur prouver qu'on était en France avant, etc. [ce qui n'était pas le cas]. On a menti un peu au départ.

-Ludovic : Mais tu n'es rien, si tu veux !

- S. J. : Donc, le statut de voyageur, ce que vous disiez, n'est pas reconnu ? Il pourrait l'être, en fait ?

-Marianne : Oui, si tu veux ! Il pourrait l'être pour une raison très simple : par rapport à la territorialité…

Les récits de Ludovic et Marianne mettent en évidence que l'acte de francisation accordant au bateau « une sorte de nationalité »[1] ne permet pas de l'identifier à un véritable « territoire français ». En effet, l'équivalence entre le navire francisé et le territoire français est pleine d'ambiguïtés.

Le navire francisé bénéficie de la protection de l'État français et est soumis aux lois pénales et civiles françaises. Ainsi, en haute mer, la vie à bord du navire est légiférée par la loi de son pavillon national : « Lorsque le navire se trouve en haute mer, il n'y a pas d'autre loi territoriale possible que la loi du pavillon. Aussi faut-il appliquer cette loi aux faits qui se produisent à bord et qui entraînent des conséquences juridiques. Le Code civil applique la loi française aux naissance et aux décès à bord (art.59 et 86). Il faudrait également l'appliquer aux faits entraînant la responsabilité civile et aux actes juridiques dans la mesure où ces actes seraient soumis à la loi territoriale ; de même pour le jeu de la règle *locus regit actum*. »[2]

Cependant, les travaux en droit maritime montrent que l'application de la « loi du pavillon » se discute quand le bateau se trouve « dans un port ou dans une rade » d'un pays étranger car il y a « conflits de lois » entre la loi du pavillon et les lois territoriales. La loi du pavillon n'est donc pas absolue : elle est discutée dès lors que le bateau se trouve dans des eaux territoriales étrangères.

Pourtant, l'association entre pavillon national et territoire national est couramment faite, tant par les plaisanciers que par les professionnels. Ainsi, un douanier interrogé affirme : « Un bateau, c'est un morceau de territoire français. C'est la France. C'est comme pour un consulat où l'on va si on a un problème à l'étranger. L'acte de francisation, c'est comme un passeport. Le bateau est une résidence française. La preuve, c'est que pour un bateau de commerce, les provisions de bouche sont hors taxes »[3]. Cette mesure, réservée au commerce maritime, est-elle suffisante pour affirmer la territorialité d'un navire francisé ? Celui-ci a un rapport privilégié avec l'État français - il est soumis à ses lois et bénéficie de sa protection vis-à-vis des autres états. Cependant, rien n'indique qu'il est un territoire français. Ainsi, différents auteurs d'ouvrages de droit maritime s'insurgent contre cette assimilation.

Bernard Dujardin, vice-président de l'Institut français de la mer, s'interroge sur le *Statut du navire français sous régime européen*. Pour l'auteur, il s'agit d'harmoniser les conditions d'immatriculation entre les différents pays européens et donc d'expliciter les particularités du statut du navire français qui « s'est construit au fil du développement des activités commerciales maritimes » :

> Le droit français du navire applique implicitement le principe du droit du sol à l'activité de transport maritime avec quantité de dérogations. À titre d'exemple, les prestations de service de transport maritime assimilées à des exportations ne sont pas soumises à la TVA. Le statut du navire doit être explicité. Il faut renverser la proposition et partir du fait qu'en droit international, un navire civil battant pavillon d'un Etat n'est pas assimilé à une parcelle du sol national de cet Etat. Cette règle doit être transcrite en droit français : l'activité économique d'un navire de commerce francisé immatriculé dans un port de la métropole ou d'un département d'outre-mer effectuant une navigation internationale, c'est-à-dire faisant du trafic bilatéral ou tiers, est une activité économique non localisée sur le territoire national. Le statut du navire doit donc préciser que l'activité de transport maritime hors du territoire national est considérée comme étant une activité offshore. Le

[1] Anne RENARD, *L'immatriculation du navire en droit français …, op. cit.*
[2] René RODIERE et Emmanuel du PONTAVICE, *Droit maritime …*, *op. cit.*, p. 65.
[3] Entretien téléphonique au service navigation des douanes de Quimper, octobre 2007.

> mot *offshore* (à l'extérieur des côtes) n'a pas d'expression française correspondante et s'oppose à l'activité *inshore* (à l'intérieur des côtes). C'est la prise en considération de ce concept aux Pays-Bas, […] qui a permis de concevoir le statut du navire européen.[1]

Pour l'auteur, le droit maritime français doit changer l'équivalence qui a été établie « implicitement » entre le navire et le sol français : « En droit international, un navire civil battant pavillon d'un Etat n'est pas assimilé à une parcelle du sol national de cet Etat ». À propos de l'équivalence entre le navire et le sol français, René Rodière et Emmanuel du Pontavice dénoncent une « doctrine d'extra-territorialité absolue » : « On pourrait être tenté de considérer le navire étranger comme une portion détaché du territoire étranger, sur laquelle ne s'étendrait pas la souveraineté française. C'est une doctrine d'extra-territorialité absolue qui, discutée pour les bâtiments de guerre, n'est plus admise pour les navires marchands. »[2]

Dans le même esprit, Yves Tassel remet en cause cette relation d'équivalence qui serait liée à « la tendance à la personnification du navire » : « Un navire ne peut donc pas être assimilé à un Etat. […] L'assimilation du navire à l'Etat conduit d'ailleurs à une fausse perspective des choses : laisser croire que la responsabilité est celle de l'Etat, alors qu'en tout état de cause, un navire est la propriété d'une personne, physique ou morale, et que c'est elle qui en est responsable. »[3] Dans un ouvrage récent, les juristes Pierre Bonassies et Christian Scapel prennent fermement position contre la « théorie de la territorialité des navires » :

> Il faut délibérément rejeter la théorie de la territorialité des navires, qui a pu être admise par certains au XIXème siècle, et selon laquelle un navire représenterait un élément du territoire de l'Etat du pavillon, étant ainsi fortement protégé contre l'application des lois et des règlements de l'Etat riverain. Même si des « traces » de cette théorie peuvent parfois réapparaître dans une décision contemporaine, elle est aujourd'hui unanimement condamnée en France, notamment par le législateur, avec l'approbation du Conseil Constitutionnel. L'un des fondements de la loi du 3 mai 2005 portant création du registre international français, c'est en effet l'observation « qu'il résulte des règles actuelles du droit de la mer qu'un navire battant pavillon français ne peut être regardé comme constituant une portion du territoire français » [Décision du Conseil constitutionnel du 28 avril 2005, DMF 2005.514, obs. P. BONASSIES], la réciproque valant pour tout navire étranger en séjour dans les eaux françaises. Il faut partir du principe opposé. Un navire étranger est, dans les eaux intérieures d'un Etat, pleinement soumis à la souveraineté de l'Etat riverain.[4]

Ainsi, en France, pour des raisons essentiellement commerciales, le navire a longtemps été assimilé à l'État français et par ce biais, au territoire français. Aujourd'hui, pour les mêmes raisons, les spécialistes du droit maritime soulignent les ambiguïtés de ces équivalences et demandent à ce que les représentations – et la législation - associées au navire francisé s'alignent sur les conventions internationales. Le navire francisé n'est alors plus considéré comme un territoire français. En contrepartie, les navires étrangers présents dans les eaux territoriales françaises sont soumis aux lois françaises. La loi du pavillon reste cependant la seule qui puisse régir les navires en haute mer, c'est-à-dire hors des eaux territoriales.

---

[1] Bernard DUJARDIN, « Un statut du navire français sous régime européen », *La Revue Maritime*, N° 462, 2002.

[2] René RODIERE et Emmanuel du PONTAVICE, *Droit maritime …*, *op. cit*., p. 64.

[3] Yves TASSEL, « Livre 4 – Droit maritime privé », p. 207-383 in : *Droits maritimes. Tome 1 – Mer, navire et marins*, Lyon et Paris, Ed. Juris service, 1995, p. 260.

[4] Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Droit maritime*, Paris, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 2006, p. 32.

Le statut du navire francisé change sous la pression de l'internationalisation du trafic maritime et de la dangerosité des marchandises transportées. Toutefois, l'ambiguïté du statut du navire comme territoire français demeure. Dans les représentations des acteurs rencontrés, la « loi du pavillon » reste une réalité : leur bateau est un territoire français. Quand Ludovic et Marianne sont partis en grand voyage, en 1993, la décision du Conseil constitutionnel s'opposant à l'équivalence du navire avec le territoire national, n'était pas encore advenue.

Le fait de considérer le bateau comme un territoire français, malgré l'ambiguïté juridique qui a toujours existé, a probablement contribué à assimiler symboliquement le voilier de plaisance à une habitation française légitime. Or, jusqu'en 1996, pour que le bateau puisse être francisé, la loi stipulait que le navire devait appartenir pour moitié à un Français devant élire domicile sur le territoire français.

Depuis, des changements sont intervenus, en regard du principe de la « liberté d'établissement » : « Les conditions posées par la législation française quant aux modalités de propriété étaient aussi contraires au principe de liberté d'établissement et de non discrimination en raison de la nationalité. […] Afin de tenir compte des exigences du droit communautaire, les dispositions de la loi de 1967 (article 3) et du Code des Douanes (article 219) ont été profondément modifiées par la loi 96-151 du 26 février 1996. »[1] Depuis 2001, le texte « ne fait que confirmer la "communautarisation" de la règle de nationalité ». Aujourd'hui, il convient toujours de faire « élection de domicile » sur le territoire français. Le texte parle aussi de « principal établissement » et d' « établissement stable » :

> Pour être francisé, un navire armé au commerce ou à la plaisance, qui a fait l'objet d'un contrôle de sécurité conformément à la réglementation en vigueur, doit répondre aux conditions suivantes : […] Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen qui, s'ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire. […] Les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement […]. Lorsqu'il est frété coque nue, un navire de commerce ou de plaisance francisé ne peut conserver le pavillon français qu'à condition qu'il soit, pendant la durée de son affrètement, dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français. [2]

Ainsi, malgré la prise en compte du « principe de la liberté d'établissement » défini par le Traité de Rome, il n'est pas possible, dans la loi française, de considérer le bateau comme une habitation légitime : un « domicile », « un établissement principal » ou « un établissement stable ». En effet, ce principe a été pensé comme celui de la liberté de s'établir sur le territoire terrestre et non pas maritime !

Anne Renard relève les limites de la notion « d'établissement stable »[3] vis-à-vis de la liberté d'établissement, le navire étant toujours soumis à l'État du pavillon. Le droit maritime français impose donc « une présence matérielle continue sur le territoire de l'Etat d'immatriculation et l'exercice effectif et réel de l'activité économique en cause à partir de ce

[1] Anne RENARD, *L'immatriculation du navire en droit français …, op. cit.,* p. 27.
[2] Code des Douanes, « Article 219. (Loi n° 2001-43 du 16 janvier 2001 art. 8 I Journal Officiel du 17 janvier 2001) », <http://www.legifrance.gouv.fr>, consulté en 2007.
[3] Anne RENARD, *L'immatriculation du navire en droit français …, id.,* p. 28-29.

territoire », conditions qui sont incompatibles avec la pratique d'un nomadisme marin plaisancier.

Pierre Bonassies et Christian Scapel relèvent ainsi que la loi ne prend pas en compte la spécificité de la navigation de plaisance et se méprend sur l'interprétation de la « liberté » à revendiquer. En plaisance, il s'agit de la liberté de « circulation » et non pas de celle « d'établissement » : « S'agissant des navires armés au commerce ou à la pêche, la loi française apparaît ainsi irréprochable du point de vue du droit communautaire. Il n'est pas sûr qu'il en soit de même pour les navires de plaisance. Pour les navires de plaisance, ce n'est pas, en effet, la liberté d'établissement qui fonde le principe de non-discrimination, mais la liberté de circulation des personnes physiques, liberté qui s'étend aux activités de loisir. »[1] Néanmoins, la liberté de circulation ne suffirait pas à la non-discrimination des plaisanciers nomades. Il s'agirait plutôt d'établir, comme pour les Gens du voyage, la liberté d'habiter à bord d'une habitation mobile, considérée comme telle et pour elle-même, indépendamment d'un domicile terrestre fixe.

L'acte de francisation doit mentionner l'adresse « terrestre » du ou des propriétaires du navire. Ainsi, si la francisation permet d'accorder au bateau « la protection ainsi que des privilèges et des avantages accordés aux navires français » sur les plans législatif, diplomatique, commercial et technique, elle ne permet pas aux propriétaires du bateau de bénéficier des droits accordés aux propriétaires d'une habitation française. Les propriétaires d'un bateau de plaisance habitable utilisé comme habitation principale sont en droit de bénéficier d'une protection de l'État et de certains privilèges maritimes mais non des droits propres aux logements.

L'ambiguïté de la « loi du pavillon » a contribué à ce que Ludovic et Marianne considérent leur voilier comme un logement appartenant au territoire français. Les difficultés qu'ils ont rencontrées tant dans les départements français d'outre-mer que dans les pays étrangers, les ont confronté à l'impossibilité de pratiquer un nomadisme marin de longue durée sans « pied-à-terre », c'est-à-dire sans domicile fixe sur le territoire français.

3) Quel statut pour les navires au port de plaisance ?

Le cas du nomadisme plaisancier, si minoritaire, n'est évidemment pas pris en compte dans la législation. Pourtant, le désir de vivre à bord et d'élire le bateau comme domicile principal est souvent manifesté. Les médias traitent régulièrement ce sujet[2].

Habiter au port sur son bateau

L'habitation du bateau est revendiquée comme un choix de vie alternatif. Lors de mon enquête au port de plaisance de Brest en 1998, entre dix et quinze bateaux sont occupés à l'année par des familles, des couples ou des célibataires qui résidaient auparavant dans la région brestoise. La direction du port mentionne qu'une trentaine de bateaux étaient occupés à l'année au début des années quatre-vingt.

[1] Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Droit maritime*…, *op. cit*., p. 131.

[2] Par exemple Céline RENOUARD, « Ils ont choisi de vivre sur leur bateau », *Ouest-France*, Brest, 23 octobre 2006 ; Sarah MARENGO, « Découverte : faire de son bateau un logement, une alternative rafraîchissante », *Immobilier*, 16 mars 2007, p. 31 ; Adélaïde CASTIER, « Ma maison est un bateau », *Emission Littoral*, France 3 Ouest, 22 mars 2008.

Le courrier arrive au bureau du port et est distribué dans des casiers. Certains équipages rencontrés préparent leur départ pour un « grand voyage » d'une ou plusieurs années, d'autres y résident à l'année par choix, travaillant à Brest et préférant une habitation nautique à une terrestre.

Tous mettent un point d'honneur à ce que les aménagements de leurs bateaux n'entravent pas la possibilité de sortir faire un tour en mer. La vie au port est idéalisée : le ponton est décrit comme un véritable « village » où d'exerce une « vraie solidarité ». Cependant, les équipages interrogés ne se connaissent pas forcément et, au cours de l'année, plusieurs quittent le voilier, mettant fin à leur choix d'habitation nautique : mutation professionnelle, séparation du couple, maladie ou inconfort du froid et de la promiscuité.

Le port de Brest n'est pas le seul à accueillir des résidents permanents. À La Rochelle, la direction du port affirme qu'il est possible d'accueillir des résidents à l'année. C'est aussi une solution à un besoin de logement temporaire : ainsi, le développement de la vie universitaire entraîne une demande étudiante d'habitation à bord des bateaux.

Le bateau à quai comme location touristique

La location de bateaux à quai est une pratique plus répandue dans les pays anglo-saxons qu'en France. En effet, elle n'est pas autorisée dans tous les ports de plaisance, ces derniers étant exploités selon douze statuts différents[1]. Ainsi, l'exploitation d'un bateau à quai à fin commerciale n'est pas autorisée dès lors que le propriétaire du bateau est locataire et non pas propriétaire de la place au port. Au début des années 2000, l'association *Boat & B*, proposant la location de bateaux à quai dans certains ports de la côte atlantique, fut interdite d'activité.

La location de voiliers au port est cependant officialisée par le Site Internet de l'Office du tourisme de La Rochelle. Celui-ci propose, dans sa rubrique « Où dormir ? », la catégorie « Bateaux / Mobil Homes / Caravanes ». Quelques bateaux sont mis en location au port, au week-end ou à la semaine. La description d'un bateau pour quatre personnes mentionne : « À 400 mètres de la plage, parking gratuit, bloc sanitaire, laverie. Voilier de 8 m 50 avec coin cuisine (réchaud, évier, glacière, vaisselle), 1 cabine (lit double), carré (2 lits simples), cabinet de toilette (wc). Cockpit extérieur avec coin repas »[2]. Les tarifs varient de 250 € à 400 € la semaine selon la période. Pour un bateau plus grand offrant un confort supérieur - « 2 cabines (1 lit double, 2 lits simples), cabinet de toilette (douche, wc), cuisine équipée, bureau, linge fourni, chauffage, […] » - les tarifs de location commencent à 700 € et atteignent 1000 € la semaine en saison touristique. Par comparaison, la location de mobiles homes dans un camping situé à 5 Km du port, aux aménagements intérieurs équivalents, est moitié moins chère. Les prix affichés réservent donc la location de ces logements nautiques à une clientèle touristique appartenant aux classes moyennes supérieures.

Il semblerait que la location de voiliers au port, pratique peu développée, soit plus tolérée qu'autorisée. En effet, le règlement du port de La Rochelle précise qu' « aucun dépôt, ni aucune activité commerciale, quelle qu'en soit la nature, n'est autorisée, sauf dérogation ou autorisation spéciale, sur le plan d'eau et les terre-pleins disponibles »[3]. L'habitation d'un voilier loué au port diffère en effet de celle de son propre bateau. Elle permet cependant aux

[1] Cf. Fédération Française des Ports de Plaisance : <http://www.ffports-plaisance.com/>

[2] Site officiel de l'Office de tourisme de La Rochelle, consulté en octobre 2007 : <http://www.larochelle-tourisme.com>

[3] Règlement de police et d'exploitation du port de plaisance de La Rochelle, Article 37.

propriétaires d'un voilier de financer des charges - comme l'assurance, la location de la place au port et l'entretien courant - pouvant s'avérer fort coûteuses chaque année – au moins 10 % du prix du bateau. Ce système de location est calqué sur celui, courant, d'une résidence secondaire ou principale pendant la saison touristique. Le voilier à quai est clairement assimilé à une habitation terrestre de loisir.

L'opposition des institutions nautiques

Différents acteurs rencontrés n'encouragent pas ces pratiques d'habitation au port, comme des représentants du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et de Nautisme en Finistère, des architectes navals et des maîtres de ports. Ils évoquent l'inadaptation sanitaire des installations portuaires à accueillir ces habitants permanents. Les frais en eau et en courant électrique sont aussi mentionnés car dans certains ports, leur accès est libre. Certains préconisent alors un système de compteur pour que chaque usager paye en fonction de sa consommation. Aujourd'hui, des ports proposent des forfaits d'électricité à la journée, à la semaine, au mois ou à l'année.

Outre le fait que les structures portuaires ne soient pas adaptées à accueillir une population importante de résidents à l'année, les réactions défensives des décideurs posent avec acuité la question de la définition légitime du nautisme et de la voile de plaisance. Les débats autour du nouveau Livre bleu de Nautisme en Finistère l'affirment : « Quelle image du nautisme est-il pertinent de choisir ? », « Quel nautisme voulons-nous pour le Finistère et la Bretagne ? »[1].

Le fait que les bateaux quittent peu le port et ne naviguent pas suffisamment apparaît comme un véritable problème. Pour les experts du nautisme et du tourisme, il n'est pas envisageable que la vie à bord d'un bateau au port puisse constituer une pratique légitime. Le bateau est indéniablement fait pour naviguer et non pas pour habiter. Les ports ne doivent pas devenir des villes flottantes mais des sites sportifs présentant un réel intérêt dans le cadre du développement sportif et touristique et non pas dans celui de parcs de logements sociaux.

Les voiliers doivent sortir du port afin de présenter un spectacle aux touristes déambulant le long du littoral. Lors du débat participatif organisé par Nautisme en Finistère, un intervenant mentionne la possibilité de faire payer une amende aux propriétaires de voiliers ne sortant pas un certain nombre de jours dans l'année. Les places ainsi libérées pourraient être redistribuées aux nombreux propriétaires de voiliers attendant une place.

En effet, la liste d'attente est longue pour obtenir une place au port et la solution des ports à sec – bateaux mis au sec et placés les uns au dessus des autres – n'est pas envisageable pour tous les types de bateaux. L'intervention d'une élue révèle cependant qu'il n'existe pas de données objectives sur cette question : aucune liste fédérant les demandes déposées dans les différents ports n'a jamais été établie. Elle s'avèrerait nécessaire car de nombreux plaisanciers s'inscrivent dans plusieurs ports : le nombre de demandes officielles serait supérieur à la demande réelle.

Pour ma part, j'ai obtenu la location d'un mouillage dans la rivière de l'Odet en 2002 en quelques mois, et la location d'une place au ponton au bout de six mois, sans solliciter un réseau particulier. Certes, la rivière de l'Odet, animée par de forts courants, n'est pas propice à une navigation facile. Les temps d'attente effectifs sont ainsi fort éloignés de la représentation commune faisant état de plusieurs années. Ce décalage est peut-être lié au

[1] Débat participatif autour du nouveau *Livre bleu pour le nautisme 2007-2013*, organisé par l'association Nautisme en Finistère et le Conseil général du Finistère, 23 octobre 2007.

fantasme du développement d'une pratique de nomadisme marin plaisancier investissant alors les ports de plaisance comme des points d'ancrage terrestre, ces lieux échappant alors à l'usage exclusif de plaisanciers sédentaires adeptes de l'alternance résidentielle…

La peur du voilier comme habitation nomade

Lors du Colloque international *Anthropologie des Abris de loisirs*, plusieurs intervenants ont souligné l'utilisation des mobiles homes comme logement principal dans le contexte actuel de la crise du logement en France. Cette pratique est illégale car la loi ne permet le camping-caravaning de manière permanente sur les parcelles privées[1].

En plaisance, je n'ai pas observé un tel développement de l'usage du voilier au port par des populations en difficulté de logement, sans doute en raison de l'apprentissage propre à la navigation à voile, du prix d'achat du bateau et du loyer versé au port. Cependant, mes observations de terrain ne s'étant pas portées sur cette problématique, il serait intéressant qu'elle soit reprise et développée à part entière dans le cadre d'un terrain portant sur l'ensemble des différents ports français. Par contre, la négation de la fonction d'habitabilité du voilier au profit celle de déplacement est présente aujourd'hui, tant auprès des plaisanciers que des institutions nautiques.

Le modèle du nomadisme est utilisé par les ethnologues pour décrire des populations qualifiées de « nomades marins ». Celles-ci utilisent une embarcation pour se déplacer et parfois y vivre pendant un temps, en alternance avec un séjour à terre. Ce modèle s'est avéré riche et opératoire pour la compréhension de la navigation de plaisance. En effet, il souligne l'importance de l'alternance entre temps de navigation et temps à terre dans toute pratique de nomadisme marin. De plus, il met en valeur l' « idéologie nomade », au fondement du choix du mode de vie nomade. Cette idéologie particulière valorise la mobilité, la non accumulation d'objets et le mouvement pendulaire entre un temps « d'ancrage » terrestre et un temps de mobilité sur l'eau. Les plaisanciers rencontrés s'inscrivent dans ces valeurs, qu'ils soient pratiquants de petits « tours » nautiques ou de « grands voyages ».

Aujourd'hui, le choix d'un mode de vie nomade est difficile car il entre en opposition avec l'idéologie sédentaire dominante. Le récit de Ludovic et Marianne montre les difficultés d'une vie de « voyageurs » des mers, nomades marins occidentaux. Le « pied-à-terre » s'avère alors nécessaire pour repartir ensuite.

Le droit maritime français a longtemps permis de considérer le navire comme un territoire français, donnant alors libre cours aux plaisanciers de considérer leur voilier comme une habitation équivalente à celles terrestres. Cependant, la législation change, s'alignant sur celles européenne et internationale : le navire n'est plus considéré comme un territoire français et l'élection de domicile sur le sol national reste nécessaire. Les points d'ancrage ou pied-à-terre, propres au mode de vie nomade, doivent se situer sur le territoire français.

Ainsi, l'alternance d'un temps sur l'eau avec un temps sur terre définit la navigation plaisancière, quelles que soient ses modalités. L'articulation des différents temps est importante. Pour Serge Dufoulon, c'est elle qui fonde l'identité des marins militaires : « Il n'y a pas de réelles contradictions entre les trois temps : la mer, la terre, l'escale. Chacun de ces

[1] Cf. les communications de France POULAIN, « Entre loisirs et précarité, les deux visages médiatisés du camping-caravaning sur parcelles privées » et de Didier THEILLER, « L'abri au cœur des stratégies de loisirs en zone touristique. Entre sédentarité et légalité », *Colloque International des Abris de loisirs*, 25-27 octobre 2006, Paris X Nanterre, Actes du colloque en cours de publication.

moments conjugués aux autres participe pleinement de la construction de l'identité de marin. »[1]

L'ancrage terrestre des nomades marins plaisanciers se matérialise par un fort investissement des ports et des mouillages comme lieux de vie légitime de l'activité nautique. Cependant, ces pratiques entrent en concurrence avec les représentations des institutions, qu'elles soient nautiques, touristiques ou territoriales. Pour ces autorités, l'utilisation des infrastructures de mouillage autrement que comme une zone temporaire d'embarquement ou de débarquement est illégitime. Le voilier est considéré comme un véhicule technique de déplacement et non comme une habitation. De même, les ports sont traités comme des aménagements techniques destinés à faciliter les sorties et entrées des bateaux, et non comme des lieux propres au temps de la croisière, à la villégiatures, ou pire, à l'habitation de longue durée.

Les travaux sur le nomadisme marin permettent d'affiner l'esquisse d'une plaisance de croisière différente des représentations communes. Ils mettent en évidence l'importance de la fonction d'habitation du voilier, des points d'ancrage terrestres et donc du passage entre la terre et la mer, problématique que je développerai à travers l'analyse d'un rite singulier, le baptême de voilier, dans le cadre de l'anthropomorphisation des navires décrite par les ethnologues.

[1] Serge DUFOULON, « Culture marine et temporalité : du quotidien au mythe », *Ethnologie française*, XXX, N°3, 2000, p. 483.

II - Des bateaux anthropomorphisés

Les bateaux sont très souvent l'objet de représentations les comparant à la personne humaine. Les voiliers de plaisance sont ainsi comparés tant au corps humain, par les dénominations utilisées, qu'à la personne civile définie par la société occidentale. En effet, la loi oblige à attribuer à tout voilier une nationalité, un nom et un port d'attache. Certains plaisanciers font baptiser leur bateau, choisissant alors un parrain et une marraine. Il s'agit alors de s'interroger sur la naissance sociale d'un équipage.

A. Le bateau comme corps humain

La comparaison du bateau à un corps et plus particulièrement à un corps humain existe dans de nombreuses cultures maritimes, qu'elles soient occidentales ou non. L'analogie s'exprime tant par le vocabulaire utilisé que par les formes architecturales données aux navires. Les anthropologues insistent sur le caractère symbolique de cette comparaison, le choix du vocabulaire et des formes architecturales ne pouvant se réduire à une explication fonctionnaliste.

1) Une anthropomorphisation lexicale et architecturale

Lors de la fabrication du bateau par évidage d'un monoxyle, les Moken disent « creuser » ou « évider le ventre »[1]. Jacques Ivanoff montre comment, chez les Moken, le mode de vie nomade se traduit entre autres par la construction de coques monoxyles échancrées à la poupe et à la proue[2]. En effet, le principe de non-accumulation de denrées alimentaires est un choix idéologique nomade qui se matérialise dans les échancrures de la coque, symbolisant alors la bouche et l'anus du bateau-ventre : « Si l'accumulation à la saison sèche est techniquement possible elle ne sera jamais un mobile conditionnant le fonctionnement de la structure sociale. Ni technique, ni écologique, ni politique, la non-accumulation est valorisée et fixée dans la matière, le bateau, qui, à l'image du corps humain, ne peut rien conserver : il a une bouche, un ventre, un anus. Il est le symbole du cycle infernal d'ingestion et de déjection auquel sont condamnés les Moken. »[3]

Véronique Arnaud, dans son travail portant sur la construction des grandes pirogues des Yami de Botel Tobago, relève la comparaison faite entre la pirogue et le corps humain :

> La pirogue elle-même est chargée d'humanité avec ses « yeux » (mata nu cinedkeran), ses « dents » (ngepengepen nu cinedkeran) et ses « seins » (susu nu cinedkeran). Dans un

[1] Jacques IVANOFF, *Moken : les naufragés de l'histoire…, op. cit.,* p. 674.
[2] *Id.*, p. 203.
[3] *Ibid.*, p. 214.

> chant anthropomorphique adressé à la grande pirogue sculptée en construction […], si-Ngarapad conçoit la pirogue à son image : « Notre corps est quille de pirogue / notre ventre sans risque fend les eaux / proue en pinacle face à la poupe / notre tête affronte les multiples courants / barre tenant le bon cap / nos jambes nous portent en avant / avirons de notre embarcation / nos bras font la nage papillon / d'aucuns s'étonnent et trouvent étrange / que l'on plonge dans ces profondeurs /sans que l' « âme » ne frémisse autant / … ».[1]

Dans la société française contemporaine, les mariniers utilisent aussi des métaphores anthropomorphes pour nommer les différentes parties de leur bateau :

> Ainsi, la péniche apparaît-elle dans le langage marinier comme une personne : la proue est nommée « tête » ou « nez », la poupe « derrière » ou « cul », alors que le « bas-cul » renvoie à une traverse en bois. « Ecraser le bas-cul » signifie alourdir l'arrière afin d'établir un chargement équilibré. Les « tabernacles » ont des « narines » qui sont des volumes de rangement suspendus de chaque côté du mât. On « lave », on « découvre » et on « couche » le bateau. « La péniche est toujours lavée le matin, qu'il pleuve ou qu'il vente… Il faut la nettoyer si l'on veut qu'elle soit propre en arrivant au quai ».[2]

En plaisance, les coques construites en polyester, comme les bouts, ont « une âme », cachée, bien entendu. Les plaisanciers parlent « des formes » de leur navire en appréciant l'esthétique du galbe de la coque. À l'arrière du bateau, c'est-à-dire « à ses fesses » ou « à son cul », se trouve parfois « une jupe », excroissance au niveau de la ligne de flottaison permettant d'aménager une « plage de bain ». À l'avant du navire, à « son nez », on parlera des « joues » de la coque : « Un bateau un peu joufflu soulagera mieux à la lame. Trop joufflu, il sera "tangueur" »[3]. Certains plaisanciers disent aimer les bateaux « ventrus » alors que d'autres préfèrent ceux aux « entrées fines ». Le long du rouf, des « mains courantes » sont solidement fixées. Le « pied de mât » repose souvent sur le pont. La coque du bateau est également comparée à un corps humain, plutôt du genre féminin. Par exemple, on parle de « la garde-robe » du bateau à propos de son jeu de voiles. Les défenses ou pare-battages utilisés pour protéger la coque lorsque le bateau est à quai ou à couple d'un autre navire sont aussi nommées des « tétines ». Un architecte naval d'intérieur interrogé décrit son travail comme l'aménagement de « ventres ». Son collaborateur, chargé de l'installation de câbles électriques et de la tuyauterie à bord, qualifie son travail ainsi : « Moi, je m'occupe des entrailles ! »[4].

L'ensemble des membrures d'un navire est aussi appelé le « squelette ». D'ailleurs, dans les « cimetières » de navires de pêche ou de la marine nationale, comme à Landévennec, on aperçoit leurs « squelettes » ou bien leurs « carcasses ». Le bateau, tout comme le corps humain, est latéralisé. On distingue son côté droit, « tribord », du gauche, « bâbord ». Le côté droit est socialement valorisé : le bateau recevant le vent sur l'amure tribord est prioritaire. De plus, l'étude diachronique des aménagements intérieurs montre une valorisation tribord des espaces consacrés aux tâches les plus estimées - comme le lieu dédié à la navigation ou bien

[1] Véronique ARNAUD, « Les grandes pirogues des Yami de Botel Tobago », *Anthropologie Maritime*, N°5, 1995, p. 79-95, p. 89.
[2] Denise VOGELEISEN, « La péniche, une maison flottante », p. 209-232 in : *Cultures et habitats. Douze contributions à une ethnologie de la maison*, Paris, L'Harmattan, 1999, p. 213-214.
[3] Christian NAVIS et Charles BUHAGIAR, *Le parler marin. Petite encyclopédie des termes de la plaisance, architecture, construction navale, navigation*, Bordeaux, Ed. Loisirs nautiques, 1990 [1967], p. 149.
[4] Entretiens effectués en 1998. Cf. Stéphanie JOSSO, *L'habitat plaisancier…*, *op. cit.*, p. 40-41.

la cabine du capitaine. Maurice Duval montre une latéralisation identique de l'espace pour les navires de commerces[1].

Comment interpréter l'analogie corporelle faite par les marins ? Pour Denise Vogeleisen, la parenté lexicale entre la péniche et le corps humain « est implicite et ne s'affiche pas » : « Elle permet d'objectiver la dimension symbolique de cet habitat et de comprendre l'attachement intime à ce type de culture matérielle. Elle appartient probablement à ces logiques de pensée où les choses vont de soi et ont affaire avec des zones de pudeur et des particularismes que les mariniers ne désirent pas dévoiler. »[2]

L'analogie entre le bateau et le corps humain ne peut se résumer à un invariant anthropologique stipulant que le bateau représente symboliquement le corps humain. En effet, si de nombreuses cultures utilisent cette métaphore, chacune le fait de façon singulière pour exprimer sa propre conception du monde. Ainsi, les travaux anthropologiques précédemment cités montrent que c'est par l'utilisation de la métaphore corporelle que les Moken expriment leur idéologie nomade, les Yami leur organisation lignagère et les mariniers l'importance de l'entretien du bateau en lien avec l'intimité des soins du corps.

Pour la plaisance, le registre lexical employé indique l'importance donnée à l'esthétique des formes du bateau et aux sensations de navigation. Les références au corps féminin s'inscrivent dans la construction sociale et historique de la pratique comme une « passion masculine ». Le bateau, dont on parle, dont on prend soin et avec lequel on fait corps, est donc du genre féminin.

2) Faire corps avec le bateau

Les chercheurs travaillant sur la culture des mariniers notent la proximité physique entre ceux-ci et leur bateau. Ainsi, « selon l'état de la péniche, le marinier dira, en s'identifiant à elle : "Je suis plein" ou "J'ai le ventre vide" »[3]. De même, en plaisance, les pratiquants disent : « Je suis parti(e) au lof » ou « J'ai pris le chenal ». Les marins font corps avec leur bateau. Ce dernier est incorporé, c'est-à-dire intégré au corps par le biais de l'action.

Le chant des Yami, mentionné précédemment, exprime la fusion, dans l'acte de la navigation, entre le corps et le bateau : « Notre corps est quille de pirogue / notre ventre sans risque fend les eaux […]. »[4]

Les sociologues du sport montrent comment la navigation, activité apprise « par corps »[5], valorise la cœnesthésie. La dimension restreinte des bateaux favorise cette incorporation. Denise Volegeisen indique que les marinières sédentarisées en habitations à terre regrettent le corps à corps avec les différents objets de l'habitation flottante : « De leur maison, les marinières sédentarisées disent souvent qu'elles "y étouffent", "y crèvent". Ce nouvel espace leur semble à la fois trop "fermé" et trop "ouvert" : "On n'y retrouve même plus ses affaires !" À bord, le "dedans" et le "dehors" s'entremêlaient différemment : "Tout était à portée de main, facilement accessible. Il suffisait de tendre ses mains et d'avoir un minimum d'organisation". »[6]

Dominique, plaisancière aguerrie à de multiples expériences nautiques – courses, croisières côtières et grand voyage d'un an en famille autour de l'Atlantique - souhaiterait

[1] Maurice DUVAL, *Ni morts, ni vivants : marins !..., op. cit., p*. 60.
[2] Denise VOGELEISEN, « La péniche, une maison flottante », …, *op. cit.*
[3] *Id*., p. 227.
[4] Véronique ARNAUD, « Les grandes pirogues des Yami de Botel Tobago » …, *op. cit.*, p. 89.
[5] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers …, op. cit*., p. 440-452.
[6] Denise VOGELEISEN, « La péniche, une maison flottante » …, *op. cit.*, p. 225.

vendre sa maison et vivre sur un bateau pour avoir « tout à sa portée » : « En bateau, on est à la fois avec les autres (sur le pont) et chez soi (dans son bateau). C'est petit, intime, il y a tout à sa portée. Dans une maison, il faut se déplacer. On est toujours dans l'escalier. Par exemple, quand on a oublié ses lunettes dans la chaufferie… Il y a mille fois trop de choses chez moi. Dans le bateau, il n'y a que des choses dont on se sert quotidiennement. Il n'existe pas de superflu ».[1]

Cette promiscuité souhaitée et appréciée peut aussi être source de souffrance. Ainsi, Joëlle Kuhne étudie la manière dont les cinq sens des mariniers sont soumis à rude épreuve sur les bateaux pousseurs. La promiscuité de l'habitation collective professionnelle - il ne s'agit pas ici d'équipages familiaux - implique que « le rapport au toucher est constamment sollicité » :

> Il faut gérer sa distance à l'autre. La limite interne de « sécurité », variable suivant les individus, est fortement activée. Les voisinages permanents font incontestablement partie des facteurs de fatigue et de stress, conscients ou non, et chacun doit en permanence pouvoir se retrouver quelque part. Il faut parfois du temps pour gérer cela. Le caractère renfrogné de certains trouve peut-être là son explication. Les vibrations du bateau, pour subtiles qu'elles soient, sont insidieusement omniprésentes et chatouillent l'épiderme durant tout le voyage. L'essentiel du bateau est composé de ferrailles, matériau plutôt froid, hostile, très conducteur et donc vite chaud. Cette masse métallique se comporte comme un amplificateur.[2]

L'auteure développe ensuite l'importance des sensations auditives, visuelles, gustatives et olfactives dans la vie quotidienne à bord des bateaux pousseurs. La prise en compte de ces sensations est pertinente dans une analyse anthropologique de la vie à bord d'une habitation mouvante, restreinte et soumise aux conditions météorologiques.

Ainsi, le modèle anthropomorphe comme modèle d'interprétation du bateau permet de mettre en évidence l'importance de la dimension corporelle dans l'étude de cette habitation singulière, tant au niveau des perceptions sensorielles que des mouvements. Des orientations théoriques comme l'anthropologie modale défendue par François Laplantine, ou bien par la théorie de la culture matérielle proposée par le groupe MàP, prennent en compte les « modulations » singulières de « ce corps à corps avec l'objet » sans toutefois les réduire à des invariants structurels.

B. Le bateau comme individu

L'anthropomorphisation du bateau est souvent poussée au-delà de la dimension corporelle. En effet, dans de nombreuses cultures, le navire accède au statut de personne humaine. Ainsi, au cours de leur construction, les grandes pirogues des Yami décrites par Véronique Arnaud se transforment peu à peu en « une personne » :

> Au fur et à mesure que se déroulent les différentes phases de construction et des lancements, la grande pirogue échafaude sa destinée. Edifiée dans des bois « durs et

[1] Notes d'entretien avec Dominique, 2006.

[2] Joëlle KUHNE, « Une habitation fantôme : le bateau pousseur », p. 233-247 in : *Cultures et habitats. Douze contributions à une ethnologie de la maison*, Paris, L'Harmattan, 1999, p. 240.

> forts », « nourrie » grâce à « la force de travail » réunie des membres du groupe « constructeur », débarrassée de tout ce qui pourrait neutraliser « sa force vitale » - notamment les morts proches et les habitants des villages voisins -, celle-ci se transforme peu à peu en une personne avec « une âme » (pahad nu cinedkeran). Pour les Yami, les « pirogues ayant la faculté de penser » (meinakem a cinedkeran), sont insubmersibles : aucune tempête ne peut les mettre en péril car elles sont conçues « pour vivre sans fin dans la lumière du jour ».[1]

L'ethnologue Maurice Duval rappelle la dimension anthropologique de la comparaison : « Un navire est considéré comme une personne dans de très nombreuses sociétés. Ceci n'est pas l'expression d'une simple métaphore puisque cette représentation est très clairement formulée dans un traité de droit maritime. »[2] En effet, en droit français, le bateau, pour être francisé et immatriculé subit une procédure « d'individualisation ». Le navire n'est plus personnalisé : il est individualisé. Irène Théry nous apprend qu'il répond ainsi à la conception de la personne définie dans « le mythe moderne » de la société occidentale : un individu autonome, défini non par ses relations aux autres mais par ses attributs propres[3].

La procédure d'individualisation du bateau détermine une nationalité, un port d'attache, un nom et enfin un tonnage ou jaugeage : « Le propriétaire qui souhaite immatriculer son navire sous le pavillon français doit au préalable choisir le port d'attache de son navire, élément d'individualisation du navire prévu à l'article 1 de la loi du 3 janvier 1967 et justifier que le navire possède deux autres éléments d'individualisation : le nom et le tonnage (plus précisément le jaugeage), prévus à l'article 1 de la loi de 1967 et aux articles 1 et 2 du décret de 1967. »[4] La comparaison du navire à un individu apparaît systématiquement dans les ouvrages de droit maritime :

> Son état civil impressionne. Il a un domicile. Il a une nationalité, qui répond – ou devrait répondre – aux exigences du lien substantiel que la jurisprudence Nottebohm requiert des personnes physiques. Il a une taille, que mesure son jaugeage. Il possède un statut social qui le range parmi l'aristocratie des bateaux de plaisance ou des paquebot ou parmi le menu peuple des cargos ou petits bateaux de pêche. Son existence obéit à un rythme quasi biologique : sa naissance est fêtée ; il reçoit même, avec le baptême, certains sacrements de l'Eglise. Il crée une famille : les embarcations à son bord portent son nom ; il a des sœurs (sister ships). Devenu vieux, il peut connaître la retraite dorée du navire-hôtel ou du navire-musée ou, après sa mort, faire l'objet de prélèvements d'organes. Symptomatique encore : la langue anglaise le soustrait au neutre banal. Le mot « ship » y est féminin. « The man of war » (le navire de guerre) accède même à la dignité du masculin.[5]

Les attributs nécessaire à l'individualisation du navire – nom, port d'attache, tonnage - sont ceux mentionnés sur les faire-part de naissance des nouveaux-nés : nom, lieu de naissance et poids. Nicolas, professionnel de la plaisance, et sa compagne Laurence choisissent ainsi d'utiliser l'analogie entre le voilier et l'individu pour rédiger le faire-part de naissance de leur fille, en renversant l'ordre logique. Ce n'est plus le voilier qui reçoit les attributs d'une personne civile, mais le nouveau-né qui est présenté avec les attributs d'un bateau de régate : « Nous sommes heureux de vous annoncer la naissance de… Elle a coupé la

[1] Véronique ARNAUD, « Les grandes pirogues des Yami de Botel Tobago » …, *op. cit*., p. 94.
[2] Maurice DUVAL, *Ni morts, ni vivants : marins ! …, op. cit.,* p. 55.
[3] Irène THÉRY, *La distinction de sexe. Une nouvelle approche de l'égalité*, Paris, Odile Jacob, 2007.
[4] Anne RENARD, *L'immatriculation du navire en droit français…, op. cit*., p. 10.
[5] Laurent LUCCHINI, « Le navire et les navires », p. 11-42 in : *Le navire en droit international. Colloque de Toulon*, Paris, Ed. A. Pedone, 1992, p. 11.

ligne de départ à…, 46° 09'39,03''N, 1° 08'40, 11'' W, le… à 21 h 52 locales ! Longueur hors tout :… cm. Déplacement :…kg. ». Ainsi, le prénom de l'enfant comme le nom du bateau, le lieu de naissance comme le port d'attache, la date et l'heure de la naissance comme le point géographique, la taille et le poids du nourisson comme la longueur hors tout et le déplacement du navire, sont des « éléments d'individualisation » du nouveau-né comme du navire.

Ils sont aussi supports d'expression d'une place singulière dans la communauté. La rédaction du faire-part de naissance permet aux parents d'affirmer leur appartenance au monde de la voile. De manière analogue, le choix d'un nom et d'un port d'attache, inscrits sur le tableau arrière du navire, permet à l'équipage d'affirmer un projet de navigation singulier.

En droit maritime, la comparaison du navire à une personne est cependant source de discussions. Ainsi, pour Laurent Lucchini, « cette comparaison pittoresque ne doit pas être poussée trop loin. Il n'empêche que cette tendance à la personnification est significative du respect que l'on entend marquer envers cette entité de grand prix, qui échappe au commun des choses, en général, et du meuble, en particulier. »[1] René Rodière et Emmanuel du Pontavice soulignent également « le pittoresque » de la comparaison tout en admettant qu'elle a « quelque chose de vrai »[2] de par l'immatriculation et donc la nationalité du bateau.

La position d'Yves Tassel diffère. Malgré la prise en compte de l'ancienneté de cette représentation, le juriste s'oppose à la réification de la personnalisation du navire :

> Le mouvement [à la personnification du navire] est ancien. Son expression la plus forte est sans doute celle des anglo-saxons, qui consiste à féminiser le navire. Elle s'exprime aussi par ses éléments d'identification : le nom, le port d'attache, la nationalité. Pour autant, considérer le navire comme une personne est fallacieux. Le navire ne possède pas de sentiments. En cette matière, ce sont les hommes qui naviguent qui seuls en ont. […] Pareillement, le navire ne cause pas de dommage. Il n'est que l'instrument par lequel des dommages se produisent. En tant que tel, le navire ne doit pas être considéré comme un sujet de droit, débiteur ou créancier d'obligations ; il n'est que la valeur sur laquelle s'exercent certains droits excessivement particuliers. Les privilèges[3] maritimes ont droit de suite sur le navire. Certaines obligations maritimes sont rattachées au navire autant qu'aux personnes qui leur ont donné naissance. Certes. Mais la personnification du navire n'est alors qu'un moyen commode d'expliquer certaines règles spécifiques. Mieux vaut leur reconnaître ce caractère que de nourrir une fiction. […] On est alors parfois conduit à soulever le voile de cette fiction pour pallier les méfaits qu'elle autorise.[4]

Ainsi, pour l'auteur, le « mouvement de personnification du navire » autoriserait des abus en minimisant la responsabilité des marins. En effet, « tout navire est ainsi en quelque sorte responsable "sur lui-même" des accidents qu'il cause, ce qui n'est en aucune manière le cas d'un engin terrestre (n'importe quel créancier de l'entrepreneur dont un véhicule terrestre a causé un accident peut saisir ce véhicule, sans que la victime, à l'inverse de la victime du navire, puisse lui opposer quelque privilège que ce soit). »[5]

---

[1] Laurent LUCCHINI, « Le navire et les navires »…, *op. cit.*

[2] René RODIERE, Emmanuel du PONTAVICE, *Droit maritime…, op. cit.*, p. 39.

[3] Un privilège maritime correspond à une créance privilégiée, c'est-à-dire une créance bénéficiant d'un droit exclusif ou prioritaire accordé par la loi à certaines catégories d'ayants droits ou de créanciers. « Un privilège maritime est un droit que la loi accorde à certains créanciers […] d'être payés avant les autres sur le prix de vente en justice du navire » (Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *ibid.*, p. 372).

[4] Yves TASSEL, « Livre 4 – Droit maritime privé », p. 207-383 in : *Droits maritimes. Tome 1 – Mer, navire et marins*, Lyon et Paris, Ed. Juris service, 1995, p. 259.

[5] Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Droit maritime…, op. cit.*, p. 113.

Dans l'ouvrage consulté le plus récent – 2006 -, Pierre Bonassies et Christian Scapel reconnaissent les limites de la comparaison mais ils ne la dénonce pas : « Elle traduit en effet, sur un point fondamental, le particularisme du droit maritime »[1]. Les débats entre juristes autour de la portée de l'individualisation du navire renvoient à l'absence de définition du navire en droit maritime français.

Dans le chapitre précédent, j'ai montré comment un courant théorique, l'ethnologie nautique, s'appuie sur une conception du bateau envisagée comme entité soumise aux lois de l'évolution biologique. La démarche de patrimonialisation maritime institue également l'objet-bateau comme un concentré de la culture maritime. Ces postures paraissent proches du mouvement d'individualisation ou de personnification du navire décrit par les juristes. Toutes s'attachent à singulariser le bateau qui devient, seul, l'objet de débats, au détriment des marins qui y vivent et y naviguent. Il en est de même pour les nombreux ouvrages consacrés à l'histoire de la plaisance traitée alors comme une histoire des techniques nautiques.

Ce point est important car de multiples enjeux se dessinent autour de cette problématique : économiques (privilèges maritimes), juridiques (question de la responsabilité mise en cause : celle du bateau ou des navigants ?), politiques (choix de l'objet-bateau comme représentant de la culture maritime) et scientifiques (concurrence des différents paradigmes pour la légitimité scientifique).

1) Le port d'attache

Choisir un port d'attache au bateau est un acte obligatoire : « Le propriétaire doit choisir un port d'attache pour son navire dans la mesure où il constitue en quelque sorte son domicile c'est-à-dire le lieu de rattachement fixe où sont rassemblées les informations légales utiles à son sujet. »[2] Le port d'attache mentionné dans le livret de francisation correspond au bureau des Douanes du quartier - ou service - des Affaires maritimes[3]. Il existe parfois une ambiguïté à propos du port d'attache, le navire étant rattaché à deux administrations - les Douanes et les Affaires maritimes - pouvant être situées dans des lieux différents.

Ainsi, Anne Renard différencie le « port d'immatriculation » qui correspond au quartier maritime dans lequel le navire est immatriculé et le « port d'attache douanier » dans lequel le navire est enregistré auprès des douanes. Cependant, « le port d'attache dont parle l'article 1 de la loi de 1967 en tant qu'élément d'individualisation du navire est le port d'immatriculation. […] C'est donc le port d'immatriculation du navire qui est indiqué sur la coque du navire. »[4] Le port d'immatriculation ne correspond pas forcément au port d'utilisation effective, c'est-à-dire à la place occupée au ponton ou sur un mouillage. Par exemple, un bateau peut être immatriculé aux Affaires Maritimes de Concarneau - les initiales CC figureront sur son tableau arrière - et être réellement amarré au port de plaisance de La Forêt-Fouesnant ou de Bénodet.

Au moment de l'immatriculation, les propriétaires de voiliers peuvent avoir le choix entre plusieurs ports d'attache : ceux dont le voilier dispose d'un poste d'amarrage dans un des ports du Finistère sud peuvent faire immatriculer leur navire auprès de différents bureaux des douanes comme Audierne (AD), Douarnenez (DZ), Le Guilvinec (GV) ou bien Concarneau (CC). Le choix peut alors être effectué dans une logique identitaire. Ainsi, le

[1] Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Droit maritime…, op. cit.*
[2] Yves TASSEL, « Livre 4 – Droit maritime privé » …, *id.*
[3] Le littoral français est partagé en 47 quartiers (ou services) des Affaires maritimes, symbolisés par deux initiales.
[4] Anne RENARD, *L'immatriculation du navire en droit français …, op. cit.,* p. 13.

choix du port de Concarneau est associé, par des anciens stagiaires, au Centre nautique des Glénans qui y possède des bureaux et une partie de sa flotte tandis que le port du Guilvinec est plutôt associé à la pêche. *A contrario,* un ancien des Glénans a fait immatriculer son bateau au Guilvinec car le port d'utilisation du bateau et le bassin de navigation fréquenté sont plus proches du Guilvinec que de Concarneau.

Ainsi, le port d'immatriculation, souvent nommé « port d'attache », figure comme un signe d'individualisation du bateau, une marque extérieure d'identité. Il signe une appartenance à un bassin de navigation souvent attaché à une culture nautique spécifique : de part des conditions météorologiques et marines singulières, on ne navigue pas de la même façon et avec les mêmes bateaux dans le Pertuis rochelais, en Finistère sud, dans le Golfe du Morbihan ou dans les Côtes d'Armor. Pour chaque bassin de navigation se développe des façons de naviguer adaptées aux conditions marines, savoirs et savoir-faire qu'il convient d'apprendre et de perfectionner au fil des années de pratique. Les deux initiales du port d'attache du bateau figurant sur le tableau arrière individualisent administrativement le bateau et deviennent les supports de la construction d'une identité nautique singulière pour l'équipage.

2) Le nom

Le propriétaire d'un voilier de plus de 2 tonneaux est tenu de lui donner un nom. Avec les deux initiales caractérisant le port d'attache, le nom permet d'identifier le navire : « Le propriétaire est tenu de donner un nom à son navire. Il a le libre choix de ce nom, avec cependant certaines limites. […] Le nom choisi par le propriétaire doit être agrée par les Affaires Maritimes, de même dans le cas où le propriétaire souhaiterait changer le nom de son navire, il devra obtenir une autorisation de l'administration » [1], sauf pour ceux de moins de 10 tonneaux, trop nombreux pour être sérieusement contrôlés.

Affirmer une identité

Nommer le bateau ne représente pas qu'une obligation administrative pour son propriétaire. En plaisance, le choix du nom est une étape importante dans toute appropriation d'un bateau, qu'il soit neuf ou d'occasion. À part une exception, tous les équipages familiaux rencontrés qui ont acquis un voilier d'occasion ont fait le choix de lui donner un nouveau nom. Ils disent connaître le tabou affirmant que le changement de nom du bateau porterait malheur mais ils ne le respectent pas, à la différence du tabou du lapin évoqué précédemment.

L'acte conjuratoire au changement de nom consisterait, lors de la première sortie en mer, à faire en sorte que le bateau coupe son propre sillage. Ce rituel se trouve diversement décliné dans la littérature plaisancière. Ainsi, E. Mauviel imagine, en 2003, le rituel de changement de nom du bateau de Frédéric de Neufville dont les aventures nautiques paraissent dans le magazine *Le Yacht* en 1908 :

> Le changement de nom est ainsi décidé. Où se passe la cérémonie ? Nul ne peut aujourd'hui le dire avec précision. Ce que l'on peut par contre affirmer, lorsqu'on sait la « bonne étoile » au chevet du canot depuis sa naissance, est que Frédéric a dû suivre, à la

[1] Anne RENARD, *L'immatriculation du navire en droit français …, op. cit.,* p. 16-18.

> lettre, le rituel permettant de rebaptiser un yacht sans entamer son patrimoine de bonne fortunes, à savoir : effacer le nom du canot d'un vulgaire coup de barbouille, appareiller seul en se munissant d'une vieille « pétoire », décrire un élégant parcours en « huit », tirer un large coup de chevrotines dans chaque boucle ainsi formée, puis revenir cérémonieusement à quai, révéler aux amis le nouveau nom du yacht, sabler le champagne, puis boire à son avenir et à la santé de « tous ceux qui vont sur la mer ». Ne faisant jamais rien à moitié, Frédéric a sans doute, pour la circonstance, lu le petit poème qu'il avait composé pour expliquer la raison de ce « Rayon Vert » qu'il poursuivait depuis des années à bord d'autres bateaux. [1]

Les auteurs d'un ouvrage intitulé *Les Noms de Voiliers* expliquent, en 2005, comment débaptiser un bateau en « tuant le macoui » :

> Lors du rachat d'un bateau d'occasion, on peut souhaiter changer son nom et lui en attribuer un plus conforme à ses propres goûts. Il faut néanmoins savoir que cela risque d'attirer les pires infortunes. Si, malgré tout, on persiste à vouloir changer le nom de son bateau, une règle doit être respectée pour conjurer le sort et ne pas s'attirer les foudres du dieu des mers : il faut « tuer le *macoui* ». Le *macoui* est le sillage, ce grand serpent qui suit en permanence le bateau. Pour le tuer, il faut tout d'abord sortir au large, en compagnie d'autre bateau ami. Après avoir bu quelques bonnes rasades, il faut saouler le *macoui* en versant du breuvage favori du propriétaire à l'arrière du bateau à débaptiser. Le bateau ami vient alors par trois fois couper le sillage, au plus près possible du tableau arrière. Et voilà ! l'ancien *macoui* étant mort, il ne reste plus qu'à rebaptiser le bateau et à arroser dignement le nouveau *macoui* ! Sans oublier de remercier Neptune en lui versant à lui aussi une rasade de breuvage côté tribord. La dernière partie de la cérémonie, la libation, se déroule à la proue du bateau de la même façon que pour le baptême. Il convient d'être vigilants sur deux points : d'une part, ne vous contentez pas d'un champagne bas de gamme, les dieux pourraient s'en offusquer. D'autre part, n'essayez pas de garder un peu de la boisson pour vous. Si vous souhaitez prendre part à la libation, prévoyez une seconde bouteille et versez la totalité du contenu de la première bouteille sur le bateau. Il n'existe pas de délai préconisé entre la cérémonie pour débaptiser le bateau et le nouveau baptême. Vous pouvez enchaîner les deux cérémonies l'une après l'autre, si vous le souhaitez, mais il semble préférable d'attendre au moins 24 heures entre les deux, histoire de laisser aux mauvais démons le temps de disparaître. Ensuite, vous pourrez procéder au nouveau baptême selon le rituel décrit précédemment. [2]

Le passage sur la première partie de la « cérémonie » (la mise à mort du « macoui ») est repris (le plus souvent sans référence à l'ouvrage) sur de nombreux sites Internet nautiques traitant du baptême des voiliers : le rituel du « macoui » va-t-il s'observer plus souvent sur les plans d'eau ? Ces ouvrages brossent l'image d'une « belle » plaisance patrimoniale et de régate. Les navigateurs interviewés dans *Les Noms de Voiliers* sont des coureurs au large, des propriétaires fortunés ou des écrivains plaisanciers célèbres. Les photographies ne montrent pas les noms inscrits sur les tableaux arrière des petits navires en polyester produits en série.

Les recommandations cérémonielles énumérées ci-dessus prennent place dans un chapitre intitulé « guide pratique ». Elles participent à la construction d'une plaisance traditionnelle, historique, rituelle et « sacrée ». Les recommandations pour ne pas s'attirer les foudres de Neptune côtoient, sans ironie aucune, la rubrique sur les « formalités

[1] Jean E. MAUVIEL et Ronan OLIER, *À la poursuite du rayon vert ou Campagnes d'été d'un Gentleman sailor*, Brest, Ed. Le Télégramme, 2003, p. 14.
[2] Marie LE COSQUER, Kito DE PAVANT, Gilles FOUCRAS, *Les Noms de Voiliers,* Aix-en- Provence, Edisud, 2005, p. 107-109.

d'immatriculation ». Les auteurs concluent cependant que « la façon dont un propriétaire mènera la cérémonie dépend entièrement de lui ». La contrainte du rituel ne doit pas entraver les valeurs phare du yachting – et de la modernité occidentale - : la liberté individuelle.

Le succès de ces recommandations permet de comprendre l'importance, pour le nouvel équipage, de s'inscrire de façon singulière dans la communauté. L'acte de couper le sillage du bateau symbolise la rupture avec les navigations entreprises par les anciens propriétaires. Le nouvel équipage destine le bateau à tracer de nouvelles routes. L'aide d'un bateau ami souligne l'inscription sociale d'un propriétaire ou d'un équipage qui sera isolé lors des navigations.

L'importance donnée au nom du bateau existe dans d'autres cultures nautiques. Ainsi, pour les pêcheurs des Petites Antilles de Sainte-Lucie, « nommer l'embarcation, [c'est] se nommer » :

> Outre la raison pratique qui différencie les embarcations les unes des autres, nommer le gommier participe d'un geste symbolique : la parole devenant acte vise à maîtriser, à apprivoiser et à s'approprier l'objet désigné. […] Le nom du bateau évoque également des préoccupations et la place du pêcheur dans son groupe d'appartenance : il porte un message destiné à être lu et reconnu par les autres pêcheurs. A ce titre, le nom de l'embarcation relève des processus d'identification de l'embarcation et des pêcheurs en mer. […] Le nom de l'embarcation s'insère enfin dans un dialogue symbolique avec la communauté villageoise. Il constitue une réponse spécifique, un positionnement emblématique du pêcheur à l'égard des autres. [1]

Nommer un bateau est un acte d'appropriation du bateau et d'affirmation de son statut dans la communauté. Par cet acte, le propriétaire du bateau définit sa place singulière comme son appartenance au groupe. Ainsi, pour Lino et Aline dont les navigations s'articulent autour d'un projet de vacances passées en famille avec leurs deux enfants, ce sont ces derniers qui ont choisi de nommer le bateau du nom d'un personnage de dessin animé apprécié : *Picatchu.*

Pour Yvon et Nadia, propriétaires d'un yacht dit « classique », dessiné dans les années trente, le choix du nom fait référence à une technique artistique. En effet, pour Yvon, le fait de naviguer à la voile s'inscrit dans une recherche d'esthétique :

> Moi je suis sensible à l'esthétique à bord des bateaux. Je n'utilise pas forcément ce mot-là quand je navigue, mais je n'aime pas naviguer avec mes défenses qui traînent, les bouts dégueulasses, j'aime bien que la coque soit propre. […] Bon, j'aime bien que ce soit propre et surtout j'aime bien les manœuvres. C'est aussi pour ça que je crois que je n'ai pas de moteur… L'esthétique ce n'est pas forcément l'esthétique : « c'est beau comme ça ». C'est beau d'y penser, de se dire : « Écoute, est-ce que tu peux venir me donner un coup de main parce que la marée sera haute à 4h30, donc à 5h00 au port, le temps de faire… »… La godille, pas de bruit, l'absence de bruit… Comme l'étrave qui fend l'eau : je trouve que c'est beau ! C'est cette esthétique-là que je recherche. […] Mais quand on fait ce que l'on appelle « des sorties à la journée », on part souvent vers 6h00 du matin. Par exemple, au mois de novembre, il fait nuit noire : il y a encore deux heures de nuit. Et donc en fait : partir, lâcher la bouée, ne pas avoir de moteur et tout ça, je trouve que c'est très esthétique, très beau, même s'il n'y a personne pour le regarder ! Une sensation : « c'est chouette », quoi ! [2]

[1] Hélène ANDRE-BIGOT, « L'embarcation, métaphore d'une inscription sociale chez les pêcheurs de Sainte-Lucie », *Techniques & culture*, N°38, 2002.
[2] Entretien enregistré avec Yvon à mon domicile, novembre 2003.

Pour Paul et Marie, anciens stagiaires des Glénans naviguant le long des côtes vendéennes, le choix d'un nom en langue bretonne permet de revendiquer une culture nautique associée aux Glénans et donc à la Bretagne. La famille Leroy, dont le bassin de navigation fut pendant longtemps de Pertuis Rochelais, a choisi de ne pas changer le nom breton du bateau lors de son achat en référence à leurs origines familiales bretonnes.

Roger a donné à son bateau un nom composé du prénom de son amie décédée. Ils avaient prévu de partir en bateau ensemble. Pour lui, donner à son nouveau bateau le nom de son amie disparue, c'est l'associer à sa nouvelle vie et à ses nouveaux voyages.

Le bateau de Ludovic et Marianne porte un nom qui fait référence au voyage, en lien avec leur pratique de « grand voyage » autour de l'Atlantique. Ils ont également dessiné un logo en lien avec le nom du bateau, qui figure sur des T-shirts ainsi que sur un pavillon.

Marquer un passage

Un équipage se construit une place dans la communauté plaisancière en choisissant le nom de son bateau. L'inscription du nom du voilier sur certains sites d'escale est une manière, pour l'équipage, de commémorer la navigation et de marquer un territoire.

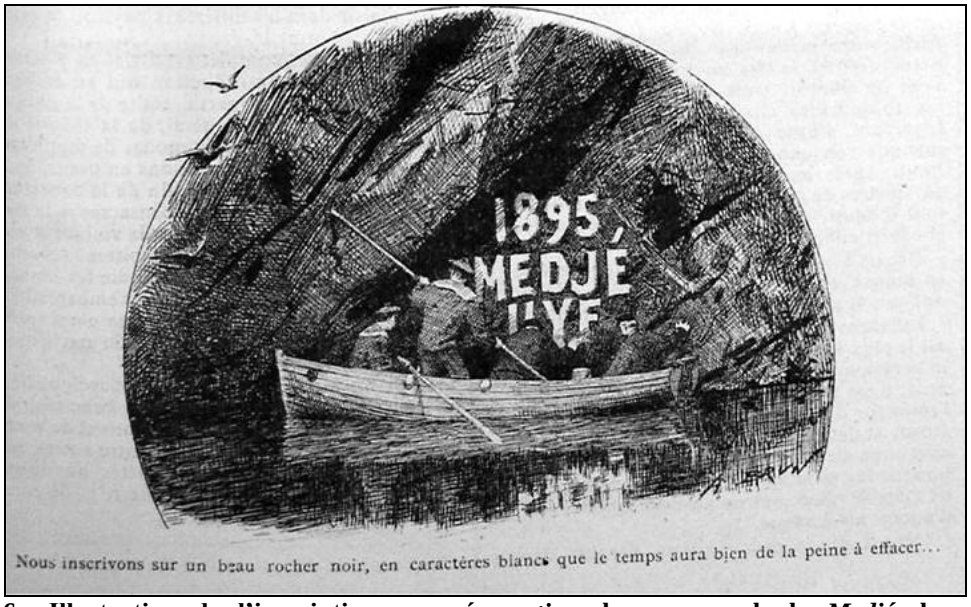


Figure 6 : Illustration de l'inscription commémorative du passage de la *Medjé* dans le fjord de Gudvangen, en Norvège. *Le Yacht,* N°1023, 1897, p. 507.

On trouve la trace de cette pratique dans le récit de la croisière du steam-yacht *Medjé* en Norvège, publié en 1897 dans le journal *Le Yacht* : « Une longue rêverie à bord, dans cette solitude infinie dont aucun bruit, aucun souffle ne vient troubler le silence, nous conduit doucement à minuit. En passant le long des montagnes, nous voyons sur le roc, se détachant en lettres rouges, les noms et dates de passage de divers yachts anglais. Pourquoi les Français, tout aussi méritants, passeraient-ils inaperçus ? Nous allons prendre à bord un camion de peinture, un pinceau et nous inscrivons sur un beau rocher noir, en gros caractères blancs que le temps aura bien de la peine à effacer : 1895, MEDJE, U.Y.F. » [1]

[1] X… S., « Croisière du steam-yacht "MEDJE" dans les fjords de Norvège, juin-juillet 1895 », *Le Yacht*, N°1023, 1897, p. 508.

Cette pratique d'inscription commémorative est utilisée aujourd'hui par les plaisanciers postulant à la navigation transatlantique. Ces derniers peignent le nom du bateau, souvent assorti d'un dessin coloré, sur les quais des ports de plaisance des archipels du « seuil » de la haute mer atlantique. J'ai ainsi pu observer ces inscriptions sur les îles de Madère, de Porto-Santo et de Tenerife. Elles mentionnent toujours le nom du bateau, très souvent la date de l'inscription et, parfois, le nom des membres de l'équipage ou de l'auteur de l'inscription, le port d'attache et la nationalité du bateau. Différentes nationalités pratiquant la voile de plaisance s'adonnent à cette pratique d'inscription : française, espagnole, anglaise, norvégienne, suédoise, suisse, monégasque, néo-zélandaise, nord-américaine ou vénézuélienne.

Les ports de ces îles sont souvent le lieu de la première escale des diverses courses transatlantiques organisées de la France vers le monde américain : des inscriptions mentionnent le nom du bateau et de la course ainsi que la date, comme « Stereden Vad, Mélodie créole, Transquadra, 96 » ou « Bout d'Horizons, Mini transat, 1995 ».

Figure 7 : Inscription du nom d'un bateau français, *Folalier*, datée de nov. 2003, avec mention du port d'attache – Brest -, de deux prénoms -Steven et William - et d'un site Internet – Folalier.com. Quai du port de plaisance de Tenerife, 2004, photographie S. Josso.

Le site Internet créé par Steven et William sur leur voyage à bord de *Folalier* présente une photo prise chaque jour, de « Brest à San Francisco, via le canal de Panama, à la voile »[1]. Des rubriques montrent le bateau, les trophées de pêche, le livre de bord de la traversée de l'Atlantique, le passage de Panama, porte de sortie de l'Atlantique vers le Pacifique, etc. L'inscription du nom du voilier peinte sur les quais de Tenerife en 2003 témoigne de leur présence au seuil du passage de l'Atlantique. L'adresse du site Internet inscrit de façon différente leur aventure nautique : au jour le jour, les internautes pouvaient suivre l'avancée du voilier. Aujourd'hui, le site est la trace du voyage. Il fait preuve, à la manière des récits nautiques publiés dès les débuts de la pratique, dans la seconde moitié du 19e siècle. Le nom du voilier est le mot de passe, le sésame permettant d'accéder au récit.

Peindre le nom de son bateau avant la traversée permet d'en inscrire le souvenir, tant pour soi-même que pour les autres plaisanciers. Des pratiques d'inscriptions similaires existent aux Açores et aux îles du Cap vert. Pour Ludovic, cette pratique est une action porte-bonheur. Ainsi, il raconte avoir pensé à acheter de la peinture aux États-Unis avant la traversée vers la France pour inscrire le nom et le logo du voilier aux Açores, dernière escale

[1] Blog de l'équipage du Folalier, <http://folalier.com/>, consulté en juin 2008.

avant le retour en France : « Je me suis dit que si je ne le faisais pas, il risquerait d'arriver un problème ».

Ces pratiques sont à interpréter en terme de rites de passage de l'océan Atlantique[1]. Elles seraient à mettre en relation avec les graffitis marins en général. Marc Derycke, en travaillant sur les graffitis bateliers, met en évidence plusieurs fonctions de ces inscriptions tant iconiques que scripturales. Il s'agit de « faire preuve » : « Ces graffitis s'adressent à la cantonade, au tiers de l'énonciation, quel qu'il soit, pris à témoin. »[2]

L'équipage du *Cosinus* pousse le souci de la preuve de son passage jusqu'à laisser des empreintes de mains sur le mur du quai de l'île de Porto-Santo.

Figure 8 : Différentes inscriptions plaisancières comme « preuves » : scripturale -nom du bateau, noms des membres de l'équipage, date -, iconique – le bateau et les éléments marins – et corporelle – empreintes des mains. Quai du port de Porto-Santo, archipel de Madère, photographie S. Josso, 1996.

Les inscriptions plaisancières correspondent à des preuves commémoratives : « L'énonciateur participe de la référence en tant qu'acteur dont l'écrit témoigne, ce qui lui confère une curieuse signification autobiographique. Le passant anonyme est convié à constater au travers de l'inscription qu'un événement a eu lieu où celui qui l'a tracé tenait un rôle. »[3] Ainsi, pour Muriel et Thierry, peindre sur les quais de Madère « Muscadet : "Petit, mais…" », est un acte qui prouve qu'avec un petit bateau de moins de 7 mètres, construit en contre-plaqué, il est possible de joindre le Morbihan aux Canaries.

[1] Il semblerait que ces peintures plaisancières n'existeraient pas sur les quais des ports de plaisance de l'Océan Pacifique (du moins en Polynésie et en Nouvelle-Zélande).
[2] Marc DERYCKE, « Les graffitis bateliers : traces de bateaux, masques de personnes », *Anthropologie maritime*, N° 5, 1995, p. 201-208, p. 204.
[3] *Id.* , p. 205.

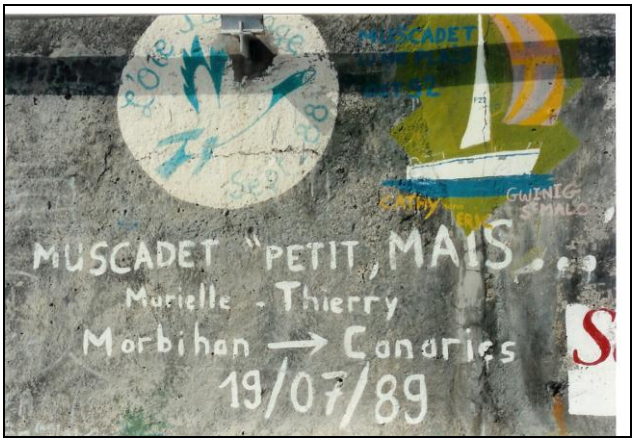


Figure 9 : « Graffiti testimonial commémoratif » du voyage de Muriel et Thierry du Morbihan vers les Canaries, daté du 19 juillet 1989. Quai du port de Porto-Santo, Madère, 1996, photographie S. Josso.

Pour Marc Derycke, les graffitis commémoratifs ont, en plus de leur fonction testimoniale, une fonction identitaire. Les « signes d'identité » sont les noms propres et « les coordonnées *hic et nunc* de l'évènement ».

Le fait que souvent, la date ne précise pas le jour mais l'année et parfois le mois confirme la fonction commémorative - et non pas énonciative - de ces graffitis : « En définitive, l'évènement désigné au travers du nom propre est la présence localisée du bateau, sans doute même sa première présence, comme le soulignent plusieurs informateurs […]. Ce type de graffiti semble donc être un marqueur de l'extension du territoire. C'est le passage du bateau en tant que particulier qui est donné à penser, qui propose le souvenir en partage. Par l'usage du nom propre comme classificateur, il se distingue du graffiti antique, lequel est générique […]. »[1]

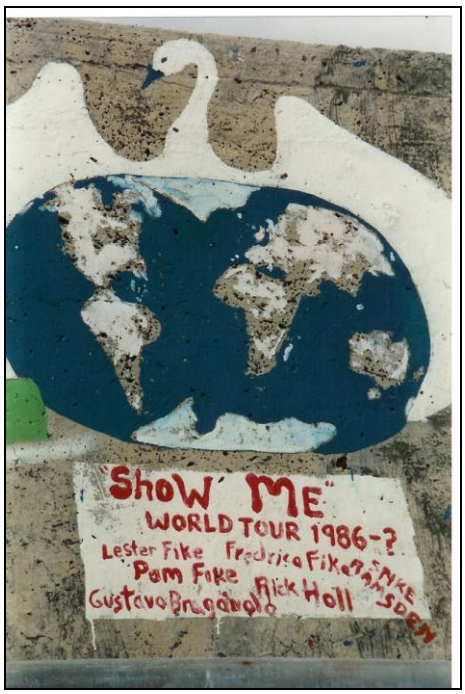


Figure 10 : L'inscription du nom du bateau comme « marqueur de l'extension du territoire ». L'équipage du *Show Me* commémore son passage à Madère et inscrit cette escale dans le projet circumterrestre débuté en 1986. Quai du port de Porto-Santo, Madère, 1996, photographie S. Josso.

[1] Marc DERYCKE, « Les graffitis bateliers : traces de bateaux, masques de personnes »…, *op. cit.*, p. 206.

Ainsi, pour l'équipage anglo-saxon du *Show Me*, l'inscription sur les quais de Madère marque l'extension du territoire nautique dans un projet circumterrestre. Le tour du monde commence en 1986. L'incertitude demeure quand à la date d'arrivée, figurée par un point d'interrogation.

Tout comme le port d'attache, le nom du bateau est un élément d'individualisation. Le choix du nom devient bien plus qu'une simple obligation administrative : souvent choisi de manière collective, il exprime le projet de navigation de l'équipage. C'est ce qui explique les très fréquents changements de nom lors des achats de bateaux d'occasion. Un nom de bateau singularise plus un projet d'équipage qu'un voilier en tant qu'objet singulier. L'inscription du nom – sur l'acte de francisation, sur la coque du bateau, sur les quais, sur la couverture d'un livre ou d'une page Internet - inscrit l'équipage de manière singulière dans la communauté des plaisanciers.

Ce point de vue diffère de la vision patrimoniale associée aux voiliers célèbres comme les *Pen Duick* d'Éric Tabarly. En effet, ceux-ci se succèdent, tous différents mais portant le même nom : *Pen Duick I, Pen Duick II*, etc. Les bateaux d'Éric Tabarly ont servi de support à ses exploits. Ils sont aussi des prototypes innovants. L'inscription du nom prend alors un sens différent. Il célèbre un homme devenu une figure héroïque de la plaisance[1]. Le nom des voiliers, *Pen Duick,* est associé au nom du navigateur qui lui-même représente tant la voile française, l'ensemble de la communauté des marins que la nation. Aujourd'hui, la Cité de la voile Éric Tabarly, inaugurée à Lorient en 2008, consacre le navigateur et ses voiliers.

Pour les plaisanciers plus « ordinaires » qui naviguent sur des bateaux de série, le choix du nom représente leur projet de navigation. Comme l'équipage d'un bateau change au cours du temps, le projet commun évolue aussi. C'est pourquoi les personnes rencontrées n'hésitent pas à changer de bateau. Le nouveau voilier porte un nouveau nom qui sert de support à une nouvelle individualisation du « bateau-équipage ». La place dans la communauté plaisancière, c'est-à-dire aux autres « individus nautiques » change.

3) Le tonnage ou l'importance du volume intérieur

Pour être francisé, le navire est identifié et individualisé par son port d'attache, son nom et enfin son tonnage :

> Il s'exprime en tonneaux de jauge, c'est une mesure anglaise qui vaut 100 pieds cubes et qui représente 2,83 mètres cubes ; aujourd'hui on parle d'UMS : Universal Mesural System. Le chiffre donne une idée des dimensions du navire et permet de l'identifier. La jauge du navire est un élément qui a des incidences très importantes, elle permet d'asseoir les taxes et péages perçus par les autorités maritimes à l'occasion du passage du navire dans un port, dans un canal… Au plan juridique, elle commande l'application de nombreux règlements. C'est ainsi que les règles de sécurité varient selon la jauge du navire ; il en est de même des compétences qui sont exigées du capitaine. […] Il faut distinguer la jauge nette de la jauge brute. […] Il faut distinguer la jauge brute totale, qui est la capacité intérieure complète du navire, c'est-à-dire l'ensemble des volumes intérieurs du navire augmentés de toutes les constructions au-dessus du pont, et la jauge brute (tout court) qui déduit du chiffre de la jauge brute totale les volumes des installations au-dessus du pont, des appareils auxiliaires, des water ballasts, des cuisines… C'est donc

[1] Stéphanie JOSSO, « La figure d'Éric Tabarly et le développement de la plaisance française. Naissance et évolution d'un mythe »…, *op. cit.,* p. 61-67.

> la jauge brute qui permet de se rendre compte le plus parfaitement des dimensions du navire. […] [La jauge nette] se définie comme le volume effectivement utilisable pour le transport de marchandises, de personnes […] [Elle] est intéressante au point de vue commercial […]. [1]

Aux débuts de la pratique, les yachtsmen définissent leurs voiliers par leur tonnage : « C'est un 13 tonneaux ». Aujourd'hui, en navigation de plaisance, le volume intérieur d'un bateau n'est pas mentionné par son tonnage, même si celui-ci figure sur l'acte de francisation. Les plaisanciers identifient les voiliers habitables par leur longueur en mètres : « C'est un 9 mètres ». Ainsi, le *Guide des voiliers d'occasion* présente les 600 bateaux les plus présents sur le marché français, en trois volumes, correspondant à trois grandes catégories caractérisées par la longueur des voiliers : « de 5 à 9 mètres », « de 9 à 12 mètres » et « de 12 à 17 mètres »[2]. De plus en plus, les voiliers neufs présentés dans les salons sont mesurés en pieds : « C'est un 30 pieds ». Leur nom de série intègre la mesure en pieds, comme par exemple pour le *Sun Fast 36*. Le système de mesure anglo-saxon se substitue à celui métrique, utilisé par exemple pour désigner le *Mallard 9 mètres*, construit à la fin des années soixante-dix.

Cependant, l'indication du tonnage était nécessaire au 19^{e} et au début du 2O^{e} siècle. En effet, la longueur hors-tout des yachts n'était pas en lien avec le volume intérieur. Les yachts étaient munis d'élancements, c'est-à-dire d'appendices architecturaux allongeant la longueur des bateaux, alors sans rapport avec le volume intérieur.

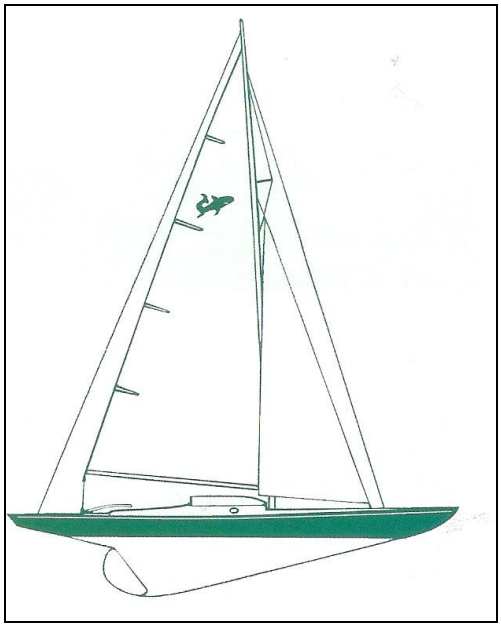


Figure 11 : Le *Requin* est un voilier conçu dans les années trente. Ses élancements avant et arrière lui donnent une longueur de 9 m 60 pour un volume intérieur réduit, proportionnellement. Emmanuel Van Deth, *Guide des voiliers d'occasion…*, *op. cit.*, p. 61.

[1] Anne RENARD, *L'immatriculation du navire en droit français …, op. cit.,* p. 19-20.
[2] Emmanuel VAN DETH, *Guide des voiliers d'occasion de 5 à 9 mètres*, Cenon, Ed. Loisirs nautiques, 2000. Emmanuel VAN DETH, *Guide des voiliers d'occasion de 9 à 12 mètres*, Cenon, Ed. Loisirs nautiques, 2000. Emmanuel VAN DETH, *Guide des voiliers d'occasion de 12 à 17 mètres*, Cenon, Ed. Loisirs nautiques, 2001.

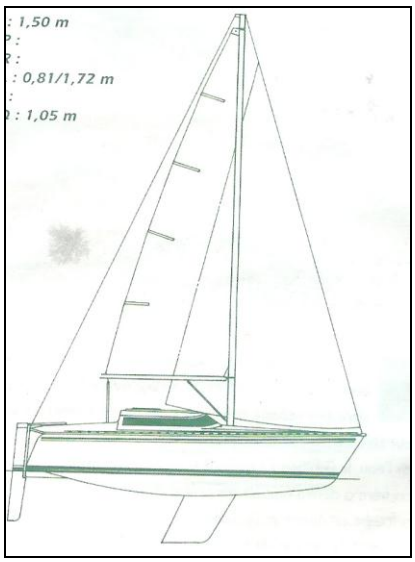


Figure 12 : Le *Fantasia* est un voilier conçu dans les années quatre-vingt. Son volume intérieur est très important proportionnellement à sa taille de 7 m 70. Emmanuel Van Deth, *Guide des voiliers d'occasion…*, *op. cit.*, p. 123.

Aujourd'hui, la longueur des voiliers est un bon indicateur de leur tonnage, ou volume intérieur, également appellé habitabilité. La connaissance de la « hauteur sous barrots » indiquant la hauteur disponible à l'intérieur du bateau est un paramètre également indispensable à l'appréciation du volume intérieur. Cette mesure est approchée, dans l'acte de francisation, par « la hauteur au milieu du navire (creux) », indiquant la hauteur de la coque mais non celle des superstructures comme le rouf. Ainsi, pour une longueur quasiment semblable (par exemple 7m 65 et 7 m 70), deux voiliers de série ne présenteront pas le même hauteur sous barrots : 1 m 45 pour l'un (de type *Surprise*) et 1 m 88 pour le deuxième (de type *Fantasia).* Alors qu'il est possible pour un adulte de moins d'un mètre quatre-vingt huit de se tenir debout dans le *Fantasia*, ce « confort » n'est pas permis à bord du *Surprise*.

La mesure de la plus grande largeur, appelée aussi le « maître-bau », est également un bon indicateur du volume intérieur. Deux conceptions architecturales s'affrontèrent à son sujet à partir des années 1850 lors des joutes nautiques anglo-américaines pour la coupe de l'América, les « couloirs lestés » anglais s'opposant aux « plats à barbe » américains. Je montrerai dans le chapitre 5 comment le souci de l'habitabilité du bateau, en lien avec le volume intérieur disponible ainsi qu'avec l'aménagement de ce dernier, est au cœur des préoccupations des plaisanciers depuis les débuts de la pratique.

C. Le baptême ou la naissance sociale du bateau et de son équipage

Lors de l'acquisition de leur nouveau voilier, certains plaisanciers organisent un baptême. Outre l'attribution d'un nom au bateau, le baptême comporte le choix d'un parrain et d'une marraine ainsi que l'organisation d'une cérémonie présentant un rite d'aspersion. On trouve la trace de cette pratique dans les colonnes du journal *Le Yacht* en 1908 :

> La flottille des yachts de la série nationale n'a cessé de s'augmenter en Méditerranée depuis l'ouverture de la saison, et on a vu, dans nos comptes rendus, que le Zed, à M. Deseilligny. […] Avant de se mettre en ligne, ce petit racer avait été baptisé le 15 mars, en

> présence de M. et Mme Deseilligny ; de Mlles Deseilligny, ses filles ; de Mlle Talma, sa nièce, et de quelques amis : M. et Mme Singer, Mme Cauvin ; MM. Ezcurra, Picon, Vincent. La marraine était Mme Ménot, nièce du propriétaire, et pour remplir les fonctions de parrain, M. Deseilligny avait eu la délicate attention, en qualité de collègue, de s'adresser à M. Le Bret, président du Cercle de la Voile de Paris, en ce moment en villégiature dans le Midi. C'est un heureux présage pour les futurs succès du Zed à Meulan, où il doit venir à la suite de sa campagne en Méditerranée, et nous ne pouvons que souhaiter que le filleul y fasse honneur à son parrain.[1]

Le *Zed* est un petit racer de série disputant les régates tant en mer qu'en rivière. Ses propriétaires ont choisi de le faire baptiser en présence d'un cercle familial et amical : la marraine appartient à la famille proche – la nièce du propriétaire -, le parrain appartient à l'institution nautique – le président du cercle de voile de Paris. La présence du parrain au baptême est perçue comme « un heureux présage » pour le projet de navigation de *Zed* : la victoire en régate.

Dans la même revue, un demi-siècle plus tard, le yachtsman Louis Bigard déplore les changements qui affectent les nouveaux baptêmes :

> Ce qui fait défaut dans nos modernes baptêmes de navires, c'est l'allégresse. Certes, les yachts ou les petites barques sont baptisés au cours de fêtes familiales ou amicales dont l'atmosphère était, et est encore, fort gaie ! Mais pour les navires de guerre, par exemple, et les paquebots, il existe une pompe officielle propre à verser de la glace au cœur des citadins. La gaîté d'autrefois tenait, tout d'abord à ce que le lancement d'un navire de commerce ou de pêche, et son baptême étaient des évènements distincts. L'intervalle de temps, plus ou moins long, venait de ce qu'il fallait achever à flot un navire construit à sec. Aujourd'hui lancement et baptême font l'objet d'une seule et même cérémonie ; et l'on voit des navires faire leurs essais quelques minutes après qu'ils ont touché l'eau… Pour les bateaux d'une dimension respectable une estrade est dressée. Personne n'y craint les éclaboussures de la bouteille de champagne brisée sur l'étrave. Mais cela supprime l'intimité ; point de joie, point d'émotion, point de tapage. Nous sommes loin des coups de fusils et des cris qui « encadraient » les baptêmes d'autrefois ; il y a un demi-siècle à peine on y distribuait des dragées. Coutume oubliée, hélas ! […] Que ce soit pour une nef, une galère, une barque de pêche ou de plaisance, un bateau de transport ou un paquebot, les peuples de tous les temps ont consacré par des fêtes le premier contact du navire avec l'élément liquide. Votives ou invocatrices, ces fêtes se renouvelaient après le lancement, à l'achèvement et au départ pour le premier voyage. Ce n'est que de nos jours qu'on voit des navires lancés, baptisés et parfois commencer le même jour un voyage en mer. Il est vrai qu'il faut aujourd'hui moins de temps pour achever entièrement un bateau de dimension moyennes qu'autrefois pour construire, mettre à l'eau et achever une nef de trois cent tonneaux. La tradition baptismale s'amenuise. Elle disparaîtra tout à fait si on n'y prend pas garde. [2]

Aujourd'hui, tout comme certains voiliers de plaisance, les bateaux de course au large, les navires de la marine nationale, de commerce ou de pêche continuent d'être baptisés. Il s'agirait de fêter la « naissance » sociale du bateau, déjà individualisé administrativement par la procédure de francisation. Plus qu'une fête, le baptême d'un navire est un rite : « Le rite ou rituel est un ensemble d'actes formalisés, expressifs, porteurs d'une dimension symbolique. Le rite est caractérisé par une configuration spatiotemporelle spécifique, par le recours à une série d'objets, par des systèmes de comportements et de langages spécifiques,

[1] *Le Yacht*, N° 1569, 1908, p. 217.
[2] Louis BIGARD, « Baptêmes de navires », *Le Yacht*, N° 3173, 1949, p. 1038-1039.

par des signes emblématiques dont le sens codé constitue l'un des biens communs d'un groupe. »[1]

Le baptême des enfants fait partie des rites de passage qui figurent les étapes de la vie au sein de la communauté. Il marque, peu après la naissance de l'enfant, son entrée dans la communauté religieuse, et plus particulièrement dans la famille élargie. Aujourd'hui, des parents non pratiquants continuent de faire baptiser leurs enfants dans un cadre religieux. D'autres choisissent le baptême civil. Dans tous les cas, il s'agit d'un rite, civil ou religieux, entrepris pour marquer l'arrivée du baptisé dans une communauté. Le parrain et la marraine de l'enfant sont censés le guider au sein du groupe. Tout comme le baptême d'un enfant, celui d'un voilier est un rite de passage.

1) La naissance d'un équipage

Le baptême d'un bateau peut s'interpréter comme un rite de passage au cours duquel a lieu la naissance sociale de l'équipage. En effet, un même navire peut être baptisé plusieurs fois, à chaque changement de propriétaire et donc d'équipage. Chaque baptême du bateau marque un projet de navigation singulier qui s'incarne dans ce bateau-ci avec cet équipage-là. Il s'agit donc bien de célébrer la naissance d'un équipage et non pas celle du bateau.

Depuis 1999, j'ai pu approcher cet évènement à trois occasions : comme organisatrice du baptême de mon propre bateau, comme marraine du bateau de Lino et Aline ainsi que comme observatrice distanciée du baptême du voilier de Titouan et Valérie.

Avant le baptême, les équipages ont déjà eu l'occasion de naviguer à bord du bateau. Le temps de latence entre l'acquisition du bateau et son baptême peut parfois être long : de quelques mois à plusieurs années. Il s'agit pour l'équipage d'apprendre à connaître le bateau, de « faire corps » avec l'embarcation. Le baptême a lieu quand les propriétaires du bateau se sentent prêts à officialiser leur engagement nautique et à passer du statut, à terre, d'individus aux identités multiples (de genre, familiale, sociale, culturelle, professionnelle, parentale, etc.) et formant une « famille », à celui de « marins » formant un « équipage ». En effet, sur l'eau, l'équipage sera identifié à son bateau : « Tiens, c'est *Picatchu* ! » dira-t-on en croisant le bateau d'Aline et Lino.

Comme dans tout passage d'un statut à un autre se met en place un rite singulier. En plaisance, le baptême du bateau peut s'interpréter comme le rituel au cours duquel se décline ce passage tant individuel que collectif de « terriens » à « marins ». L'analyse du choix symbolique du parrain et de la marraine ainsi que celle du déroulement matériel du baptême permettent de mettre à jour la transformation des propriétaires d'un bateau francisé, domiciliés à terre, en équipage de ce bateau-ci, destiné à tel projet de navigation.

2) Le parrainage d'un projet de navigation

Je me rappelle avoir participé, enfant, à une régate dont le vainqueur, après avoir franchi la ligne délimitée par les deux tours du port de La Rochelle, aurait l'honneur d'être le parrain ou la marraine d'un grand multicoque de course. Cette régate, au parcours original (d'habitude les courses se déroulaient au large, hors de la vue de ceux restés à terre), se différenciait aussi par son inestimable enjeu. En effet, devenir le parrain ou la marraine d'un

[1] Martine SEGALEN, *Rites et rituels contemporains…, op. cit.,* p. 20.

bateau consiste à être associé, voire à porter le projet de navigation auquel il est destiné. J'ai franchi la ligne d'arrivée bien trop tard pour assister au baptême… Depuis, j'ai pu observer d'autres baptêmes de navires, faire baptiser le mien et devenir la marraine d'un autre.

Le choix du parrain et de la marraine est d'ordre symbolique. Ces derniers sont porteurs de valeurs choisies pour incarner le projet de navigation. L'équipe du voilier de course, en choisissant comme parrain ou marraine l'enfant vainqueur de l'épreuve sportive organisée pour l'occasion, inscrivait symboliquement le voilier dans un avenir victorieux. En baptisant leur bateau, les propriétaires rendent public leur projet de navigation et l'inscrivent dans un réseau social et symbolique privilégié.

Pour les trois baptêmes présentés ici, le public convié à la cérémonie était composé des familles nucléaires des propriétaires, du parrain et de la marraine. Il s'agissait aussi, par le choix du parrain et de la marraine, de renforcer des liens amicaux et non pas familiaux, contrairement aux baptêmes civil ou religieux des enfants qui réunissent le plus souvent la famille élargie.

Cependant, pour les deux baptêmes observés, les parrains étaient absents. Une date convenant à l'ensemble du groupe constitué de l'équipage et des familles du parrain et de la marraine avait été cherchée, mais sans succès. La présence des marraines semblait apparemment suffisante au déroulement de la cérémonie. En effet, les projets de navigations concernaient surtout les deux familles–équipages présentes aux baptêmes. Ne possédant pas de voilier au moment des baptêmes, les parrains n'avaient pas la possibilité matérielle de participer concrètement aux projets de navigations communes, en escadre. Ils avaient ainsi un rôle symbolique en référence à une expérience nautique partagée jadis. Les parrains représentaient un ensemble de valeurs de navigation communes, une sorte d'autorité nautique.

Pour les trois équipages observés, le choix du parrain et de la marraine était censé renforcer les liens d'amitié en permettant, entre autres, d'envisager des navigations communes. Ainsi, Valérie et Titouan ont choisi comme parrain un ami résidant sur la commune et possédant lui aussi un voilier. Depuis, ils ont développé des navigations ensemble – en hiver, entre hommes, sur l'un des bateaux - ou en été, des navigations estivales en escadre, chaque famille naviguant sur son propre bateau. Mon compagnon et moi avons choisi Aline, amie et ancienne régatière, comme marraine de notre bateau. Aline et sa famille furent en effet les premiers à être invités à naviguer sur notre bateau. Lorsque Aline et Lino décidèrent d'acquérir un voilier, ils me choisirent comme marraine, dans une logique de réciprocité. Par la suite, nous avons fait des navigations en escadre à bord des deux bateaux. Ainsi, les liens de parrainage peuvent favoriser le développement de relations d'amitié par la pratique de l'activité nautique.

Le développement d'une pratique nautique commune n'est cependant pas obligatoire. Ainsi, Titouan et Valérie ont choisi comme marraine une amie résidant sur la commune, n'ayant aucun goût particulier pour la navigation. Bien que surprise par cette demande, la marraine s'est dit avoir été honorée. À l'évocation du baptême du bateau, elle mentionne le souvenir stressant du parrain blessé par le verre brisé de la bouteille de champagne… Depuis, malgré les propositions de sorties en mer à bord de son « filleul », elle n'a jamais embarqué. D'ailleurs, elle dit ne pas se souvenir du nom du bateau. Ses liens d'amitié avec Titouan et Valérie sont toujours entretenus. Le baptême fut l'occasion, non pas de créer des opportunités de naviguer ensemble, mais de renforcer des liens d'amitiés « terrestres ».

Une logique identique fut à l'œuvre pour le choix du parrain de mon bateau, Yannick, ami connu lors de mon premier stage au Centre nautique des Glénans. Jeune adulte, il fut propriétaire d'un petit yacht classique donné par son père. Confronté aux contraintes d'entretien, il a fait le choix de vendre ce bateau. Aujourd'hui, il ne navigue plus. Pour lui, il s'agit de « passer à autre chose ». Son épouse ne connaît pas la navigation de plaisance et ne désire pas spécialement naviguer. En choisissant Yannick comme parrain, je tenais à renforcer

nos liens d'amitié en lui donner l'occasion de naviguer à nouveau, tout en « ancrant » le bateau dans une tradition nautique partagée. Il vint plusieurs fois voir « son filleul » avec sa famille, mais n'embarqua pas.

Lors des trois baptêmes observés, au moins une des deux figures de parrainage s'inscrit dans la référence à une culture maritime spécifique. Cependant, dans un des cas, la marraine n'appartient pas au monde plaisancier. Ainsi, la naissance sociale du bateau et de son équipage s'inscrit tant dans la communauté plaisancière que dans celle des amis non plaisanciers. Est-ce le reflet de la double inscription sociale des plaisanciers, à terre et en mer, ou bien la garantie, dans une pratique qui demande un fort engagement temporel, de ne pas perdre ses amis non plaisanciers ?

3) Un rite de passage d'agrégation

L'étymologie du mot « baptême », dérivant du grec *baptizein*, signifie « immerger ». Le rite du baptême consiste ainsi à immerger le baptisé dans l'eau – ou bien de façon plus euphémique à l'asperger d'eau -, afin de purifier « l'âme de ses souillures [et de l'initier] à la vie spirituelle (dans quelque religion que ce soit) »[1]. Le baptême des navires fait partie de l'ensemble plus vaste des rites de protection pratiqués par les communautés maritimes soumises aux colères de la mer :

> Avant d'aller affronter la tempête ou le naufrage, les gens de mer recouraient en effet à un ensemble de gestes, souvent extrêmement anciens, qui avaient pour fonction d'appeler les bénédictions du ciel plus encore sur le navire que sur l'équipage. Les constructeurs navals n'hésitaient pas à figurer la proue sous la forme d'un animal totémique, d'une divinité fantastique, voire à l'effigie d'un saint. Le lancement d'un bateau s'accompagnait de rites de conjuration. L'immolation d'un mouton blanc, puis l'écoulement de son sang sur le pont afin que la mer n'exige plus d'autre sacrifice, enfin l'exposition de sa peau à la proue du navire sont attestés dans les ports italiens au moins jusqu'au XV^e^ siècle. Répondant à la plus proche orthodoxie chrétienne des bénédictions, le navire neuf, en recevant son nom, bénéficiait d'un rituel bien spécifique. Si au XIV^e^ siècle, dans certains évêchés, celui de Rouen par exemple, la bénédiction s'accompagnait de forces lectures – prologue de l'évangile de Jean à la proue et la poupe, texte de la tempête apaisée au grand mât, puis de la vigile de la Pentecôte -, elle fut simplifiée par le rituel romain de 1614, adopté par de nombreux diocèses. Plusieurs régions luthériennes ou contrôlées par l'Eglise d'Angleterre conservèrent cette pratique souvent sous l'influence des populations maritimes locales. Cet investissement sacral revêtait donc une dimension protectrice essentielle, que souligne nettement Delseille, journaliste à l'Annoteur de Boulogne en 1850 : « Il n'y a pas de chrétiens qui méritent mieux d'être bénits que ces êtres à qui nous confions ce que nous avons de plus cher au monde. Un bateau ne vous paraît jamais que du bois et du fer mais le Bon Dieu y met autre chose qui l'anime et ça devient un être. Jamais pêcheur n'oserait s'aventurer sur un bateau païen, celui-ci le mènerait droit à la mort ».[2]

L'auteur évoque également les rites de bénédiction de la mer qui se sont surtout développés dans les ports de pêche bretons à partir du milieu du 19^e^ siècle. Les auteurs *d'Ar Vag* rappellent le poids social de ces traditions chez les marins pêcheurs : « Au début du siècle [20^e^ s.], la coutume du baptême initial subsiste seule. Les patrons qui, par conviction

[1] *Le Grand Robert de la langue française* / sous la direction d'Alain Rey, Paris, Dictionnaires Le Robert, 2001.
[2] Alain CABANTOUS, « Fortunes de mer », p. 81-95 in : *La mer, terreur et fascination*, Paris, Bibliothèque nationale de France / Seuil, 2004, p. 83-84.

personnelle, répugnent à tout geste religieux, sont parfois obligés de se conformer à la tradition, s'ils veulent pouvoir recruter un équipage. »[1]

Les baptêmes plaisanciers observés, comme ceux, très médiatisés, des voiliers de course, ne comportent pas de bénédiction religieuse. On peut les qualifier de « rites profanes ».

La bénédiction religieuse continue d'être pratiquée dans les marines de travail pour les navires de pêche, de transport, de la marine nationale et de la sécurité en mer[2].

Les religions peuvent se définir comme des activités sociales mêlant croyances et pratiques rituelles[3]. L'absence de bénédiction religieuse lors des baptêmes de voiliers de plaisance n'enlève rien à la fonction rituelle des baptêmes ainsi qu'à leur rapport au « sacré ». En effet, aujourd'hui, les anthropologues s'accordent à dire que les définitions du « sacré » sont multiples : « Mais il y a un danger à identifier tous ces domaines en parlant du sacré, car cela suppose une topographie du religieux – et d'une manière plus générale des représentations – qu'il est parfois possible d'établir mais qu'on ne peut poser a priori. »[4]

Le baptême, avant d'être intégré dans le cadre d'une cérémonie religieuse, a été et constitue toujours un rituel d'agrégation du nouveau-né à la communauté :

> Dans la société rurale européenne, l'Eglise a récupéré la plupart des gestes rituels majeurs, surajoutés à un ensemble de manifestations qui ne relèvent pas de ce sacré-là et lui sont antérieures. […] Toutes les églises connaissent ces rites d'agrégation du nouveau-né à la communauté, et le plus ancien est celui de la circoncision qui, huit jours après sa naissance, agrège le nouveau-né à la communauté des juifs. […] Les rites de la naissance chrétienne se sont élaborés au fil du temps. Ils touchent à la fois la mère et l'enfant ; il y a toujours une période de marge, de mise hors de la société de la mère avant sa réintégration dans la société […]. L'enfant, quant à lui, doit aussi passer du monde profane au monde religieux. L'idée centrale est de le conduire, par la cérémonie du baptême, du monde non chrétien au monde chrétien. Aux gestes sacrés s'associent des gestes magiques (avec l'intervention de l'eau et du sel) pour la protection de la santé de l'enfant. La cérémonie revêt aussi un caractère purificatoire. La liturgie du baptême chrétien correspond exactement au schéma-type des rites d'initiation que l'on trouve dans le monde entier, dit Van Gennep. Les étapes préliminaires sont marquées par l'arrêt sur le seuil de l'église, le signe de la croix (exorcisme), la bénédiction et imposition de sel – tout ceci constituant des rites de séparation du monde d'avant la naissance qui visent à éliminer l'impureté. Ensuite se fait l'agrégation au monde chrétien avec l'entrée dans l'église, la récitation de prières, la renonciation au démon et l'onction d'huile consacrée. Ce rituel est toujours

[1] Bernard CADORET, Dominique DUVIARD, Jacques GUILLET, Henry KERISIT, *Ar Vag. Voiles au travail en Bretagne atlantique. Tome 1*. Douarnenez, Edition de l'estran, 1984, p. XXVII.

[2] Ainsi, *Le Cotentin*, nouveau bateau de transport de fret de la Brittany ferries a été baptisé en novembre 2007 : « Le nouveau bateau […] sera béni ce matin à Cherbourg par l'évêque de Coutances, Mgr Stanislas Lalanne, en présence de la marraine du navire […] ». *Le Télégramme*, 26/11/2007.

Le baptême de *l'Abeille Bourbon*, navire conçu pour renforcer la sécurité et le sauvetage dans le rail d'Ouessant, a eu lieu à Brest le 13 avril 2005. Sur la photographie du reportage, on distingue la marraine - Madame Jacques Chirac -, prête à couper, à l'aide d'une paire de ciseaux, la corde reliée à la bouteille de champagne destinée à se briser sur la coque. Derrière, aux côtés du Vice Amiral d'Escadre, du Préfet maritime de l'Atlantique et du Président du Groupe Bourbon, se tient un représentant de l'église dont l'identité n'est pas mentionnée. Sur une petite table, aux côtés de la marraine, à l'opposé de la bouteille de champagne, se trouve un petit bénitier dans lequel repose un goupillon. Le texte ne précise pas si la bénédiction a eu lieu avant ou après la scène de la bouteille de champagne. C'est cette dernière qui a été choisie comme image pour représenter le baptême, la bénédiction passant en second plan. <http://www.sextan.com/article.php3?id article=1182 « L'Abeille Bourbon renforce le dispositif. 13/04/2005 »>, consulté en 2007.

[3] Olivier HERRENSCHMIDT, « Religion », p. 619-624 in : *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie*, Paris, PUF, 1991.

[4] Dominique CASAJUS, « Sacré », p. 641-642 in : *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie*, Paris, PUF, 1991.

observé dans les cérémonies de baptême contemporain. Et après le religieux prend place le profane, avec un repas familial.[1]

Martine Segalen montre que pour comprendre la diversité des pratiques contemporaines, il convient de reconsidérer les définitions traditionnelles des rites et rituels car « une des caractéristiques majeures du rite est sa plasticité, sa capacité à être polysémique, à s'accompagner du changement social »[2] : « Plutôt que de parler de déritualisation, on peut dès lors penser à un déplacement du champ du rituel. Du cœur du social, les rites se sont déplacés le plus souvent à sa marge. On les retrouve dans le domaine du sport, du hors-travail […]. »[3] Ainsi, il est possible d'interpréter les baptêmes de voilier de plaisance comme faisant partie des rituels contemporains, et plus précisément comme un rite de passage des nouveaux propriétaires au statut d'équipage du bateau.

Deux analyses du baptême peuvent donc être faites : l'une, sociale, précise les changements des rôles et statuts des différents acteurs ; l'autre, symbolique, met en évidence les représentations associées par les acteurs aux différents espaces – bateau, terre et mer. Ces deux interprétations reposent sur l'observation des pratiques propres au baptême et à la vie en mer.

Au début du 20e siècle, l'ethnologue Arnold Van Gennep a mis en évidence une logique propre aux rites de passage dont la pertinence est toujours reconnue aujourd'hui. L'auteur propose un schéma qui décompose le rite de passage en trois phases : « Rites de séparation », « rites de marge » et « rites d'agrégation »[4].

Les deux baptêmes auxquels j'ai assisté se sont déroulés suivant le même rituel, c'est-à-dire suivant un enchaînement d'actions identique : les marraines montent à bord des bateaux hivernés, débouchent une bouteille de champagne qu'elles ont apportée, versent un peu de la boisson sur l'étrave, puis en servent le reste dans des verres appropriés. Le rite semble simple et rapide. On peut cependant le décomposer en trois phases, suivant le schéma de Van Gennep. Ces trois phases s'étalent dans le temps et se traduisent aussi dans la matérialité, tout particulièrement dans le franchissement de seuils.

Le rite de séparation d'avec la terre

Les baptêmes des navires n'ont pas lieu en pleine mer. La cérémonie se déroule lorsque le bateau est en cale sèche ou bien à quai. Pour les deux baptêmes auxquels j'ai participé, les voiliers sont hivernés à terre, dans les jardins, hors de l'élément marin. Pour celui organisé par Titouan et Valérie, le bateau est pour l'occasion amarré à un quai de la commune littorale, plus accessible au public que le corps-mort auquel il est amarré habituellement.

Les rites préliminaires consistent à se séparer d'un territoire ou d'un état. Ici, le bateau appartient temporairement au territoire terrestre. Très souvent, les rites de passage consistent à franchir matériellement un seuil. Arnold Van Gennep développe cette question en consacrant un chapitre de son ouvrage au « passage matériel » : « Un troisième point, enfin, qui me paraît important, c'est l'identification du passage à travers les diverses situations sociales au passage matériel, à l'entrée dans un village ou une maison, au passage d'une chambre à l'autre, ou à travers des rues et des places. C'est pourquoi, si souvent, passer d'un

[1] Martine SEGALEN, *Rites et rituels contemporains…, op. cit.,* p. 40-41.
[2] *Id.*, p. 5.
[3] *Ibid.*, p. 24.
[4] Arnold VAN GENNEP, *Les rites de passage*, Paris, Picard, 1981 [1909], p. 13-14.

âge, d'une classe, etc., à d'autres, s'exprime rituellement par le passage sous un portique ou par une "ouverture des portes" ».[1]

Lors du baptême catholique d'un enfant, le prêtre, les parents - tenant l'enfant -, le parrain et la marraine montent une marche pour accéder au chœur où se trouve l'autel. Gravir cette marche signifie accéder à un espace matériel, social et symbolique différent.

Le pont d'un navire en cale sèche est en hauteur par rapport au niveau du sol : les principaux acteurs de la cérémonie devront s'y rendre, le reste du public observant la scène en contrebas. Il en est de même pour les navires amarrés au quai ou au ponton. Ces lieux figurent un entre-deux, une zone de marge entre terre et mer. Les acteurs du baptême devront également s'y rendre, quittant le territoire terrestre en n'accédant au pont du navire qu'après avoir franchi différents niveaux de seuils[2]. Sur les nombreux sites Internet permettant de visionner le film ou le diaporama des baptêmes de voiliers de course, on observe une répartition nette entre les acteurs du baptême - skipper, parrain et/ou marraine, investisseurs financiers - qui accèdent au pont du bateau et le public qui reste sur le quai ou le ponton.

Lors des trois baptêmes étudiés, c'est le parrain, dans un cas, et les marraines, dans les deux autres cas, qui accédèrent, seuls, aux ponts des bateaux.

Pour gagner le pont des bateaux hivernés, il a fallu aux marraines y grimper dans un cas à l'aide d'un escabeau et dans l'autre à partir de l'échelle de bain dépliée. Le passage du seuil matériel est ici une action comportant un effort physique. S'il arrive de monter ainsi sur le bateau hiverné pour d'autres occasions - bricoler, ranger, nettoyer- on revêt alors des vêtements et des chaussures appropriés, ce qui n'est pas le cas pour les baptêmes. Mettre des bottes ou des chaussures de sport, revêtir la tenue vestimentaire habituellement utilisée en mer, uniquement pour grimper à bord le temps du baptême semblerait incongru : la petite fête se passe dans le jardin, et non sur l'eau !

De plus, c'est une cérémonie photographiée et chacune des marraines tient à conserver une tenue relativement élégante. Faire la démarche de changer de vêtements juste pour la cérémonie n'est pas envisageable : un bateau à terre ne représente quand même pas le même engagement physique qu'en mer ! En fait, circuler sur le pont du bateau hiverné s'avère être assez inconfortable car les repères ne sont pas les mêmes qu'en mer : absence du gréement auquel les mains s'accrochent, hauteur intimidante, manque d'élasticité du pont sous les pas, sensation d'inconfort procurée par le port de vêtements de ville entravant les mouvements ainsi que par les chaussures citadines aux semelles glissantes. De plus, il convient de ne pas faire « de faux pas », au sens propre comme au figuré : la cérémonie doit être réussie. Les réflexions d'Aline comme les miennes témoignent surtout du souci de réussir la manœuvre se déroulant sous l'œil attentif de l'assemblée. Il s'agit avant tout de ne pas glisser et de ne pas casser la bouteille ou les coupes afin de ne pas « perdre la face » vis-à-vis du public, selon la terminologie d'Erving Goffman : « Un individu *garde la face* lorsque la ligne d'action qu'il suit manifeste une image de lui-même consistante, c'est-à-dire appuyée par les jugements et les indications venus des autres participants, et confirmée par ce que révèlent les éléments impersonnels de la situation. »[3]

La difficulté, ressentie par la marraine et perçue par le public, à se mouvoir sur un bateau utilisé ici selon les codes terrestres et non pas maritimes, montre et démontre à tous, de façon théâtrale, l'évidence de la séparation entre les deux univers. Cette évidence n'apparaîtra plus aussi clairement par la suite. En effet, je présenterai dans la deuxième partie comment les aménagements matériels du bateau tendent à réduire la différence entre les deux espaces.

[1] Arnold VAN GENNEP, *Les rites de passage*…, *op. cit.,* p. 275-276.
[2] Stéphanie JOSSO, « Passer de la terre à la mer : le cas du voilier au port de plaisance »…, *op. cit*.
[3] Erving GOFFMAN, *Les rites d'interaction*, Paris, Ed. De Minuit, 1974, p. 10.

Figure 13 : Baptême de *Picatchu*. Septembre 2003. Je ne suis guère à mon aise lors de ce « rite de séparation » du monde terrien, qui consiste à grimper, à l'aide d'un escabeau instable, sur le pont inhabituellement haut de mon « filleul » hiverné. Photographie A. Josso.

Figure 14 : Baptême de *Tagemanari*. Février 2004. Franchissement du seuil : la marraine n'est pas à l'aise pour monter sur le pont du bateau situé à plus de deux mètres du sol, par une échelle de bain trop courte et gênée par des vêtements citadins entravant les mouvements. Photographie S. Josso.

L'aspersion : un rite de marge purificateur

Pour Jean Cuisenier, si « tout cérémonial n'est pas rituel », une cérémonie est un rituel lorsque les acteurs se réfèrent à des « êtres de l'autre monde » : « Il y a lieu de nommer rituel, en toute rigueur, le cérémonial dont le protocole a pour fin d'articuler la

communication entre acteurs sociaux dont certains sont des êtres de ce monde-ci : les êtres humains, et d'autres, des êtres de l'autre monde, quelle que soit la figure, imposante ou familière, que ces derniers prennent pour apparaître en ce monde-ci. »[1]

Lors du baptême des navires de plaisance, il ne s'agit pas, comme dans le cas des bénédictions religieuses, de placer le bateau sous une protection divine. Néanmoins, il me semble que cette pratique est bien plus qu'une simple cérémonie. En effet, lors du baptême, les acteurs mettent en scène deux mondes, terrestre et maritime, autour desquels s'articule la pratique plaisancière. L' « autre monde » est celui de la mer, élément naturel auquel sont associées des représentations ambivalentes comme lieu de danger mortel et espace de pureté.

Le schéma des rites de passage proposé par Arnold Van Gennep définit une phase liminaire qui succède à celle préliminaire. Pour, l'auteur, la phase liminaire est une zone de marge : « Quiconque passe de l'un à l'autre [des deux territoires] se trouve ainsi matériellement et magico-religieusement, pendant un temps plus ou moins long, dans une situation spéciale : il flotte entre deux mondes. C'est cette situation que je désigne du nom de marge, et l'un des objets du présent livre est de démontrer que cette marge idéale et matérielle à la fois se retrouve, plus ou moins prononcée, dans toutes les cérémonies qui accompagnent le passage d'une situation magico-religieuse ou sociale à une autre. »[2]

Les marraines se trouvent seules à bord du voilier hiverné. Ce dernier est un espace de vie en mer provisoirement marginalisé à terre, un « entre-deux » mondes. Son utilisation exceptionnelle pour la cérémonie du baptême le consacre comme lieu représentant le passage entre les deux territoires terrestre et marin.

La marge : une zone de passage dangereuse

À bord, le parrain et/ou la marraine effectuent l'acte de baptême qui consiste à asperger la proue du navire de champagne.

Figure 15 : Baptême de *Tagemanari* par sa marraine. Photographie S. Josso, 2004.

[1] Jean CUISENIER, *Penser le rituel*, Paris, PUF, 2006, p. 27.
[2] Arnold VAN GENNEP, *Les rites de passage …*, *op. cit.*, p. 24.

Aline se situe dans une zone de marge habituellement inoccupée. Elle est seule, en hiver, sur le pont d'un bateau posé dans un jardin. Le sentiment de danger est présent : pour ne pas tomber, elle préfère se tenir à genoux sur le pont. Elle verse du champagne sur la proue avant de remplir les coupes qui seront ensuite partagées par les deux familles-équipages.

Deux configurations existent pour asperger le bateau du précieux liquide : soit la bouteille est brisée contre le navire, comme ce fut le cas pour le baptême du voilier de Titouan et Valérie, soit elle est débouchée, son contenu étant ensuite versé sur la proue, comme Aline et moi-même l'avons pratiqué.

Les rites de marge comportent toujours une notion de danger. En effet, passer d'un état connu à un autre, inconnu, est inquiétant. Le sentiment de danger est présent, que le risque soit réel ou fantasmé. Il peut être mis en scène de façon plus ou moins dramatique. Ainsi, dans de nombreuses sociétés, les rites de passage peuvent mettre les initiés dans des situations présentant un danger pour leur santé et parfois même pour leur vie :

> C'est donc pendant les états de transition que réside le danger, pour la simple raison que toute transition est entre un état et un autre et est indéfinissable. Tout individu qui passe de l'un à l'autre est en danger, et le danger émane de sa personne. Le rite exorcise le danger, en ce sens qu'il sépare l'individu de son ancien statut et l'isole pendant un temps pour le faire entrer ensuite publiquement dans le cadre de sa nouvelle condition. Non seulement la transition elle-même est dangereuse, mais aussi les rites de ségrégation constituent la phase la plus dangereuse du rite. […] Certains mourraient seulement de peur. […] Mais ces périls imaginaires nous en disent long sur la marginalité.[1]

Plus proches de nous, à l'Université française, les pratiques de bizutages ont été interdites récemment en raison de leur dangerosité potentielle.

Lors du baptême, le parrain et/ou la marraine endossent le rôle de passeur. Physiquement et symboliquement, ils montrent la voie du passage au futur équipage qui les a choisis pour les représenter dans leur entrée nouvelle dans l'univers maritime. Ce sont eux qui, dans la mise en scène du rituel, se mettent en difficulté et en danger. Le baptême des voiliers ne présente pas de mise en danger spectaculaire, même si l'acte de briser la bouteille peut blesser l'officiant – comme ce fut le cas pour le baptême du voilier de Valérie et Titouan – ou plus rarement, abîmer le navire. Néanmoins, un sentiment de tension est partagé par l'ensemble du groupe. Tous attendent l'accomplissement de l'acte d'aspersion. Le rituel impose un enchaînement d'actes codifiés où les différents acteurs ont un rôle défini à tenir. Le temps est suspendu dans l'attente de la séquence rituelle. La métaphore théâtrale peut aider à comprendre le sentiment de danger. En effet, le drame n'est pas loin car l'injonction de réussite s'impose à tous.

[1] Mary DOUGLAS, *De la souillure. Essai sur les notions de pollution et de tabou*, Paris, La Découverte & Syros, 2001 [1967], p. 113.

Figure 16 : Aspersion du voilier d'Aline et Lino. Photographie A. Josso, 2003.

Concentrée, j'essaie de garder un équilibre. Indécise, je tente de verser la "bonne" quantité de champagne sur la proue : un peu mais pas trop afin de pouvoir remplir ensuite les verres de l'assistance.

Louis Bigard, auteur de plusieurs articles parus dans *Le Yacht*, en 1949, ne manque pas de souligner l'embarras dans lequel se trouve la marraine lors de l'aspersion au champagne :

> En Loire, un siècle auparavant, les choses se passaient sur un plan à peu près analogue. Marc Elder, le bon écrivain nantais, en a donné une description courte et agréable à propos de « La Belle Eugénie », un bâtiment de quatre cents tonneaux construit à Nantes l'an 1779 pour faire la traite à Bourbon : « Le curé marmonna sa patenôtre et la marraine s'avança à son tour sous la guibre de « La Belle Eugénie ». D'une main qui ne tremblait pas, écrit-il, Mme de Castouillet (la marraine) brisa sur l'étrave la bouteille rituelle et aussitôt poussa un cri. Le vin de champagne, pressé en tumulte, avait failli souiller ses petits souliers de satin azur. Elle recula, rieuse, maniérée, tandis que les dernières épontilles tombaient sous les coups des charpentiers ». Marc Elder fut un romancier exact et consciencieux. Il était à la source des informations et des légendes de la rivière de Loire. Nous devons le croire sur parole lorsqu'il nous fait apparaître à telle époque le vin de champagne dans cette affaire. Cependant, on aurait pensé que le geste disgracieux d'une femme brisant la bouteille sur l'étrave d'un navire en lancement était postérieur aux temps de la Révolution qui vit la liberté des cultes. [1]

L'auteur s'étonne de la présence d'une femme - au « geste disgracieux » - pour l'accomplissement du rituel. La marraine maniérée ne semble pas avoir de légitimité dans cette tradition qu'il défend. Des lecteurs du *Yacht* lui reprochent son manque de « galanterie » :

> L'article que le *Yacht* a publié dans son numéro du 1er octobre, m'a valu une question et un reproche. Je m'expliquerai d'abord sur le reproche : il était sur mon défaut de galanterie vis-à-vis des marraines aspergeant le navire de vin baptismal. Les mots « geste disgracieux », employés, sont malheureusement l'expression de la vérité dans la plupart des cas. Au lancement des grands navires, la bouteille de champagne est « amarrée » à

[1] Louis BIGARD, « Baptêmes de navires », *Le Yacht*, N° 3173, 1949, p. 1038-1039.

> l'estrade ; la marraine n'a plus qu'à couper le ruban d'attache au moment où le bateau va démarrer : la bouteille va alors frapper l'étrave quand le navire commence à prendre de l'erre. Là, rien de disgracieux. Mais, dans le lancement des petits navires, les choses sont autres. La bouteille pend le long du bord ou de l'estrade. Au moment « solennel », elle est aux mains de la marraine ; celle-ci, soit émotion, soit nervosité ou soit encore manque de coup d'œil, lance généralement la bouteille de travers et, parfois, n'atteint pas le but. Je connais un chantier où, en prévision de cas semblables, un ouvrier tient en réserve une autre bouteille de champagne qu'il lance subrepticement sur la coque ; le public n'y voit que du « bleu », ou plus exactement que de la « mousse ». La marraine, fort déconfite, pense que l'événement est un signe de malheur ; en revanche, les ouvriers qui récupèrent la bouteille pleine, y voient du bonheur. [1]

La perception par l'auteur du rôle des femmes dans le baptême des navires est à situer dans le contexte de l'époque où ces dernières viennent d'obtenir le droit de vote. Les colonnes du *Yacht* leurs donne alors une visibilité – photos, articles – qu'elles n'avaient pas auparavant. Les yachtsmen sont confrontés aux questions de la place des femmes à bord et plus précisément à celle de l'autorité. Je développerai cette problématique dans le dernier chapitre de ce travail.

En 1950, André-Pierre Loison relate dans les colonnes du *Yacht* le lancement du *Nagaïna* au cours duquel les femmes ont une place légitime à bord. Le rôle de la marraine est présenté de manière bien différente, en libératrice :

> Le vendredi 20 octobre, au matin, a été lancé dans les eaux du port de Cannes le racer-cruiser de 20 tx *Nagaïna*. Cette splendide et élégante unité a été construite pour de jeunes et fervents pratiquants de la voile : m. et Mme Auberge, Mlles Andrée et Suzanne Combastet, M. Michel Combastet, m. et Mme Lafforgue. La marraine, Mme Alcay, brisa avec décision la traditionnelle bouteille de champagne sur l'étrave du navire. Le yacht, libéré, glissa dans les eaux ensoleillées du port, aux applaudissements d'une nombreuse et élégante assistance, massée sur la plage de la Pantiéro. [2]

Aujourd'hui, le rite d'aspersion est effectué tant par le parrain que la marraine du bateau. Tous sont confrontés au risque de l'échec.

Pour les voiliers de course, les deux méthodes d'aspersion que j'ai pu observer sont pratiquées. Ainsi, le 17 septembre 2007, la navigatrice Karen Leibovici, marraine du bateau de Grégory Magne, candidat à la Transat 6,50, baptise à La Rochelle son filleul en versant du champagne sur la proue : « Pas de bouteille cassée sur la coque mais quelques bons litres de l'excellent champagne… »[3]. Le 1er septembre, au Havre, le baptême du voilier de course de Marc Guillemot est effectué par le parrain, navigateur, qui brise d'un geste ferme, sur la ferrure d'étrave, une bouteille de champagne. Celui-ci a mis, pour l'occasion, des gants blancs ainsi qu'une chemisette de même couleur contrastant avec le bleu marine des pulls des autres acteurs du baptême présents sur le pont – skipper, directeur du groupe sponsor, équipe de construction. Ces derniers félicitent ensuite le parrain[4]. En effet, l'échec de l'acte de briser la bouteille est considéré comme portant malheur au bateau et à son équipage.

Quelles sont les raisons du choix d'une des deux méthodes d'aspersion ? L'acte le plus « dangereux », qui consiste à briser la bouteille, serait-il plus pratiqué par les parrains et celui, plus euphémique, au cours duquel la boisson est simplement versée sur le pont, par les marraines ? Cette hypothèse mériterait un travail de terrain supplémentaire qui dépasse

[1] Louis BIGARD, « Baptêmes de navires », *Le Yacht*, N° 3184, 1949, p. 1348.
[2] André-Pierre LOISON, « Lancement du *Nagaïna* », *Le Yacht*, N° 3231, 1950, p. 1103.
[3] Blog de Gregory Magne, < http://www.rue89.com/blog/gregory-magne/au-nom-du-pere>, octobre 2007.
[4] « Baptême du nouveau bateau Safran », <http://www.safransixty.com >, octobre 2007.

l'objectif de ce travail. En tous cas, de nombreuses marraines baptisent leur « filleul » en brisant une bouteille, soit directement sur la coque ou l'étrave, soit en ayant recours à un ingénieux système de bouts, qui, une fois dénoués ou coupés, vont permettre à la bouteille de se casser.

Laurence Hérault travaille sur la question de la transmission et de la construction des rites. Elle observe que l' « on est assez vite tenté d'interpréter les permanences ou les absences observées ici ou là en terme de continuités ou de ruptures de la pratique cérémonielle ». Cependant, à la suite d'une analyse des rites de mariage en Vendée, elle note qu'il n'existe pas de transmission directe d'un rituel dans un réseau familial ou amical. Chacun construit un rituel singulier en fonction de son expérience personnelle et de ses intérêts. La construction d'un rite est un phénomène complexe et singulier : « Tant que l'on voudra décrire ces phénomènes comme des processus de transmission, on manquera l'essentiel de l'aventure, car fondamentalement les individus ne répètent pas un modèle, ils créent toujours, avant tout, des exécutions rituelles singulières. Et lors de cette mise en place, tout un ensemble de décisions, de négociations sont réalisées entre différents protagonistes de la cérémonie. »[1]

L'analyse du rite du baptême peut être plutôt sociale – comme le montre Martine Segalen - ou bien symbolique – à la manière de Jean Cuisenier. Elle peut être également individualiste, comme le propose Laurence Hérault, c'est-à-dire centrée sur la créativité des acteurs, ou bien holiste en mettant en évidence le cadre dans lequel s'inscrit cette création singulière, qu'il soit social ou symbolique. Cette multiplicité d'interprétations permet de ne pas enfermer l'objet dans un cadre théorique. Elle est en rapport avec l'acceptation par les ethnologues de la nature complexe des processus socio-culturels. Il est pourtant d'usage de choisir un cadre théorique particulier. Pour ma part, dans cette première partie, je tenterai de développer différentes approches, tant holistes qu'individualistes, sociales et symboliques, afin de cadrer mon objet de façon la plus large possible.

Bien que mon expérience participante et partiprenante du baptême de bateaux de plaisance m'incite à développer une interprétation individualiste et sociale, il me paraît cependant nécessaire de proposer une interprétation holiste et symbolique. Ceci en réponse tant à l'héritage conceptuel structuraliste proposé par la discipline qu'à la richesse d'observations de terrain parfois surprenantes qui y trouvent alors une explication. De mon point de vue, ces différents paradigmes ne s'excluent pas, ils s'éclairent mutuellement, tout en laissant entrevoir, sans la réduire, la complexité de l'objet.

La proue comme espace de marge

Le champagne est toujours versé sur la proue du bateau. J'ai évoqué plus haut l'analogie anthropomorphe entre la proue du navire et la tête. L'homologie entre le baptême catholique des enfants, aspergés d'eau bénite sur le crâne, et celui des navires, peut alors apparaître. Cependant, cette comparaison ne permet pas de saisir la spécificité du baptême du bateau. En effet, l'aspersion d'eau bénite sur le crâne des enfants peut se comprendre par le fait que dans la religion catholique, c'est cette partie du corps qui représente le siège de l'âme, que le baptême doit purifier. S'agirait-il alors, pour le navire, de « purifier son âme », selon une logique anthropomorphique ? L'étude des pratiques et des aménagements matériels en croisière comme en régate montre que la proue du bateau est en fait une zone de marge.

La proue est la partie du navire qui fend l'eau. Elle est ainsi la première en contact avec l'océan, lors des départs, et avec le quai, la bouée ou le ponton, lors des arrivées – du

[1] Laurence HERAULT, « Transmettre ou construire un rite ? Ou commet rendre compte de l'évolution des pratiques rituelles », p. 167-176 in : *Une langue, deux cultures. Rites et symboles en France et au Québec*, Paris, Ed. La Découverte/Presses de l'université Laval, 1997, p. 175.

moins sur la côte atlantique car les bateaux de plaisance de la côte méditerranéenne s'amarrent non pas proue mais poupe face au quai.

Lors des navigations, c'est la zone du pont qui est la plus exposée aux vagues et au tangage. Les plaisanciers rencontrés lors de l'enquête aménagent d'ailleurs leur bateau de manière à limiter les déplacements à l'avant. Pour eux, il s'agit de « faire revenir toutes les manoeuvres au cockpit ». Ainsi, les drisses de grand-voile et de génois, qu'il fallait auparavant reprendre au pied de mât, reviennent sur le rouf, jusque dans le cockpit, sur quasiment tous les bateaux conçus aujourd'hui. Il devient possible de manœuvrer son navire depuis l'arrière, sans se déplacer. Pour Marie, c'est une condition de sa venue à bord : elle ne veut pas que Paul, son époux, se déplace sur le pont avant car « c'est trop dangereux ».

En régate, l'équipier qui se déplace à l'avant du bateau est appelé « le numéro un ». Son poste est réputé difficile car il lui faut être rapide et doté de qualités d'équilibriste. Il gère la voile d'avant hissée aux allures portantes, appelée « spi » ou spinnaker. C'est une voile de distinction car son maniement nécessite un apprentissage particulier. Une erreur de réglage ou de barre peut avoir des conséquences plus ou moins embarrassantes comme « le départ au lof », rendant le bateau incontrôlable, ou bien l'enroulement définitif de la voile autour de l'étai, appelé « cocotier »… Ainsi, Marie et Paul qui ont peu d'expérience de maniement du spi l'établissent rarement et uniquement par vent faible.

L'avant du bateau, nommé également « plage avant », est une zone du pont où les membres de l'équipage se rendent pour s'isoler.

Figure 17 : Retour d'une sortie en mer par temps calme et ambiance houleuse… Un des équipiers s'isole à l'avant du bateau, dans le cas présent, pour montrer son désaccord avec l'option choisie par le chef de bord. Croisière familiale et amicale, 2003. Photographie S. Josso.

Sur la plage avant, l'équipier tourne le dos au reste de l'équipage qui respecte son désir d'isolement. La proue du navire est un espace d'isolement comme de rejet. En effet, c'est aussi le lieu dévolu aux déjections des chiens lorsqu'ils sont présents à bord. Le pont est ensuite lavé à renfort de seaux d'eau.

Jusque dans les années 2000, la question de la pollution du littoral par les plaisanciers eux-mêmes n'avait pas été clairement posée. Un usage assez répandu consiste alors à aller faire ses besoins à l'avant du bateau, assis sur le balcon, en se tenant à l'étai, protégé des regards du reste de l'équipage par le génois. Si, à la fin du 19^{e} siècle, les yachts anglais sont équipés de WC semblables à ceux des habitations d'à terre, comportant une

pompe d'évacuation à la mer, l'usage du simple « seau de ménagère »[1] disposé dans le poste avant puis vidé à la mer ou bien l'utilisation des « haubans du beaupré, ou même encore […] le couronnement de l'arrière avec ses larges évidements sont des postes tout indiqués » sur les yachts français de petit tonnage comme *Coppélia*, cotre de trois tonneaux construit en 1890.

L'utilisation du « seau hygiénique » – appelé aussi « la bouteille » - à l'intérieur du navire n'apparaît nécessaire que lorsque l'équipage passe la journée au port, quand un de ses membres, victime du mal de mer, ne peut se déplacer sur le pont ou bien lorsque des dames sont du bord. Pour Émile Soinet, yachtsman architecte naval de la fin du 19e siècle, l'usage du seau ou des couronnements du pont comme lieux d'aisance est largement préféré à celui de « la bouteille anglaise à refoulement d'eau » du fait de son encombrement, se son coût élevé et de ses dysfonctionnements engendrant des odeurs « de dépotoir » :

> Si scrupuleuses que soient les précautions prises, si spécial que soit le papier employé, il arrive fatalement que les clapets s'engorgent, que la cuvette déborde, que l'eau envahit le bateau. Si encore elle y entrait seule Mais, hélas ! une partie de ce qui était sorti de la bouteille rentre par la bouteille, se glisse entre quille et carlingue et Dieu sait qu'elles odeurs s'ensuivent. Nous ne citerons pas nominativement un superbe yacht, construit en Angleterre, de 35 à 40 tx, luxueusement aménage mais dont par malheur la bouteille ouvre sur le salon. Ce salon est élégant, confortable ; on y jouit de toutes ses aises, on y trouve jusqu'à un piano. Mais il y régnait le jour où nous l'avons visité un persistant et éminemment inconfortable parfum de dépotoir.[2]

Pour les plaisanciers interrogés et formés avant les années quatre-vingt, utiliser le WC du bord, quand il y en a, n'est pas bien vu. Le risque d'une mauvaise utilisation des vannes d'évacuation préoccupe toujours les chefs de bord en raison du risque de l'entrée d'eau. Il semble donc beaucoup plus simple de « faire par-dessus bord ». La question des mauvaises odeurs est également couramment évoquée. Pour Odile, formée enfant à la croisière sur le bateau parental à la fin des années soixante-dix et dans les années quatre-vingt, les odeurs diverses prennent une importance considérable :

> En croisière, les toilettes ont toujours été quelque chose de compliqué, car il y a une histoire de vannes et d'odeurs. En bateau, l'odeur c'est important. Une mauvaise odeur dans un bateau c'est l'horreur, par exemple quelqu'un qui vomit ! Il existe plein d'odeurs : le pull mouillé ou le pantalon mouillé, qui n'a pas séché. Moi je n'ai jamais eu le mal de mer, mais quand il y avait du vent et que le bateau bougeait, j'avais la nausée. […] Si en plus il y a l'odeur, ça renforce ça. […] Tu acceptes moins les odeurs sur un bateau en pleine mer. […] Dans une maison, s'il y a une odeur mauvaise tu fermes la porte. Pas là. Tu ne peux pas faire les mêmes choses que dans une maison. Par exemple, on a passé le premier de l'an sur le bateau ; il faisait beau et froid ; on a fait une fondue savoyarde : il y avait l'odeur… De même, il ne faut pas fumer dans un bateau pendant la nav. Autant dans une maison c'est toléré, autant dans un bateau c'est dégeulasse, c'est impensable. Une fondue dans un bateau, c'est un mauvais plan. Il n'y a pas le même espace : tout est multiplié… Ou alors faut aller sur le pont mais quand il pleut… C'est le petit espace, et aussi sur un bateau t'es sur l'eau : tu ne peux pas t'en échapper. À la rigueur dans une maison tu peux aller te promener sur la route, faire du vélo… Sur un bateau tu es coincé.

[1] Émile SOINET, « Le confortable dans un trois tonneaux de courses », *Le Yacht*, N° 773, 1892, p. 472.
[2] *Id.*, p. 471.

Tu n'es pas seul. Ton espace personnel à toi est très limité : un équipet et même pas ta bannette, car il y a toujours quelque chose dessus et quelqu'un peut s'y mettre.[1]

Figure 18 : Le balcon avant est utilisé comme siège de toilettes en navigation. Le génois « voile » la scène, le taquet avant sert à caler le rouleau de papier. Croisière entre amis, 1993. Photographie S. Josso.

Un ancien responsable du Centre nautique des Glénans formé à la voile dans les années cinquante déclare être choqué par la présence de WC à bord des voiliers. En effet, selon lui, leur présence relève d'une pudibonderie déplacée : « Sur les thoniers il y avait des poulaines, des sièges relativement élaborés, avec une ancre flottante dessus (un cercle avec une toile). Sur les bateaux des Glénans il n'y avait rien du tout. On considérait que le respect des gens, c'était normal : on ne faisait pas de voyeurisme. Donc on avait un seau, ou on allait à l'avant. Ce n'est que plus tard, avec les bateaux de haute mer, que ça devenait dangereux : il y a eu un chef de bord suspendu à l'étrave pendant 30 minutes avant que les autres s'en aperçoivent… Les gens sont devenus tellement exigeants et prudes depuis vingt ans. Horriblement prudes. »[2]

Depuis janvier 2010, la législation oblige tous les bateaux à s'équiper de WC munis d'un réservoir à eaux noires, quelle que soit la date de leur construction. Plusieurs solutions techniques se présentent aux plaisanciers : réservoir à vidanger grâce à un système de pompage, WC chimiques équipés d'un petit réservoir à extraire pouvant se vider, au port, dans un bac à eaux noires, sur le modèle des stations pour camping cars, ou bien système de traitement des eaux noires, beaucoup plus coûteux. Une sanction financière importante est prévue en cas de « rejet dans l'eau de mer des macro-déchets, des eaux noires et des hydrocarbures »[3].

Il s'agit d'empêcher les plaisanciers de rejeter leurs excréments à l'eau lorsque le bateau est au port ou au mouillage. La revue *Bateaux* approuve cette mesure : « On comprend cependant qu'il ne s'agit pas forcément des rejets les plus nocifs pour l'environnement. Pour autant, il ne peut être question de remettre en doute l'utilité de la législation. Il va de soi que rejeter sans complexe ses propres excréments – puisqu'il s'agit bien de ça – au sein même de

[1] Entretien avec Odile à mon domicile, 2006.
[2] Entretien enregistré en octobre 2002 au domicile de la personne.
[3] Damien BIDAINE, « La gestion des eaux noires », *Bateaux*, N° 613, 2009, p. 106.

sa zone de mouillage est un comportement d'un autre âge qui peut impliquer des risques sanitaires conséquents. »[1]

Dès 2000, la revue prêche pour la fin du « tout à la mer » dans les ports et donc pour la suppression de l'installation technique qui y est associée, les WC dits « marins » : « Déjà, aux Etats-Unis, en Turquie, en Allemagne et dans plusieurs pays d'Europe du nord, notamment, le rejet à l'eau des déchets organiques, appelés aussi "eaux noires", est formellement interdit près des côtes. Les navires de plaisance sont tous équipés de réservoirs, que l'on vide soit au large, soit dans les ports, dotés la plupart d'installations spécifiques. Dans certaines zones, l'interdiction concerne même le rejet des "eaux grises", c'est-à-dire des eaux de vaisselle et de douche. La France est donc nettement à la traîne sur ce plan. »[2]

En novembre 2008, une proposition de loi est faite à l'Assemblée nationale, « visant à renforcer la lutte contre le déversement des eaux usées dans la mer ou dans les ports », s'appuyant sur « un rapport du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) publié en octobre 2006, "une marée montante d'eaux usées menace la santé et la richesse d'un nombre important d'océans et mers à travers le monde" »[3]. Elle préconise l'obligation faite « à tous les établissements flottants recevant du public » « d'être munis d'un dispositif permettant soit de stocker, soit de traiter les eaux usées de ces toilettes ».

L'Union nationale des associations de navigateurs (UNAN), dans un bulletin publié en 2009, émet des réserves sur l'application de la loi proposée à toutes les embarcations et remet en cause l'impact des « eaux noires » sur l'environnement. Les déjections des oiseaux de mer, par exemple, seraient beaucoup plus polluantes que celles des plaisanciers : « L'UNAN, et tous les acteurs de la plaisance, industriels, ports et plaisanciers, sont unanimes : cette proposition n'apporterait pas grand-chose à la qualité des eaux et serait très difficile à réaliser sur les bateaux d'un certain âge. La plaisance a un impact infiniment plus faible que celui des stations littorales d'assainissement saturées en période estivale et des oiseaux de mer (*voir articles sur le bassin d'Arcachon*). »[4]

Aujourd'hui, la législation ne précise pas la distance des côtes à partir de laquelle les plaisanciers sont autorisés à rejeter à la mer leurs déchets : en fait, rien ne les empêche de « rejeter leurs eaux noires dès la sortie d'un abri. Le bon sens – et le respect des autres – doit alors faire loi et, avant de vidanger ou de passer en évacuation directe, il est d'usage d'attendre de s'être éloigné à distance convenable de la côte et de prendre en compte les courants dominants ainsi que le sens de la marée. »[5] Pour *Bateaux,* une distance de trois milles paraît convenable.

Si, en France, la pratique de rejeter les déjections hors du bateau – en pleine mer comme dans les ports – a résisté singulièrement aux nouvelles normes imposées pour réduire la pollution du littoral, comparativement aux autre pays européens, cela peut s'expliquer par les catégories singulières du propre et du sale partagées par les plaisanciers français. En effet, d'une part la mer est considérée comme un espace pur qui ne peut donc pas être pollué (et ne doit pas l'être) et d'autre part, le bateau représente un espace de propreté où toute trace de vie organique salissante doit être expulsée. Ainsi, stocker les eaux noires et grises dans le navire entre donc en contradiction avec cette logique. Rejetées à l'extérieur du bateau dans l'océan, considéré comme un espace pur, les eaux « sales » redeviendraient « propres ».

L'analyse des pratiques qui ont lieu sur le pont du navire ainsi que celle des aménagements intérieurs montrent que le voilier est un espace polarisé opposant l'espace

[1] Damien BIDAINE, « La gestion des eaux noires » …, *op. cit.*, p. 104.
[2] Albert BREL et Delphine FLEURY, « Grand angle sur le petit coin », *Bateaux*, N° 501, 2000, p. 94.
[3] Assemblée Nationale, Proposition de loi visant à renforcer la lutte contre le déversement des eaux usées dans la mer ou dans les ports, N° 1275, Enregistrée le 26 novembre 2008, mis en distribution le 9 janvier 2009.
[4] Union Nationale des Associations de Navigateurs, *Bulletin*, N° 3, Février 2009, p. 3. <www.unan.fr. >, consulté en 2010.
[5] Damien BIDAINE, « La gestion des eaux noires », *Bateaux*, N° 613, 2009, p. 105.

arrière à celui avant. Le pont des yachts, conçu aux débuts de la pratique tout d'abord comme une surface plane, est aujourd'hui un espace différencié en trois parties : la plage avant, le rouf central et le cockpit arrière. L'espace arrière est la zone socialement valorisée où se rassemble l'équipage. C'est un espace de convivialité, aménagé de plus en plus sur le modèle terrestre du salon d'extérieur. Le cockpit présente aujourd'hui des banquettes qui se font face. En son centre, une table est proposée sur des bateaux de plus en plus petits. Un rangement permet d'y mettre éventuellement de quoi prendre l'apéritif. C'est aussi, on l'a vu, un espace où l'on manœuvre pour embraquer des drisses et des écoutes.

C'est également l'espace distinctif où l'on barre le bateau. Les plans de cockpit proposés aujourd'hui tendent à le sous diviser en une zone arrière, destinée au poste du barreur, et une zone avant, réservée au reste de l'équipage. En régate, le tacticien est placé debout, à l'extrémité arrière du bateau. La place la plus postérieure est une place de distinction. Lors du stage de croisière que j'ai effectué en 2003, le chef de bord se tenait le plus souvent debout ou assis sur le balcon arrière, une main accrochée au pataras. Il s'asseyait rarement dans le cockpit parmi l'équipage.

Nicolas, skipper professionnel, entraîne des équipages à la régate. Je l'interroge à propos de l'engagement physique que nécessite son travail. À ma grande surprise, il dit ne pas participer aux manœuvres : il se tient debout, à l'arrière du bateau, pour donner les consignes nécessaires au bon déroulement des manœuvres. Il ne ressent pas son travail comme demandant un investissement physique important.

Les aménagements intérieurs des voiliers peuvent être analysés de la même manière. En effet, les plans de voiliers du 19e siècle montrent un espace arrière dévolu aux cabines du capitaine et des « dames » alors que celui de l'avant, « le poste », est affecté aux matelots. Aujourd'hui, le poste est remplacé par le « lit breton » ou le « pic avant », généralement attribué aux enfants, les parents lui préférant la cabine arrière. La proue est donc appréhendée par les plaisanciers comme une zone de danger, d'isolement, de ségrégation sociale et de déjection. Elle s'oppose point par point à la partie arrière du bateau, lieu de sécurité, de rassemblement, de convivialité et de distinction.

En mer, de nouvelles catégories du propre et du sale

Pour Jean Cuisenier, l'analyse des rites permet de mettre en évidence, dans une logique structuraliste, les classifications de la société qui les pratique : « Des preuves ethnographiques existent, qui montrent que les classifications mises en œuvre par le rite révèlent les grands principes structuraux de l'organisation d'une société aussi bien et parfois mieux que les classifications explicitées par le mythe. »[1]

Le rite d'aspersion propre au baptême est un rite de purification. En aspergeant de champagne cet espace, le parrain ou la marraine, passeurs entre terre et mer, purifient le navire et son futur équipage. À bord, j'ai pu observer que les normes de propreté diffèrent de celles en vigueur à terre. Au cours d'une croisière, les habitudes de la toilette du corps changent. Ainsi, l'impossibilité de prendre de douche pendant une semaine ne pose pas de problème alors qu'elle le serait à terre. La seule pratique d'hygiène corporelle quotidienne observée, utilisant l'eau douce, est celle du brossage des dents.

Odile, la trentaine, ayant effectué de nombreuses croisières enfant et adolescente avec ses parents, est interrogée à ce sujet : « Ma mère m'a toujours dit qu'en bateau on ne salit pas. On se lave moins qu'à terre, car il n'y a pas de superstructures et puis l'eau de mer,

[1] Jean CUISENIER, *Penser le rituel*…, *op. cit.*, p. 24.

le sable, ce n'est pas vraiment sale, même si ça fait quelque chose sur la peau. »[1] Dominique, évoquant son voyage d'un an en famille autour de l'Atlantique à la fin des années soixante, justifie le peu de vêtements embarqués par le même argument : « Il ne fallait pas emmener des choses inutiles : deux pantalons chacun, deux pulls, le ciré, les bottes, des sandales ou des tennis, maillot, bonnet, chapeau, et pas de chaussettes. On ne se lave pas en mer »[2]. Dans un article publié en 1998 par la revue *Loisirs nautiques*, le navigateur Marc Pinta, s'étant associé aux architectes Michel Joubert et Bernard Nivelt pour la conception d'un voilier de 12 mètres destiné à la croisière familiale, justifie ainsi le choix d'équipement sanitaire limité à un cabinet de toilette : « On se douche rarement en mer ! »[3]

Une explication de type fonctionnaliste peut être avancée : sur un bateau, l'eau douce est rare. Son utilisation quotidienne est donc soumise à des règles de restriction. Les "gros" bateaux sont certes munis d'un réservoir d'eau douce, mais qu'il faut préserver. Les "petits" embarquent des bouteilles. Il serait donc nécessaire de changer ses habitudes d'utilisation de l'eau. Cela expliquerait qu'à bord, se laver comme à terre est considéré comme un luxe inutile et décalé. En effet, lors des stages effectués en école de voile, j'ai assisté plusieurs fois à des scènes où le groupe se moquait des personnes effectuant ou souhaitant effectuer des pratiques de propreté selon le modèle terrestre. Pourtant, ces stages étaient effectués à terre où la question du gaspillage de l'eau était moins impérieuse que sur un bateau. L'interprétation fonctionnaliste ne paraît donc pas suffisante. Si les catégories du propre et du sale sont redéfinies à bord, ce n'est pas uniquement pour préserver les réserves d'eau douce. En mer, les pratiques d'hygiène corporelle appartiennent à un ensemble de catégories de pensée plus vastes qui diffèrent de celles utilisées à terre.

Ainsi, des représentations singulières sont associées à l'eau salée. En effet, pourquoi utiliser inutilement de l'eau douce pour se laver quand les membres de l'équipage disent de façon unanime ne pas se sentir sales en mer ! Les vertus de l'eau salée sont évoquées : grâce au sel, on ne transpire pas. Cette représentation de l'eau de mer purificatrice est à mettre en relation avec le développement des bains de mer en Occident comme pratique thérapeutique[4]. Les odeurs corporelles apparaissant comme gênantes à terre ne se manifesteraient pas sur l'eau.

L'utilisation de l'eau douce peut ainsi être supprimée ou bien être remplacée par celle de l'eau de mer. Ainsi, au mouillage ou en mer, la vaisselle est souvent faite à l'eau de mer (au ponton, l'eau douce est cependant utilisée, l'eau du port n'étant plus considérée comme propre). L'eau de mer entre également dans les préparations culinaires. À l'aide d'un seau, on en puise par-dessus bord afin de saler l'eau de cuisson des pâtes ou des patates. Une bonne connaissance du dosage s'impose afin que le plat ne soit pas trop salé et puisse être consommé. Cette pratique n'est pas nouvelle, préconisée à la fin des années quarante par l'architecte François Sergent dans un article conseillant les novices au sujet de la gestion de l'eau à bord : « Cinq à six litres d'eau par jour et par personne sont une bonne moyenne pour les prévisions d'approvisionnement, et surtout n'oubliez pas que l'eau de mer peut servir à de nombreux usages, tels que le lavage des mains (avec un savon spécial du genre savon pour mécaniciens), de la vaisselle, la cuisson des poissons et des crustacés et même des légumes en la coupant de moitié d'eau douce. »[5]

---

[1] Entretien avec Odile à mon domicile, 2006.
[2] Entretien avec Dominique à son domicile, 2006.
[3] « JPN 12 par Michel Joubert et Bernard Nivelt », *Loisirs nautiques*, N° 320, 1998, p. 19.
[4] Voir Alain CORBIN, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage…, op. cit.*
Aujourd'hui, sur le littoral atlantique, il est courant, à l'occasion de la naissance d'un enfant, d'offrir à la maman un forfait pour un ou plusieurs soins à la thalassothérapie proche de son domicile. Les vertus purificatrices et thérapeutiques de l'eau de mer sont ainsi sollicitées dans la phase pots-liminaire du rite de passage de la naissance.
[5] François SERGENT, « Conseils aux yachtsmen. Réservoirs », *Le Yacht*, N° 3081, 1947, p. 1053.

Au cours des croisières avec ma famille, j'ai pu constater la nécessité d'un apprentissage de l'utilisation corporelle de l'eau de mer. En effet, l'aîné de mes enfants, âgé de six ans, était choqué et dégoûté par cette utilisation inhabituelle de l'eau salée. À la maison, il était pourtant d'usage, en revenant de la plage, de prendre une douche afin de rincer le sable et le sel collés à la peau. Comment pouvait-on alors se servir de cette eau amère, salée, piquante et collante pour se laver et préparer le repas ! L'ordre des choses inculqué à terre était décidément bien malmené : la révolte et le dégoût se manifestaient alors. Il fallait donc que j'inculque à mes enfants un ordre des choses nautique dont la singularité de m'était pas apparue auparavant de façon aussi manifeste. Ce ne fut pas simple. Ainsi, au cours des croisières effectuées, le savon « spécial eau de mer », acquis chez un shipchandler, n'a pas servi. Les enfants comme les adultes préféraient se doucher à l'eau douce dans les équipements sanitaires des ports de plaisance ou bien de retour à la maison.

Se laver à l'eau douce à bord est cependant possible sur les bateaux de plus de 8 mètres de longueur. En général, la douche occupe le même espace – exigu - que les toilettes. Une « douchette » sert à la fois de robinet de lavabo et, une fois tirée, de douche. Des douches peuvent aussi être prises sur le pont, par temps chaud, au moyen d'une douche solaire – poche noire remplie d'eau chauffée par le soleil et munie d'une pomme de douche. J'ai pu observer quelques utilisations de ce système au mouillage, par des enfants ou des adolescents, dans un but de rincer le sable ou le sel de la mer collés à la peau.

La décision de prendre une douche ou non au port dépend également de la composition de l'équipage. Ainsi, lors d'un stage de croisière effectué au CNG en 2003, le chef de bord, employé à l'année, incita fortement l'équipage à prendre des douches, se disant excédé par le manque d'hygiène de ses stagiaires. Ne souhaitant pas passer pour des personnes « sales », l'ensemble de l'équipage prit, contraint, une douche à chaque escale, dérogeant ainsi aux habitudes nautiques acquises antérieurement… L'injonction de ce chef de bord est à mettre en relation avec les représentations communément véhiculées au sujet des plaisanciers et notamment ceux de l'école de voile. En 1973, ce thème est abordé au sein du journal de l'association :

> « Les équipages des Glénans ? Oui, on en voit souvent par ici… et on les reconnaît facilement : ils sont bruyants, sans gène, sales. » J'ai entendu plusieurs fois ces propos peu réjouissants cet été. Certes, il serait déraisonnable de les prendre à la lettre : ces jugements sont souvent fondés sur un seul ou quelques rares incidents à partir desquels on a généralisé. Mais il serait irresponsable de n'en pas tenir compte : il est certain que les Glénans n'ont pas très bonne presse dans certains ports. Ce n'est ni un hasard, ni un apriorisme : il est malheureusement hors de doute que certains équipages du C.N.G. se comportent comme des gougnafiers : il y a ceux qui mènent grand tapage à leur bord jusqu'à des heures indues, sans aucun souci des voisins ; ceux qui arrivent ou appareillent au milieu de la nuit en ponctuant la manœuvre de solides gueulantes dont ils font profiter sans compter les voisins enfin endormis ; ceux qui ne remettent pas correctement en place les amarres des autres bateaux ; ceux qui ont pris soin de s'habiller de défroques dont un clochard ne voudrait pas. […] Il ne serait pourtant pas bien difficile d'inverser la vapeur. J'en vois la preuve dans une autre caractéristique de l'équipier moyen des Glénans : son souci de la pollution. « Au moins, aux Glénans, les équipages ne jettent pas de bouteilles en plastique à la mer ». Pourquoi ? Parce qu'ils ont appris à y faire attention dès le premier stage où on leur a fait trier ce qu'on jette et ce qu'on brûle. Quelques mots d'explications ont suffi. Il pourrait en être de même pour la manière de se conduire à terre…[1]

L'hypothèse de ce Glénanais ne prend pas en compte le changement de catégories qui s'opère lors du passage de la terre à la mer. Pourquoi les Glénanais, si « propres » en mer

[1] Jean LEGASTELOIS, « Les tartarins des Glénans », *Glénans*, N°72, 1973, p. 10-11.

sont-ils si « sales » à terre ? L'anthropologue Mary Douglas montre que la notion de saleté est toute relative, redéfinie arbitrairement et singulièrement par chaque culture : « Telle que nous la connaissons, la saleté est essentiellement désordre. La saleté absolue n'existe pas, sinon aux yeux de l'observateur »[1]. Pour l'auteure, les idées de pureté et de saleté définissent un système qui permet de penser le monde selon les catégories de l'ordre et du désordre :

> Quand nous aurons détaché la pathogénie et l'hygiène de nos idées sur la saleté, il ne nous restera de celle-ci que notre vieille définition : c'est quelque chose qui n'est pas à sa place. Ce point de vue est très fécond. Il suppose, d'une part, l'existence d'un ensemble de relations ordonnées et, d'autre part, le bouleversement de cet ordre. La saleté n'est donc jamais un phénomène unique, isolé. Là où il y a saleté, il y a système. La saleté est le sous-produit d'une organisation et d'une classification de la matière, dans la mesure où toute mise en ordre entraîne le rejet d'éléments non appropriés. Cette interprétation de la saleté nous conduit tout droit au domaine symbolique. Nous pressentons ainsi l'existence d'un lien avec des systèmes symboliques de la pureté plus manifestes.[2]

Aujourd'hui, on peut toujours entendre qu'« il ne faut pas rester sous le vent d'un équipage des Glénans ». La représentation de saleté associée à ces apprentis plaisanciers perdure. Cependant, les reproches adressés aux « tartarins » dans l'article de 1973 ne reposent pas sur un manque d'hygiène réel mais sur le non-respect des règles de bienséance en vigueur à terre. Les codes de bonne conduite terrestre sont enfreints : le bruit, la navigation de nuit, les tenues négligées et les fanfaronnades des plaisanciers malmènent les règles de discrétion, d'activité diurne et de port de tenues nettes et repassées exigées à terre. En mer, les Glénanais respectent l'ordre de la nature, alors qu'à terre ils malmènent l'ordre social. Ils apparaissent alors comme « sales » à terre et « propres » en mer. Le sale, nous dit Mary Douglas, c'est le désordre. Les « tartarins » des Glénans des années soixante-dix malmènent l'ordre établi et respecté tant à terre, par les habitants des ports, qu'en mer, par les héritiers du yachting d'avant-guerre, porteurs d'une « étiquette navale » différente de celle des Glénans[3].

La mer est associée au "propre", la terre au "sale". L'eau de mer peut être consommée. Elle est purificatrice : ainsi, en mer, on ne se salit pas. C'est à terre que l'on se lave. La mer est considérée comme un espace de pureté qui doit être préservé de la pollution. L'association des Glénans a eu un rôle précurseur au sujet de la gestion des déchets en mer et sur les îles où elle s'était établie. Le tri sélectif y est en effet pratiqué depuis des décennies. Les stagiaires apprennent à connaître et à respecter les équilibres écologiques : « Aux Glénans, tout membre est à la fois un usager privilégié des sites sauvages et un défenseur du littoral […] »[4].

Cependant, l'opposition entre la terre, associée au sale, et la mer, au propre, se subdivise à nouveau. En effet, en mer, espace de pureté par rapport à la terre, l'ambivalence subsiste. Les catégories du sale et du désordre existent toujours. Le bateau représente ainsi un

[1] Mary DOUGLAS, *De la souillure…, op. cit.,* p. 24.
[2] *Id.*, p. 55.
[3] Les nombreux stagiaires formés aux Glénans (plus de 320 000 depuis 1947) ont contribué à la massification de la voile de plaisance à partir des années 1960, phénomène qui a pu être perçu comme une menace pour la distinction associée à la voile, bien que différentes enquêtes effectuées par le CNG réfutent une démocratisation de l'enseignement et montrent une ouverture aux classes moyennes. Les Glénans ont toujours revendiqué leur différence avec le yachting d'avant-guerre en revendiquant une filiation nautique acquise auprès de patron-pêcheurs de thoniers de Concarneau. Cependant, l'héritage issu du yachting est largement dominant : présence de yachts classiques dans la flotte, participation aux courses-croisières, formateurs héritiers de la culture des yachtmen, etc. Les glénanais revendiquent une certaine culture de la sécurité en mer, du respect de la nature, d'un confort autre, d'une volonté de démocratiser la pratique, etc. Cependant, ces thèmes étaient déjà présents avant-guerre et dès les débuts du développement de la pratique en France, c'est-à-dire après 1860.
[4] CENTRE NAUTIQUE DES GLENANS, *La mer vue des Glénans*, Paris, Seuil, 1978, p. 132.

espace pur s'opposant à l'impureté et au désordre qui semblent représentés par la part biologique de la mer. En effet, la pêche, si elle est parfois pratiquée avec une ligne de traîne, ou plus rarement en plongée sous-marine, ne constitue pas l'objectif de la sortie en mer. En plaisance, on sort pour « faire du bateau », « faire un tour en mer », « faire marcher le bateau » et non pas pour poser un casier ou ramener du poisson.

La vie marine la plus appréciée est constituée par l'apparition furtive des mammifères marins comme les dauphins. Il s'agit alors d'un moment esthétique auquel sont associés les éléments naturels situés à la surface de l'océan, comme les nuages, le vent, le soleil, les vagues, les risées, les embruns salés ou les courants. Le « monde du silence » sous-marin n'est pas le territoire des « voileux ». Si, sur le pont, l'eau de mer purifie, algues et animaux marins salissent. En croisière côtière, les principaux aliments consommés sont produits et importés de la terre. Boîtes de pâté, saucissons, saucisses, tranches de jambon, pièces de viande et œufs durs supplantent largement, lors des repas, le poisson frais ou les coquillages pourtant très accessibles. En effet, les quelques maquereaux pêchés à la ligne de traîne vidés sur le pont maculent alors sa blancheur recherchée.

Les injonctions au maintien de la propreté et de l'ordre sont nombreuses à bord. Ordre et propreté vont de pair : un bateau rangé est un bateau propre et vice-versa. Sur le pont, l'ordre concerne le rangement des cordages : ces derniers doivent être « lovés » de manière spécifique. Un soin particulier est accordé à la disposition des aussières servant à amarrer le bateau : tout doit être « clair » afin d'appareiller dans les meilleures conditions. Le respect des règles d'amarrage du navire est une manière de juger l'acculturation nautique du propriétaire. Lors de ma première arrivée au ponton, le bateau étant auparavant sur un mouillage, le doyen de l'association des plaisanciers du port vint inspecter, à bord de sa petite annexe, l'amarrage effectué. Il me félicita… ouf. À chaque arrivée au port, le pont du bateau est très souvent lavé à grande eau. Toute trace d'algue, de boue, de sable ou de nourriture doit être énergiquement brossée, au risque de passer pour un mauvais marin. L'appartenance à la communauté plaisancière implique ces rites de purification du bateau. La différence d'entretien entre les voiliers et les bateaux dits de « pêche-promenade » apparaît de façon flagrante.

Figure 19 : Cockpit d'un bateau dit de pêche-promenade présentant des traces de vie marine (algues et boue). Bretagne sud, photographie S. Josso, 2003.

À bord du voilier de pêche-promenade, on observe quelques algues dans le cockpit. Les bouts servant aux manœuvres et à l'amarrage présentent une teinte verte et ils ne sont pas lovés. L'état du bateau n'apparaît pas au propriétaire comme devant déclencher une

opération de nettoyage. En effet, l'objectif n'est pas « de faire du bateau » mais de pêcher. Au contraire, les traces de vie marine légitiment une activité de pêche.

Figure 20 : Cockpit d'un voilier de croisière, immaculé et rangé. Bretagne sud, photographie S. Josso, 2003.

Un simple ponton sépare deux univers nautiques si différents. Les bouts sont lovés autour des winchs, la couleur blanche du gel-coat apparaît immaculée de toute trace de vie sous-marine. Le souci de propreté du navire est présent dès les débuts du yachting, comme le montre cette publicité pour un détergent, tirée du *Yacht* :

Figure 21 : Un détergent pour blanchir « supérieurement les ponts ». *Le Yacht*, N° 1453, 1906, p. 32.

La voile de plaisance et la pêche de loisir sont deux cultures nautiques qui ne partagent pas les mêmes catégories du propre et du sale. Cette différence culturelle peut aboutir à des « conflits d'usage », conflits qui deviennent d'ailleurs des objets de recherche pour les sociologues et les géographes brestois. Si les bateaux peuvent occuper les mêmes appontements, leurs propriétaires adhèrent à des associations différentes pour faire valoir leurs intérêts divergents. Les zones de mouillages sont parfois très différenciées, et les plaisanciers de passage qui ignorent cette séparation du territoire ne tardent pas à en subir les conséquences. Ainsi, lors d'une croisière, j'eu la surprise d'être réveillée bien avant l'aube par des vociférations : nous avions fait l'erreur, la veille au soir, de nous amarrer à couple d'un bateau de pêche-promenade… « Ici on ne se met pas à couple ! Le coin des plaisanciers, c'est là-bas ! ». En colère, le monsieur détache notre embarcation de la bouée de mouillage. La

dame philosophe avec amertume sur la malchance qui, depuis quelques temps, les accable : hier, un filet sur le casier, aujourd'hui des plaisanciers à couple. Notre bateau se retrouve donc à la dérive et nous appareillons en vitesse pour gagner la « bonne » zone de mouillage – par ailleurs nettement moins bien protégée de la houle. Bien entendu, aucune mention de ses règles implicites n'est faite dans les *Instructions nautiques pour la plaisance.*

Les soins de propreté apportés au voilier ne se limitent pas au pont. Le carénage est une activité importante : un bateau qui n'a pas été caréné depuis longtemps est appelé avec mépris « un parc à moules ». Malgré la peinture antifouling régulièrement appliquée sous la ligne de flottaison, les algues et les coquillages se déposent sur la carène, rendant le bateau moins manœuvrable. Cependant, la tolérance est différente selon l'appartenance à la culture de la voile ou de la pêche de loisir : un voilier dont la carène est couverte de vie sous-marine est déclaré « sale », en plaisance. L'injonction à protéger le voilier contre algues et coquillages, pouvant nuire, entre autres, à sa vitesse, existe dès le 19e siècle :

Figure 22 : Publicité pour une peinture à appliquer sur la carène des yachts, pour « une surface admirablement unie favorisant la marche des bateaux ». *Le Yacht,* N°957, 1896, p. 335.

Négliger le carénage de son voilier porte atteinte à l'ensemble de la communauté « voileuse ». En effet, le maître de port ne manque pas de nous faire remarquer, par l'intermédiaire du propriétaire d'un voilier (parfaitement caréné) avec qui nous partons en croisière, l'état déplorable de notre bateau (de régate !) laissant apparaître dans son sillage des algues vertes… Yanys, régatier, explique qu'avant les courses, dans un souci de gain de vitesse, les concurrents plongent sous leur voilier habitable pour nettoyer la carène à l'aide d'une éponge. L'honneur d'un propriétaire de voilier est de se déplacer vite, celui d'un pêche-promenade de rapporter une bonne pêche.

Le choix de la couleur de la peinture antifouling paraît important. Une large gamme permet de peindre les dessous du bateau en bleu, blanc, gris, vert ou rouge. Ces couleurs sont souvent assorties à celles des tauds protégeant les voiles ou le cockpit. La recherche d'un esthétisme alliant ordre, propreté et harmonie des couleurs - des différents éléments du voilier comme des tenues vestimentaires - définit le bateau comme un espace de pureté.

Figure 23 : Harmonie de bleus pour le voilier *Baby Blue* : la coque, le rouf, la capote de protection, le taud de grand-voile et même les écoutes de génois sont de couleurs assorties. Bretagne sud, 2003, photographie S. Josso.

Une analyse des couleurs utilisées à bord confirme l'hypothèse du bateau comme espace pur[1]. En effet, le souci apporté à l'entretien des voiles blanches existe depuis les débuts de la pratique. Les shipchandlers proposent aujourd'hui de nombreux produits pour que le gel-coat jauni retrouve son éclatante blancheur des premiers jours.

L'aspersion au champagne comme rite de purification de la souillure terrestre

Avant le baptême, l'appropriation du voilier par son équipage n'est pas encore officialisée. Le voilier et l'équipage appartiennent encore au monde terrestre : le baptême a lieu à terre ou à quai. Le parrain et/ou la marraine, en tant que figures idéales des projets nautiques envisagés, effectuent le passage, matériel et symbolique, du monde de la terre vers celui de la mer.

Si la mer représente un espace de pureté opposé à celui, pollué, de la terre, sortir en mer peut s'interpréter comme un rite de purification des miasmes urbains. Le bateau est ainsi l'objet de soins de purification constants afin d'éliminer toute trace de saleté. Il doit être maintenu dans un état de propreté en lien avec la pureté associée au territoire marin.

Les catégories du propre et du sale sont différentes à terre et en mer : ces différences soulignent la référence, pour les plaisanciers, à deux systèmes symboliques singuliers. Ces deux systèmes sont cependant liés l'un à l'autre : c'est parce que la terre est considérée comme polluée que l'océan est pur, et vice-versa. La question de l'articulation entre ces deux systèmes ainsi que celle du passage de l'un à l'autre se pose alors : le rite du baptême apparaît comme une réponse.

Le baptême consiste à marquer et à favoriser le passage de la terre à la mer. Pour gagner la mer, espace de pureté, le navire doit être purifié des souillures liées à sa condition terrestre. Le rite d'aspersion au champagne peut alors être interprété comme une purification, équivalent terrestre de l'eau salée purificatrice. Le champagne est en effet un vin blanc, plutôt transparent – comme l'eau - dont les bulles pétillantes piquent – comme le sel.

[1] Stéphanie JOSSO, « La plaisance : le passage des voiles blanches aux voiles noires ou le fil d'Ariane retrouvé », *Conférences du D.U. « Langues et Cultures de la Bretagne »*, Faculté Victor Segalen, U.B.O., Brest, décembre 2003. À paraître dans *Kreiz,* C.R.B.C., U.B.O.

Aujourd'hui, en plaisance, seul le champagne semble être utilisé lors des baptêmes. Par contre, pour les marines de pêche, de commerce ou militaire, le rite d'aspersion au champagne coexiste avec celui de l'eau bénite. Il ne m'a pas été possible de dater les débuts de l'utilisation du champagne pour le baptême des navires. Des publicités éditées par des marques de champagne pour le baptême de bateaux prestigieux comme celui du transatlantique le *Normandie*, permettent d'attester l'existence de cette pratique dès les années trente dans la marine de transport de passagers. Une publicité de 1936 incite les yachtsmen à considérer le champagne comme faisant partie de l'armement du navire :

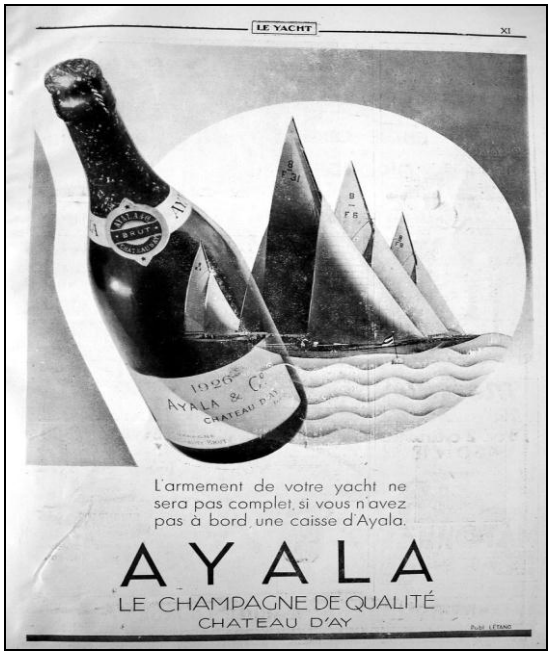


Figure 24 : « L'armement de votre yacht ne sera pas complet si vous n'avez pas à bord une caisse d'Ayala »*, Le Yacht,* 1936, N° spécial Salon nautique, p. XI.

En 1949, l'auteur d'un article paru dans *Le Yacht* s'interroge sur l'utilisation du champagne pour le baptême des navires : « Il s'agit, une fois de plus, de dire pourquoi on baptise au champagne ; et à quelle époque remonte cet usage. Il y a une dizaine d'années, il en a été disserté dans des revues maritimes et personne n'a pu élucider la chose. Je suis tout aussi ignorant que mes prédécesseurs. Je ne sais pas davantage pourquoi le champagne a remplacé, notamment, le vin d'Anjou qui paraît cependant plus qualifié pour le baptême de bateaux dans la rivière de Nantes. »[1]

Aujourd'hui, le baptême n'est pas l'unique évènement nautique au cours duquel le champagne est utilisé. En effet, lors des courses de voiliers, une bouteille de champagne est rituellement débouchée par le vainqueur à l'arrivée, alors qu'il est encore sur le pont de son bateau. La bouteille n'est pas cassée mais débouchée en étant vivement secouée. À la différence du rite du baptême, son contenu n'est pas dirigé vers le pont mais vers l'extérieur du bateau. Cette pratique peut être interprétée comme une des phases du rite de retour, d'agrégation au monde terrestre, après la période de marge de la navigation.

Le champagne est une boisson coûteuse. Pour les trois équipages rencontrés, il n'est pas utilisé de façon courante. Sa consommation est réservée à la célébration d'évènements comme les naissances, les mariages ou les promotions professionnelles. En navigation de croisière, la consommation d'alcool est supérieure à celle pratiquée à terre, le temps en mer représentant un temps d'exception, festif, hors-normes. Cependant, je n'ai jamais observé de

[1] Louis BIGARD, « Le baptême de navires », *Le Yacht,* N° 3184, 1949, p. 1348.

consommation de champagne à bord. Ce sont surtout des bouteilles de vin, rouge, blanc et d'apéritif, qui sont embarquées.

Utiliser le champagne pour le baptême du bateau correspond à marquer cette cérémonie comme évènement individuel et familial important. Lorsque la bouteille est brisée, son contenu est perdu pour la consommation. L'utilisation de la boisson est détournée de son usage ordinaire. Il s'agit d'un acte ostentatoire qui marque le caractère fort et exceptionnel du rituel. La bouteille est offerte par celui qui baptise : parrain et/ou marraine. Choisis par les propriétaires du voilier, ces derniers se sentent honorés, incarnant les valeurs nautiques choisies par le nouvel équipage. En échange, ils offrent la bouteille et pratiquent le rituel. Cet échange soude l'engagement du parrain et/ou de la marraine envers les propriétaires.

Le partage de la boisson comme rite d'agrégation

La troisième phase du rite de passage est un temps d'agrégation. Après la période de marge, les différents acteurs de la cérémonie se retrouvent pour fêter le passage. Le rite d'aspersion ayant été réussi, il s'agit alors de se rassembler autour de la consommation commune du champagne puis d'un repas.

Figure 25 : Baptême de *Picatchu*. Rite d'agrégation : consommation de la boisson. Photographie Josso, 2003.

La marraine, postée sur le pont du bateau, remplit les coupes de champagne des adultes. Les enfants, membres de l'équipage, participent au rituel en consommant une boisson non alcoolisée. Ils manifestent toutefois le désir d'avoir quelques gouttes de champagne dans leur verre et de grimper sur le pont du bateau : les adultes le leur interdisent, sous prétexte de dangerosité. Le pont du bateau hiverné, même baptisé, reste un espace de marge. Aucune goutte de champagne ne sera versée dans les verres des enfants – ici comme ailleurs. Il est possible d'interpréter ces interdits comme des métaphores des dangers présents en mer. En effet, à bord, les parents devront mettre en place des règles de sécurité qui devront être respectées par les enfants comme par exemple le port du harnais ou de la brassière sur le pont.

Un repas est ensuite consommé par l'ensemble des acteurs du baptême. Le partage de repas et d'apéritifs entre les deux équipages se renouvellera plus tard sur l'eau, lors des navigations communes.

Maurice Duval montre que l'étude des risques et dangers spécifiques à une culture permet de mieux saisir son fonctionnement :

> « Toute enquête sur la cosmologie devrait commencer par l'étude des notions de puissance et de danger », nous dit M. Douglas dans une petite phrase isolée (Douglas, 1981, p. 69). Effectivement, ce qui est danger, indifféremment réel ou imaginaire, souligne les limites de ce qui est souhaitable et souhaité par le groupe. Le danger, on pourrait dire « le mal », dans les représentations, permet d'identifier les problèmes que se pose un groupe, et peu importe d'ailleurs dans ce cas leur degré de réalité. […] Nous avons vu au chapitre précédent que, pour les marins, le danger vient de la mer, ce qui les incite à s'enclore et fait d'eux des hommes d'intérieur.[1]

En plaisance, le danger principalement cité est celui de la chute à l'eau, appellé couramment « l'homme à la mer ». Ainsi, des manœuvres de récupération d'« homme à la mer » sont répétées lors de chaque stage de croisière en école de voile. Les exercices sont effectués à l'aide d'un seau, attaché à un pare-battage, lancé à l'improviste par le chef de bord : l'équipier à la barre doit alors effectuer la manœuvre de récupération en un minimum de temps.

Depuis 1960, le *Cours de navigation des Glénans* consacre un chapitre à la sécurité dans chacune de ses éditions successives. La comparaison des discours des différentes éditions permet d'observer un changement du ton adopté et des solutions proposées. La première édition du *Cours*, appelé communément « la bible », présente l'incident de l'homme à la mer comme imprévisible et tragique. C'est une fatalité liée à la nature même de l'élément marin :

> 1962 : De gravités diverses suivant l'heure, le lieu, les conditions météorologiques, ces accidents peuvent se produire à l'intérieur du bateau ou sur le pont, mettre en danger le bateau lui-même ou les personnes. Mais tous cèdent en importance devant l'accident majeur, l'imprévisible et tragique menace : l'homme à la mer.[2]

La seconde édition tend à souligner les mesures préventives matérielles à mettre en œuvre. La fatalité recule devant ces aménagements de sécurité :

> 1972 : La chute d'un homme à la mer est l'accident le plus fréquent en croisière. Il est bon d'avoir, à son sujet, des idées nettes : - Par très mauvais temps, le repêchage d'un homme tombé à la mer s'avère presque toujours irréalisable. – De nuit, quel que soit le temps ; il est souvent impossible de retrouver le naufragé. – La plupart des victimes sont des chefs de bord ; ils ont en effet tendance à ne pas s'amarrer. L'accident est souvent fatal car l'équipage, dans bien des cas, est incapable de mener à bien l'opération de repêchage. Il faut être persuadé que le risque de tomber à la mer est un risque permanent […]. Cependant, en prenant un minimum de précautions, le risque de tomber à la mer peut être, la plupart du temps, aisément éliminé. Nous allons donc examiner tout d'abord les différentes parades possibles : elles dépendent, pour l'essentiel, de la présence et de l'utilisation correcte d'un matériel approprié.[3]

[1] Maurice DUVAL, *Ni morts, ni vivants : marins ! …, op. cit*., p. 79-80.
[2] Centre Nautique des Glénans, *Cours de navigation des Glénans, T. 2*, Paris, Ed. du Compas, 1962, p. 499.
[3] Centre Nautique des Glénans, *Nouveau Cours de navigation des Glénans,* Paris, Seuil / Ed. du Compas, 1972, p. 420.

Vingt ans plus tard, l'accent est mis sur la maîtrise de la manœuvre du bateau. L' « homme à la mer » est considéré comme un cas particulier du savoir-faire de manœuvre du bateau :

> 1990 : L'Homme à la mer. Ce chapitre vient clore la description des manœuvres à la voile. Il est un peu particulier. Les manœuvres pour récupérer un homme à la mer ne constituent en effet qu'une partie d'un problème plus vaste, et qu'il paraît souhaitable de traiter d'un seul bloc : moyens de prévention de l'accident, manœuvres de repêchage, soins éventuels au naufragé. Si nous avons choisi de placer ici cet ensemble, c'est qu'il nous semble compléter et éclairer d'un jour différent les explications qui précèdent. Il illustre la difficulté qu'il peut y avoir à passer de la théorie à la pratique ; il met surtout en évidence la nécessité d'une rigueur, d'un entraînement intensif, pour parvenir à la maîtrise complète du bateau dont on dispose. Savoir faire marcher un bateau, c'est bien ; mais être capable de faire « tout ce que l'on veut » avec lui, c'est-à-dire savoir l'arrêter net, le faire tenir en place sous voiles pendant que l'on s'occupe d'autre choses, c'est tout aussi important . Cela permet d'être parfaitement à l'aise dans le courant des jours ; un jour, cela peut permettre de sauver une vie.[1]

Le discours adopté dans l'édition utilisée la plus récente - 2002[2] – adopte un vocabulaire tendant à dédramatiser l'accident. L'« homme à la mer » est désigné dorénavant par ses initiales : « HLM ou MOB (Man Over Board) ». Il est traité dans un chapitre intitulé « Bien vivre la sécurité en croisière ».

En effet, le discours sur les risques en mer et le développement de techniques et de manœuvres pour améliorer la sécurité en mer a été très développé aux Glénans. Cette particularité est probablement liée à l'histoire de l'association, crée en 1947 par d'anciens résistants[3]. La prise de risques vitaux ainsi que leur prévention et leur gestion au quotidien faisaient partie de l'histoire personnelle des pères fondateurs. Cependant, dans les années quatre-vingt, l'association connut des difficultés financières. Il fallut revoir le discours sur la sécurité afin de reconquérir de nouveaux stagiaires. Le risque vital devenait un brin trop angoissant et décalé dans une société en quête de plaisirs à risque zéro.

Malgré sa nouvelle dénomination, l'« HLM » est un fait persistant en plaisance. Le *Cours des Glénans* le démontre en se référant aux chiffres fournis par le CROSS et le Bureau des enquêtes : « Sur 2750 interventions en 1997, dix-neuf ont concerné un HLM, cinq se sont soldés par une disparition et deux par un décès. Ces chiffres confortent l'adage "un marin à la mer est un homme mort" »[4]. Les différents discours et méthodes de gestion du risque apportés au fil des années sont conservés : aménagements du bateau et acquisition de comportements adaptés, embarquement du matériel de sécurité et maîtrise du bateau.

À l'heure du coaching et des thérapies cognitives comportementales, il s'agit, pour les apprentis plaisanciers, d'acquérir des « réflexes » afin de ne pas être « submergés par l'émotion » : « Soyons clairs : entraînez-vous à manœuvrer pour combler des lacunes et inventer de bonnes solutions mais surtout pour acquérir des réflexes qui viendront compenser votre incapacité à réfléchir quand le stress de l'homme à la mer sera installé et vous submergera d'émotions. Se conditionner pour le cas où… est la meilleure des réponses. »[5]

L'espace du bateau, même s'il est une source de dangers – chocs et brûlures par exemple -, reste cependant assimilé à un territoire de sécurité. On l'a dit, le principal danger

[1] Centre Nautique des Glénans, *Le cours des Glénans,* Paris, Seuil, 1990, p. 637.
[2] Une nouvelle édition du *Cours de navigation des Glénans* est parue en 2010. Elle ne fait pas partie du corpus utilisé dans cette recherche.
[3] Cf. Philippe VIANNAY, *Du bon usage de la France…, op. cit.*
[4] Centre Nautique des Glénans, *Le cours des Glénans,* Paris, Seuil, 2002, p. 1118.
[5] Centre Nautique des Glénans, *Le cours des Glénans,* Paris, Seuil, 2002…, *id.*

identifié est la chute en mer. En cas de naufrage, tous les manuels et récits de périls en mer recommandent de ne pas quitter le navire tant qu'il n'a pas complètement disparu sous l'eau. De nombreux drames sont associés au fait que l'équipage, paniqué, a fait l'erreur de quitter le navire pour un radeau de survie nettement moins repérable et moins bien fourni en ressources que l'épave à la dérive.

La terre est également assimilée à un danger. Lors d'une tempête, mieux vaut « fuir » sous le vent, à sec de toile ou sous tourmentin, plutôt que de tenter de gagner un abri rendu difficile d'accès par la force du vent et des vagues. Paul et Marie raconte avoir perdu un ami en mer : celui-ci, peu expérimenté, parti en solitaire, ne se méfia pas assez de bancs de sable qui causèrent sa mort. En bateau, la terre paraît beaucoup plus dangereuse que la mer.

À propos des risques de navigation propres aux enfants, Ludovic et Marianne déclarent qu'ils augmentent au mouillage. En effet, le mouillage est un espace d'entre-deux : on ne sait plus s'il répond aux règles de sécurité propre à la vie en mer ou à celle d'à terre. Les consignes de sécurité appliquées en mer sont moins strictes alors que le risque de chute à l'eau est toujours présent. Ainsi, en dix années de « grand voyage », le seul incident au cours duquel un des enfants faillit se noyer arriva au port. D'ailleurs, lors d'un entretien effectué au port, à bord de leur bateau, un de leurs enfants jouant dans l'annexe amarrée au bateau tombe à l'eau. Les parents agissent rapidement et avec efficacité : Ludovic fait prendre une douche chaude à Marin tandis que Marianne sort les affaires de rechange qu'elle apporte toujours lors d'une visite à bord, « au cas où ». Elle explique qu'elle ne souhaite pas que son enfant se sente honteux de regagner le domicile terrestre en petite tenue.

Des règles pour prévenir le risque

La navigation de plaisance est une pratique soumise à de nombreuses règles visant à limiter les risques. Maurice Duval présente une analyse de la parole à bord des navires de commerce en lien avec la gestion des risques. Ainsi, les discours répétitifs et structurés par la hiérarchie rassurent. Les sujets consensuels sont préférés à ceux pouvant fâcher. La parole reste rare. Certains thèmes sont tabous, comme l'évocation du lapin[1].

En plaisance, le silence sur le pont est également apprécié et le tabou du lapin très généralement respecté. La hiérarchie instituée, obligatoire, distingue un chef de bord et un équipage. Je développerai dans le dernier chapitre la particularité liée à la plaisance familiale où les rôles de chef de bord et d'équipiers se superposent à ceux de la famille à terre : père, mère, enfant, ami, cousin, grand parent, etc. Divers aménagements du bateau, tant intérieurs qu'extérieurs, sont entrepris dans un souci de prévention des risques. De même, les choix de navigation sont effectués en ce sens.

À la lueur de l'analyse des risques propres à la navigation de plaisance, la cérémonie du baptême apparaît sous un angle nouveau. Ses différentes étapes permettent de mettre en scène les caractéristiques de la pratique : la séparation avec la terre, rendue d'autant plus difficile par l'appartenance culturelle et sociale de l'équipage ; la marge, représentée par la navigation en mer, ambivalente entre espace de danger et de pureté ; la nécessité de se réunir au sein d'un groupe régi par les mêmes règles afin de réduire les risques propres à la navigation.

Le baptême soude les différents acteurs : les équipages de *Picatchu* et de *Tagemanari* effectueront des navigations bord à bord. Ces projets de navigations communes ont été marqués par le choix des marraines : Aline, propriétaire de *Picatchu* est marraine de *Tagemanari* et moi-même, propriétaire de *Tagemanari*, marraine de *Picatchu*. Lors des navigations, les enfants se grouperont par affinité dans les bateaux, cassant les regroupements

[1] Maurice DUVAL, *Ni morts, ni vivants : marins !..., op. cit.*

originels par fratrie. Les mêmes règles de sécurité étant partagées par les deux équipages, les parents laissent sans appréhension leurs enfants naviguer sur le bateau ami. Les mères étant chacune marraine de l'autre bateau, un lien parental symbolique est établi…

L'analyse de la pratique du voilier de plaisance à l'aune du modèle de l'anthropomorphisation permet de mettre en évidence la construction culturelle et sociale de son équipage. Le vocabulaire maritime établit une comparaison entre le voilier et le corps humain. Les métaphores usuelles suggèrent que le voilier appartient au genre féminin. Je reprendrai plus loin cette particularité dans l'analyse de la distinction de sexe en vigueur en plaisance.

Je retiendrai ici la particularité du droit maritime français qui individualise le bateau. Pour avoir le droit de naviguer, ce dernier doit être nationalisé, nommé, attaché à un port et défini par un volume intérieur. Le modèle du nomadisme a montré l'ambiguïté du bateau comme territoire français habité : quel est le statut de ce lieu mobile habité ? Malgré les représentations dominantes des plaisanciers voyageurs rencontrés, faisant du logement nautique l'équivalent de celui terrestre, l'habitation à terre reste nécessaire pour les propriétaires de voiliers français. Que représente le nom du bateau : le navire ou l'équipage ? Son anthropomorphisation comme individu dans le langage courant et dans les procédures d'immatriculation jouent avec cette ambiguïté, rappellée par les inscriptions plaisancières. La sociologue Irène Théry souligne la polysémie des notions de personne et d'individu. Toutes les sociétés définissent une notion de personne idéale. La société occidentale a forgé le mythe moderne de l'individu, niant du coup sa condition d'être social. Le voilier idéal est défini comme un territoire autonome, individualisé par un acte de francisation faisant office d'état civil maritime. Il se confond alors entièrement avec le mythe moderne de l'homme occidental autonome.

Inscrire le nom de son bateau sur les quais des îles atlantiques c'est s'inscrire soi-même dans le mythe moderne du voyageur autonome qui parcourt seul le monde et le découvre. Cette individualisation se traduit aussi par la pratique du baptême des bateaux. L'analyse de ce rite permet de montrer qu'il s'agit là de symboliser de façon particulière le passage de la terre à la mer. Les différents temps et éléments du rituel mettent en scène les valeurs associées à la terre et à la mer. Reprenant fidèlement les catégories du mythe moderne, il s'agit de passer de la société terrestre, polluée, à celle maritime, pure. Le parrain et/ou la marraine du bateau affrontent, seul(e)s, (relativement) dangereusement la responsabilité de guider le nouvel équipage du bateau baptisé dans ses futures navigations.

III – Un miroir social

Plusieurs analyses anthropologiques définissent le bateau comme un miroir social. L'étude de sa matérialité, des pratiques et des rapports sociaux renseigne sur la société dont il est issu. L'idée du bateau comme reflet de la société est liée à celle du bateau comme ensemble fini. Tout comme la société, le navire représente un ensemble socioculturel clos. Navire et société peuvent ainsi apparaître comme des unités de référence pour des études ethnologiques recherchant une unité culturelle.

Le navire étant un produit social, il apparaît comme une unité de lieu, idéale pour représenter la société. Il s'agit alors de s'interroger sur la nature du reflet. En quoi et comment une étude ethnologique du bateau renseigne-t-elle sur la société dont il est issu ? De quelle façon la vie en société se transpose-t-elle dans la vie à bord ? Quelles sont les similitudes et les différences entre vie à bord et vie en mer ?

Cette conception du navire et de la société repose sur une hypothèse posant comme principe la singularité et la relative permanence spatio-temporelle d'un groupe socioculturel. Ce dernier apparaît alors comme homogène. C'est une posture classique en ethnologie. Cette position, que l'on peut appeler culturaliste, est une hypothèse de recherche permettant de mettre en évidence les particularités d'un groupe. Cela a pour conséquences d'attacher une moindre importance d'une part, aux changements qui surviennent dans le groupe et d'autre part, aux phénomènes d'acculturation qui s'y passent lors des contacts – permanents - avec d'autres groupes. En effet, considérer une société – et d'autant plus un navire – comme une entité finie relève d'un choix théorique et non pas de l'objectivation d'une « réalité » sociale ou culturelle. Les travaux sur le nomadisme marin montrent en effet l'importance des points d'ancrage terrestres dans le cycle de la mobilité des sociétés nomades.

Un navire suggère l'image d'un lieu restreint et clos, isolé - un temps - du monde. Ainsi, Maurice Duval sous-titre son étude de la vie à bord d'un navire de commerce par « une ethnologie du huis clos »[1]. Des lignes de Roland Barthes sont souvent citées pour argumenter l'idée du bateau comme « le chiffre de la clôture ». Pourtant, cet extrait des *Mythologies* est loin de plaider en faveur de cette image. Il ne s'agit pas, pour Barthes, de définir le navire par cette clôture. Au contraire, en commentant l'œuvre de Jules Verne, l'auteur entend dénoncer une mythologie, celle « de la lignée progressiste de la bourgeoisie », pour laquelle le navire est « un espace absolument fini » :

> Verne a construit une sorte de cosmogonie fermée sur elle-même, qui a ses catégories propres, son temps, son espace, sa plénitude, et même son principe existentiel. Ce principe me paraît être le geste continu de l'enfermement. […] Verne a été un maniaque de la plénitude : il ne cessait de finir le monde et de le meubler, de le faire plein à la façon d'un œuf ; son mouvement est exactement celui d'un encyclopédiste du XVII^{ème} siècle ou d'un peintre hollandais : le monde est fini, le monde est plein de matériaux numérables et contigus. […] Le geste profond de Jules Verne, c'est donc, incontestablement, l'appropriation. L'image du bateau, si importante dans la mythologie de Verne, n'y contredit nullement, bien au contraire : le bateau peut bien être le symbole du départ ; il est, plus profondément, chiffre de la clôture. Le goût du navire est toujours joie de s'enfermer parfaitement, de tenir sous sa main le plus grand nombre possible d'objets. De disposer d'un espace absolument fini : aimer les navires, c'est d'abord aimer une maison superlative, parce que close sans rémission, et nullement les grands départs vagues : le navire est un fait d'habitat avant d'être un moyen de transport. […] La plupart des bateaux

[1] Maurice DUVAL, *Ni morts, ni vivants : marins !..., op. cit.*

> de légende ou de fiction sont à cet égard, comme le Nautilus, thème d'un enfermement chéri, car il suffit de donner le navire comme habitat de l'homme pour que l'homme y organise aussitôt la jouissance d'un univers rond et lisse, dont d'ailleurs toute une morale nautique fait de lui à la fois le dieu, le maître et le propriétaire (seul maître à bord, etc.). [1]

Pour Roland Barthes, l'image du navire comme espace clos « sans rémission » ou « maison superlative » n'a pas le statut d'un archétype universel. Au contraire, le bateau, « chiffre de la clôture », est une image analysée par l'auteur comme étant l'une des figures d'un mythe élaboré dès le 18e siècle, qui s'est par la suite développée au sein d'une classe sociale porteuse d'une idéologie qualifiée de « bourgeoise ».

Le yachting, tout comme les autres activités de loisir de pleine nature inventées par la bourgeoisie du 19e siècle, participe à ce mythe de l'enfermement, de la clôture confortable au sein d'une nature hostile qu'il s'agit ainsi de maîtriser.

Il s'agit alors de distinguer le mythe, c'est-à-dire l'idéologie qui sous-tend la pratique, des catégories d'analyse. Pratiquer le yachting, est-ce vivre dans « un espace absolument fini » ? Les aménagements du voilier en font-ils « une maison superlative » ? Aimer naviguer est-ce jouir « d'un environnement rond et lisse » ?

Le bateau serait-il une réplique, en miniature, de la société ou bien un miroir social, dont il s'agirait alors d'interpréter le reflet ? Quels types de rapports peut-on mettre en évidence entre la vie à bord et celle à terre ? Seraient-ils complémentaires ou homologues ?

Les travaux sur le nomadisme et plus particulièrement sur les populations de nomades marins montrent que le bateau circule sur un territoire spécifique. Il ne s'agit pas d'errance. Les nomades marins se déplacent d'escales en escales que Jacques Ivanoff nomme « points d'ancrage »[2]. Le nomadisme marin est réglé sur un temps qualifié par l'auteur de « pendulaire », alternant temps de navigation et temps à terre. Cette alternance entre temps de vie à terre, temps de vie en mer et temps des escales est également décrite par Serge Dufoulon comme créatrice de l'identité des marins de la Marine nationale[3]. Considérer le temps de la vie à bord comme seul significatif induit donc en erreur. Ce serait concéder au mythe de la clôture. Les difficultés rencontrées par Ludovic et Marianne lors de leur voyage circumatlantique montre que l'idéal recherché, vivre à bord sans attache terrestre, n'est pas possible. Le pied-à-terre reste nécessaire.

L'analyse de l'anthropomorphisation du voilier montre que ce dernier acquiert, en Occident, le statut d'individu. L'équipage fait un avec le bateau. Le nom du bateau représente l'équipage. Pourtant, derrière l'entité bateau-équipage existent des relations sociales singulières qui sont toujours à redéfinir. L'individualisation du voilier participe au mythe bourgeois de l'espace clos, rond et lisse, se suffisant à lui-même. Ce mythe est à rapprocher du mythe moderne de l'origine décrit par Irène Théry qui « consiste avant tout à s'efforcer d'imaginer l'individu isolé, hors de toute inscription dans l'histoire »[4]. L'individu est alors défini comme entièrement autonome, s'opposant à la société.

Le modèle du bateau comme miroir est utilisé par les anthropologues à différents niveaux. Il est le miroir de la cosmogonie et des diverses institutions de la société à laquelle il appartient. Il est également considéré comme le reflet – ou l'équivalent - d'une autre matérialité à laquelle les anthropologues ont souvent accordé le statut d'un tout socioculturel : la maison. Il s'agit donc ici d'interroger ces modèles d'analyse créés pour des sociétés non occidentales et de poursuivre la réflexion à partir des caractéristiques historiques, culturelles et sociales propres à la navigation de plaisance en tant que loisir de pleine nature inventé et pratiqué par une population bourgeoise et urbaine.

---

[1] Roland BARTHES, *Mythologies*, Paris, Seuil, 1957, p. 75-77.
[2] Jacques IVANOF, *Moken : les naufragés de l'histoire…, op. cit*., p. 77.
[3] Serge DUFOULON, « Culture marine et temporalité : du quotidien au mythe »…, *op. cit.*
[4] Irène THÉRY, *La distinction de sexe…, op. cit*., p. 61.

A. Du corps humain au corps social : une société en concentré

Pour Maurice Duval, l'idée du bateau comme lieu « totalement clos » est « en partie illusoire », bien que conforme au « fantasme de l'ethnologue » : « Je serais tenté de définir le cargo comme un paradigme pour l'ethnologue. Un navire lui offre une possibilité maximale d' "immersion", pourrait-on dire sans jouer sur les mots, et cela plus probablement que n'importe quel petit village du monde. Un navire correspond à un fantasme d'ethnologue : un monde petit et clos, totalement clos. Toutefois, ceci est en partie illusoire puisque les marins partagent leur existence entre le temps de la mer et celui de la terre, et ce dernier est d'un accès beaucoup plus difficile pour l'enquêteur, comme nous l'avons vu. »[1]

L'étude du navire renvoie implicitement à celle de la vie terrestre des marins. L'analyse des activités nautiques pose alors la question de la comparaison avec les catégories conceptuelles élaborées pour les activités terrestres. Maurice Duval note la difficulté à rattacher son terrain à une branche de la discipline : est-ce de l'ethnologie d'entreprise ? « Un navire est une entreprise mais il est beaucoup plus que cela et c'est pourquoi l'ethnologie des navires de commerce n'est pas à proprement parler une ethnologie de l'entreprise même si elle inclut, en partie au moins, cette dimension. Il est en fait un modèle réduit de la société où grossissent certains aspects de la vie sociale, imperceptibles ailleurs. »[2] Cette réduction n'est cependant pas une miniature fidèle de la société : « Certains aspects de la vie sociale, imperceptibles ailleurs » y apparaissent grossis. Le bateau est un miroir social déformant. Il apparaît ici comme une loupe.

Les caractères anthropomorphiques du navire décrits précédemment paraissent participer à l'adoption du modèle de la miniature sociale. En effet, pour Maurice Duval, le navire de commerce est « plus qu'une entreprise » car « pour les marins, "un navire a une âme", et pour eux ce n'est pas une métaphore, comme nous le verrons »[3].

La même logique est exprimée par Cécile Barraud au sujet de la société d'agriculteurs de Tanebar-Evav en Indonésie qui produit et utilise des voiliers comme moyen de communication et d'échange avec d'autres îles :

> Dans de nombreuses sociétés, le bateau est personnalisé et, par métaphore, souvent décrit sous des traits anthropomorphiques. Mais s'agit-il vraiment toujours de métaphore ? Les mythes, les rituels, les discours et activités quotidiens, particulièrement en Asie du Sud-Est, tendent à montrer que le bateau n'est pas simplement comparé à l'homme mais qu'il a une place en tant qu' "qu'être vivant" participant de la constitution de la société. […] le bateau n'est plus identifié seulement à la femme, mais à la société tout entière qui s'exprime et ne fait qu'un avec l'idée du bateau et de ses occupants. Le bateau est alors compris comme unité sociale pourrait-on dire et non plus comme navire. […] Du bateau comme de la terre de l'île, les gens disent *itumud i'it*, « c'est notre corps ». L'expression « bateau et ses occupants », comme celle de « maison et ses occupants », est nécessaire pour intégrer le fait que dans l'idéologie globale de cette société, maison et bateau ne peuvent pas être considérés comme des objets, mêmes « symboliques ». Ils représentent une certaine image de la société, ils « sont » la société, à des niveaux de relations différents.[4]

[1] Maurice DUVAL, *Ni morts, ni vivants : marins !..., op. cit.,* p. 22.
[2] *Id.*, p. 18.
[3] *Ibid*., p. 19.
[4] Cécile BARRAUD, « Le bateau dans la société ou la société en bateau ? Image et réalité du voilier pour la société de Tanebar-Evav (Kei, Indonésie de l'Est) », *Anthropologie maritime*, N°5, 1995, p. 97 et 102.

La métaphore anthropomorphique est utilisée par les membres de cette société : le bateau est conçu comme un modèle du corps humain et, par homologie, du corps social. L'intitulé de l'article, *Le bateau dans la société ou la société dans le bateau ? Image et réalité du voilier*, explicite clairement la question en jeu : celle des rapports entre le bateau et la société en tant que catégories conceptuelles.

Pour comprendre la place du voilier dans cette société, Cécile Barraud l'insère dans « un système d'idées-valeurs » qui régit la société : « Une précédente analyse a montré comment les deux valeurs qui structurent cette société s'agencent dans la morphologie sociale et les rituels en référence à la totalité figurée par le bateau en mer avec son équipage et ses passagers, à la fois expression et idée du tout de cette société. Cette totalité incorpore l'interrelation entre le monde des vivants et celui des ancêtres ou des êtres surnaturels qui, ensemble, constituent la société. Il y a un tout indissociable, qu'une approche opposant morphologie d'une part, croyances de l'autre par exemple, conduirait à ignorer. »[1] Le bateau peut être analysé à la fois comme représentant d'un tout, c'est-à-dire « une totalité figurée par le bateau en mer », et comme « la relation entre les différents territoires » - la maison, le village, le territoire du village.

Il apparaît comme un concentré de « principes constitutifs de l'organisation de cette société ». Sa construction et son utilisation déclinent les thèmes de la naissance, de la différence des sexes, du mariage, de la relation entre le territoire de l'île et le monde alentour, des règles hiérarchiques, des relations entre les vivants et les morts, etc. : « Tous ces éléments et leurs interrelations sont présents dans le bateau, qui n'est donc pas seulement une image de la société, mais qui représente l'idée que la société se fait d'elle-même, dans sa relation à cet ailleurs non défini. […] Le bateau est à la fois un être vivant et complet – comme femme, arbre, etc. -, un élément du tout, mais aussi le tout, intégrant cette circulation d'éléments qui assure la permanence de la société. »[2]

Pour Cécile Barraud, le bateau, s'il concentre un grand nombre de caractéristiques socioculturelles, n'est cependant pas une simple image, reflet passif de la société qui le produit et l'utilise : il exprime une identité pour soi et pour les autres.

Jacques Ivanoff développe une thèse proche au sujet du bateau des Moken[3]. Sa construction et son utilisation affirment l'idéologie nomade propre à la société Moken : échancrures représentant la digestion et donc le choix du non–stockage ; répartition des tâches à bord qui associe le bateau au couple ; etc. L'auteur insiste sur le fait que le mode de vie Moken relève d'un choix. Il n'est pas déterminé par des facteurs climatiques, techniques ou autres. L'analyse matérielle, sociale et symbolique du bateau apparaît ici comme un analyseur de la société et plus particulièrement de l'idéologie qu'elle affiche dans ses relations avec les autres sociétés.

B. Une société divisée

La représentation du bateau comme un tout social coexiste avec celle d'un lieu où s'opère de façon radicale une division de la société entre hommes et femmes. Pour Gabriella Mondardini Morelli, l'étude de la position des femmes dans les communautés maritimes apparaît comme une sorte d'analyseur privilégié des rapports sociaux de sexe, en raison du

[1] Cécile BARRAUD, « Le bateau dans la société ou la société en bateau ? … »…, *op. cit.*, p. 99-100.
[2] *Id.*, p. 108.
[3] Jacques IVANOFF, *Moken : les naufragés de l'histoire…, op. cit.*

pouvoir donné aux femmes, à terre, pendant l'absence des hommes. Elle cite P. Thompson : « Les communautés maritimes ont une importance particulière pour comprendre la position des femmes, soit dans le passé, soit dans le présent. Celles-ci offrent en effet une remarquable opportunité pour expliquer la variété dans la distribution du pouvoir entre les sexes, dans la famille et dans la société en général. »[1]

La division sexuelle de la société se cristallise par l'appropriation masculine du bateau et celle, féminine, du territoire terrestre. Le navire est ici territoire masculin. Son étude permet de mettre à jour l'organisation matérielle, sociale et symbolique d'un groupe masculin. Il n'est en aucun cas le reflet "concentré" de la société. Par contre, l'étude de la communauté masculine à bord, complétée par celle féminine à terre, peut permettre d'interroger les distinctions de sexe en vigueur. Par distinction de sexe, je fais référence au concept développé par Irène Théry comme « le genre non pas des personnes mais des relations sociales » : « Il ne s'agit donc pas d'étudier "le" masculin ou " le" féminin comme attributs des individus, mais la façon dont prend sens dans une société la diversité des formes de l'action modalisée par la distinction masculin/féminin dessinant les manières d'agir attendues des partenaires d'une vie sociale de l'un et l'autre sexe. »[2]

1) Les hommes en bateau et les femmes à terre

J'ai évoqué précédemment la construction sociale de la navigation de plaisance comme « passion masculine » et présenté l'existence du « tabou du lapin » à bord, tabou associé à celui des femmes. En effet, dans de nombreuses cultures, notamment occidentales, l'utilisation du bateau est réservée aux hommes. Ces derniers peuvent ainsi partir en mer pendant un temps long. Une organisation sociale singulière se met en place : le domicile terrestre est conçu comme territoire des femmes et le bateau comme celui des hommes. « Dans les cas observés [par Gabriella Mondardini Morelli], la relation entre les sexes constitue un des indicateurs de la spécificité culturelle des pêcheurs, car la division sexuelle du travail y apparaît plus nette que dans d'autres groupes sociaux ; par exemple, comparativement à l'arrière-pays paysan où, souvent, les femmes travaillent dans les champs avec leurs hommes, elles est marquée par un modèle rigide de division spatiale : la mer est le lieu des hommes, la terre celui des femmes. »[3]

La force des rôles statutaires est telle que lorsque les hommes rentrent à terre, il leur est difficile de trouver une place. Paul Jorion évoque cette situation à propos de l'organisation familiale des pêcheurs de l'île de Houat. Il parle de « ménage fendu ». Un marin interrogé par l'auteur déclare : « Dans notre métier, la femme et l'homme ne vivent pas ensemble. Le pêcheur ne connaît pas ses enfants : les petits, ça change tous les jours, on les suit pas. Et quand on rentre, on a d'abord envie de se reposer. Le père rentre à la maison, et pour lui, c'est comme si les choses reprenaient leur cours normal. Mais ce n'est pas vrai : il est un intrus dans sa propre maison. »[4]

---

[1] P. THOMPSON, « Il potere nel privato. Variazioni esplicative nelle comunità maritime », *La ricerca folklorica*, N°21, 1992, cité par Gabriella MONDARDINI MORELLI, « Doux « hommes de terre ». Le statut des femmes dans certaines communautés maritimes italiennes », *Anthropologie maritime*, N°4, 1992, p. 171-180, p. 172.

[2] Irène THÉRY, *La distinction de sexe…, op. cit.,* p. 228.

[3] Gabriella MONDARDINI MORELLI, « Doux « hommes de terre ». Le statut des femmes dans certaines communautés maritimes italiennes », *Anthropologie maritime*, N°4, 1992, p. 171-180, p. 173.

[4] Paul JORION, « Hommes, femmes et « l'intérêt supérieur du ménage » à la petite pêche », *Terrain*, N°12, 1989, p. 67-79, p. 69.

Serge Dufoulon montre une division spatiotemporelle identique pour les marins de la Marine nationale. Le temps passé à terre est un « temps domestique », régit par les femmes : « Le temps domestique est marqué, en propre, par la prééminence du féminin sur le masculin. Durant les longues périodes d'absence, ce sont les épouses qui devront prendre en charge l'éducation des enfants, la gestion totale des problèmes du foyer, les maladies, les accidents des membres de la famille, etc. »[1]

La vie des marins de commerce, observée par Maurice Duval, s'organise selon une logique semblable : « La vie terrienne se déroule dans un univers géré quasi intégralement par les femmes. Inversement, sur un navire, des tâches habituellement dévolues aux femmes dans notre société, doivent nécessairement être accomplies par les hommes (blanchissage, nettoyage, etc.). L'absence prolongée et fréquente des maris fait reposer sur les épouses l'ensemble des responsabilités : ce sont elles qui régissent la totalité des problèmes inhérents à la vie quotidienne. […] D'une certaine manière, les hommes sont pris en charge à terre par leurs épouses, renversant en cela le modèle familial qui prévaut dans nos sociétés. »[2]

Lorsque le bateau est réservé aux hommes, il s'opère un renversement des rôles sociaux. Le bateau est alors un miroir renversant. À bord, les hommes deviennent des « hommes d'intérieur »[3] en effectuant des tâches féminines. À terre, les femmes occupent les rôles d'autorité et de responsabilité attribués majoritairement aux hommes dans le monde du travail.

Dans le cas de la plaisance, il existe des pratiques exclusivement masculines, comme les régates ou les navigations hivernales, en solitaire ou entre amis. Dans ce cas, les épouses restent à terre. Cela peut être, pour elles, l'occasion de retrouver un temps et une maison pour soi, de faire des choses qu'elles n'ont pas le temps d'effectuer pendant la semaine. Pour les époux, c'est aussi une façon de développer une sociabilité masculine et d'acquérir l'expérience de navigation nécessaire à l'occupation du rôle de chef de bord lors des croisières familiales. Pour d'autres couples, la passion masculine dévorante pour la navigation et son corollaire, le faible enthousiasme féminin, deviennent un prétexte pour ne pas passer du temps ensemble.

Le plus souvent, le temps de navigation masculine alterne avec celui de la navigation entre amis, en couple ou en famille. Ainsi, lors du voyage familial circumatlantique, Ludovic a effectué les traversées de l'Atlantique en solitaire pendant que Marianne et les enfants habitaient dans la famille, en métropole. Pour tous, ce fut l'occasion de faire une rupture avec la vie familiale à bord, de retrouver un peu d'espace et de temps pour soi. Marianne reprit son activité professionnelle ; les enfants apprécièrent la vie en ville. Pour Ludovic, traverser l'Atlantique en solitaire était un rêve qu'il a pu accomplir. La vie en famille à bord, qu'elle soit de courte durée, estivale, ou plus longue, pose la question de l'organisation sociale à bord.

2) Hommes et femmes sur le même bateau

Dans les sociétés où les femmes et les hommes naviguent ensemble, comme c'est le cas en Asie dans la société Moken ou bien en Occident chez les mariniers, il existe une stricte répartition des tâches à bord.

[1] Serge DUFOULON, « Culture marine et temporalité : du quotidien au mythe »…, *op. cit.*, p. 474.
[2] Maurice DUVAL, *Ni morts, ni vivants : marins …, op. cit.,* p. 28.
[3] *Id.*

Chez les Moken, malgré « une apparente égalité des sexes » pour ce qui concerne les soins aux enfants et, dans une moindre mesure, les tâches ménagères, « la division sexuelle du travail demeure un des piliers de la structure sociale ». Cette division attribue le domaine de la collecte en mer à l'homme :

> Le domaine de la collecte féminine est l'estran ; elle trouve là une grande partie des accompagnements du riz (coquillages, huîtres, squilles, vers de sable…) ; le domaine de l'homme est la mer où il trouvera les monnaies d'échange (coquillages de porcelaine, holothuries…) destinées à obtenir le précieux riz, constituant l'essentiel des repas. L'homme, le riz, l'extérieur (chez les Moken, les concepts d' « extérieur » et de « mer » s'expriment par un seul et même mot), l'échange inter-ethnique négatif et les destabilisations qu'il entraîne sont équilibrés par les collectes des femmes, gardiennes de la tradition d'autosubsistance symbolisée par l'estran. L'équilibre des repas dépend donc de l'harmonie du couple où chacun a une part de responsabilité dans la constitution des repas quotidiens.[1]

Chaque embarcation moken s'organise autour de la famille nucléaire. À bord, les tâches propres à la navigation sont réparties entre la femme et l'homme : « La division sexuelle des tâches permet l'équilibre des repas et la bonne marche du bateau. Pour être indépendante, chaque embarcation doit compter à son bord un homme et une femme. Celle-ci est chargée du maniement de la perche de propulsion, à laquelle est attachée une pointe en fer amovible que l'homme installera pour harponner les tortues. La femme est chargée de la barre et l'homme de la voile. »[2]

En France, la batellerie artisanale est organisée autour de la famille nucléaire depuis le 19e siècle. Chacun y a un rôle bien défini en fonction de son sexe et de son âge :

> L'artisan qui possède un bateau vit constamment à bord avec sa femme et ses enfants. Le marinier occupe la place du capitaine, tandis que son épouse assure les tâches de second ou matelot. Les enfants, souvent nombreux, apportent une aide nécessaire au bon fonctionnement de la péniche, déchargeant un peu leur mère de son travail domestique. Chaque membre de l'équipage a une fonction précise qui évolue dans le temps, comparativement au rythme du roulement des bateaux dans la transmission. Seule exception : le marinier qui est devenu capitaine, le reste à vie. Dans un premier temps, la jeune épouse assure le rôle du matelot indispensable qu'exige la profession. Elle se charge de l'entretien du bateau et intervient surtout lors du passage des écluses où sa présence à l'amarrage ou au macaron est nécessaire. Devenue mère de famille, elle est déchargée de ses fonctions et s'occupe uniquement de ses enfants et du travail domestique. Un commis tout d'abord, et son fils aîné ensuite, la remplacent à son poste. Tout comme ses jeunes enfants, elle devient alors une aide à la navigation du bateau. Lorsque tous ses enfants sont installés sur leurs propres péniches, elle retrouve sa place de second et navigue de nouveau avec son époux comme au début de leur navigation commune.[3]

Fabienne Wateau montre comment les rôles de la femme et des enfants à bord évoluent au cours du temps. Le bateau est à la fois le lieu de travail et d'habitation : alors que l'homme se consacre entièrement au rôle de capitaine, la femme doit concilier les tâches de navigation, d'éducation et domestiques.

---

[1] Jacques IVANOFF, « Les femmes moken : entre terre et mer », *Anthropologie maritime*, N°4, 1992, 139-152, p. 140.
[2] Jacques IVANOFF, *Moken : les naufragés de l'histoire…, op. cit.,* p. 433.
[3] Fabienne WATEAU, « Gens de l'eau. Structure familiale de la batellerie artisanale du Nord de la France », *Ethnologie française*, N°XIX, T.4, 1989, 350-361, p. 353.

La navigation de plaisance se situe au carrefour des problématiques qui viennent d'être évoquées. En tant que « passion ordinaire » masculine décrite par Maurice Duval[1], la pratique du voilier de plaisance s'inscrit dans la division sexuelle attribuant à l'homme le territoire du bateau et à la femme celui de la maison à terre. En effet, les couples rencontrés adoptent cette appropriation sexuée des territoires terrestre et nautique. Cela se manifeste par l'investissement masculin dans l'entretien matériel du bateau, par une pratique de navigation en solitaire ou entre hommes ainsi que par l'appropriation du rôle de chef de bord lors des navigations en famille. La répartition genrée des tâches à bord ne trouve pas sa source dans l'appartenance à une « nature » féminine « naturellement » peu encline à se passionner pour la navigation[2] – que dire alors des milliers de femmes stagiaires des écoles de voile tout comme des figures féminines héroïques et sportives de la plaisance ? La division des rôles entre les hommes et les femmes à bord, tout comme l'exclusion de ces dernières des postures de passionnées comme de celles de chefs de bord s'expliquent. Je montrerai plus loin l'importance d'une part, de la construction sociale et historique du yachting comme passion masculine, avec le thème du « yacht pour un homme seul » et d'autre part, celle de la difficulté, pour une femme, de concilier les rôles de chef de bord, d'équipière, d'épouse et de mère lors des navigations en famille. Une approche relationnelle montre que ce n'est pas en se référant à une « nature » féminine – biologique ou psychologique – qu'il est possible de comprendre la distinction de sexe en plaisance mais bien en considérant les différents statuts des femmes et donc les attentes sociales qui y sont attachées.

La navigation de plaisance, le plus souvent saisonnière, plus rarement annuelle ou pluriannuelle, conjugue véhicule nautique et habitation familiale. Chaque membre de la famille a un rôle défini selon la division sexuelle en vigueur dans les marines occidentales étudiées par les anthropologues. Ainsi, l'homme-chef de bord se consacre à la navigation ainsi qu'à des tâches matérielles qui seraient considérées comme féminines sur le territoire terrestre : entretien du bateau (par exemple nettoyer le bateau de fond en comble après une croisière), activité de couture (recoudre les voiles, faire des surliures, coudre des sangles) et souvent la préparation du « vrai » repas chaud du soir.

La femme, lorsqu'elle navigue en couple, à expérience nautique égale, est équipière. Mère, elle s'occupe des enfants, laissant à son compagnon-chef de bord le soin de faire naviguer seul le bateau. Du coup, elle peut profiter des heures de navigation pour effectuer des activités qu'elle n'a pas forcément le temps d'accomplir à terre.

Ainsi, la division sexuelle des tâches à bord des voiliers ne reproduit pas celle en vigueur à terre. La structure familiale observable à bord n'est pas la réplique de celle à terre. Le modèle du bateau comme simple reflet de la société n'est pas pertinent.

En choisissant de naviguer, les couples que j'ai rencontrés adhèrent à un modèle relationnel hiérarchique. La problématique sous-jacente à la pratique familiale du voilier comme véhicule et habitation de loisir est celle de l'articulation entre une relation vécue à terre sur un modèle égalitaire et celle en mer, hiérarchique. Néanmoins, la singularité de cette organisation sociale dans un cadre de loisir, donc *a priori* choisi, pose la question des particularités du modèle socioculturel auquel elle se réfère, ainsi que celle des raisons de son maintien.

[1] Maurice DUVAL, « Toutes voiles dehors, cap sur le rêve ! »…, *op. cit.*

[2] Fabienne WATEAU insiste sur la construction sociale de la division sexuelle des rôles en batellerie artisanale : « Une fille est tout aussi capable qu'un garçon de naviguer, - et sa compétence est chaque jour prouvée – pourtant, statutairement elle ne devient jamais (ou très rarement) capitaine ». *Id.*, 1989, p. 354.

C. Le couple bateau/maison

Dans les travaux anthropologiques, le bateau est souvent comparé à la maison, tous deux figurant une unité matérielle, sociale et territoriale. La référence à la maison surgit dès lors que le bateau est considéré comme un lieu de vie : « Les bateaux, intermédiaires matériels et symboliques entre les hommes et les milieux marins, sont des espaces de travail comme de vie. Le bateau est donc un objet dont les sens sont nombreux : pour les uns, maison, expression d'une représentation du monde…, pour les autres, symbole d'un ordre "marin" différent de celui appliqué à terre. »[1] Analyser le bateau comme lieu de vie implique de faire appel aux catégories conceptuelles utilisées pour étudier les habitations à terre.

Comme pour le modèle du « miroir social », deux points de vue sont développés autour de la référence à la maison. Un premier point de vue considère le bateau comme l'équivalent d'une maison sur l'eau. Le modèle d'analyse de la maison terrestre est alors appliqué au bateau. Un second point de vue propose d'étudier le bateau comme habitation nautique dans ses rapports à l'habitation terrestre. Dans ce cas, la vie à bord, toujours transitoire, ne prend sens que par rapport à celle à terre. La comparaison entre le bateau et la maison à terre permet de mettre en évidence les singularités propres à chaque habitation tout en soulignant les continuités qui les traversent.

Ces deux points de vue ne sont pas incompatibles. Au contraire, les anthropologues les utilisent souvent l'un après l'autre dans une même étude, ces deux modèles d'interprétation apparaissant complémentaires pour rendre compte de l'alternance spatiotemporelle propre aux société nautiques.

1) Le bateau est la maison sur l'eau

Dans le cas où le bateau est analysé comme une maison sur l'eau, ses caractéristiques de lieu clos et restreint sont mises en avant. Ainsi, Maurice Duval propose de rapprocher l'ethnologie du cargo de l'ethnologie rurale, du fait de la « coïncidence entre unité de résidence, unité de production et unité de loisir à bord ». L'auteur compare le navire de commerce à un habitat regroupant un ensemble d'habitations : « En outre, il est une véritable usine, c'est un lieu de vie collective, mais c'est aussi un ensemble de demeures et presque un habitat dans la mesure où plusieurs habitations y sont regroupées. »[2]

À l'encontre des représentations communes sur les marins comme hommes d'extérieurs, aventuriers en prise directe avec les éléments naturels – vent, pluie et vagues -, Maurice Duval qualifie les marins de commerce d' « hommes d'intérieur ». De fait, en mer comme à terre, les marins se définissent comme « casaniers » : « Cet attachement à la sédentarité est une des sources principales de conflits avec leurs épouses, à tout le moins d'opposition, car ils rechignent à sortir et notamment à partir en vacances. »[3]

En mer, les marins de commerce affirment ne plus voyager. Les escales, qui jadis autorisaient une rencontre avec le pays abordé, sont si courtes qu'elles ne permettent plus cette découverte de l'altérité.[4] L'auteur explique qu'ils préfèrent rester à l'intérieur du navire et ne pas sortir sur le pont. Le soir, ils s'enferment à clé de peur des agressions par des

[1] Aliette GEISTDOERFER, « Introduction. Des hommes et des bateaux »…, *op. cit.*, p. 8-9.
[2] Maurice DUVAL, *Ni morts, ni vivants : marins !..., op. cit.,* p. 19.
[3] *Id*., p. 28.
[4] *Ibid*., p. 30.

passagers clandestins éventuels. Ce goût pour l'enfermement au sein d'une nature hostile s'exprime aussi par les choix architecturaux privilégiant des hublots étroits laissant peu entrer la lumière dans les cabines.

Le navire de commerce devient ainsi un paradigme de la clôture, de l'enfermement, de la maison. L'auteur fait remarquer que l'équivalence symbolique entre le bateau et la maison est présente dans la mythologie grecque : la déesse Hestia est ainsi « sœur du dieu de la mer, déesse du dedans, du clos, des repas, de la sécurité, etc. De plus, son nom signifie "autel du foyer" et "mât du navire". […] Il y a quelque chose de commun entre ces deux lieux [le dedans et le navire] et le culte de Hestia qui établit un parallèle entre le foyer de la maison en tant qu'il est l'intérieur par excellence, et le navire lui aussi intérieur, indépendamment de sa mobilité essentielle. Ce sont deux lieux de protection, deux refuges. »[1]

Pour Maurice Duval, c'est le côté « casanier » des marins qui rend pertinent l'utilisation du modèle de la maison pour rendre compte de la vie à bord des navires de commerce. Le modèle de la maison comme intérieur, foyer et refuge est sollicité pour décrire la vie à bord. Cependant, ce modèle ne se confond pas avec la maison réellement utilisée à terre. L'auteur décrit d'ailleurs les particularités tant sociales qu'architecturales du navire, du château aux cabines et aux lieux de restauration, particularités qui diffèrent beaucoup de celles de l'habitation individuelle. Le temps en mer et le temps à terre sont associés à des univers différents : des marqueurs matériels rappellent cette discontinuité, comme par exemple le changement de tenue vestimentaire et de montre. D'autres tentent de rétablir la continuité, comme l'entretien de plantes vertes, qui constitue le pendant de l'activité de jardinage terrestre.

Le navire de commerce n'est pas la maison à terre. Cependant, la vie à son bord est vécue selon un modèle de goût pour l'intérieur, modèle associé dans notre société occidentale à la maison. Pour Roland Barthes, il s'agit plus précisément du modèle de la maison bourgeoise.

La référence à la maison est également utilisée par Denise Vogeleisen au sujet de la batellerie : « Si la péniche est une gigantesque cale tenue de convoyer un fret d'un lieu à un autre, donc un véhicule, un moyen de transport, elle est aussi, depuis l'arrivée des femmes et des enfants à bord, une unité familiale mobile, transmise de génération en génération, et assimilée à une maison flottante. »[2] L'auteure utilise le modèle de la maison terrestre pour décrire la péniche. Le fait que la péniche soit, pour la famille nucléaire, un lieu d'habitation comme de travail favorise cette assimilation. Comme arguments, Denise Vogeleisen cite l'utilisation à bord de certains mots propres à l'habitation terrestre (« grenier », « toit », « trappes de cave »), ainsi que la parenté architecturale de certains éléments de la péniche avec la maison terrestre (« portes », « volets »).

Dans le même article, elle entreprend une comparaison entre l'habitation en péniche mobile, lors de l'activité professionnelle, et l'habitation sédentaire qui intervient au moment de la retraite. La péniche est alors soit habitée à quai, soit abandonnée au profit d'une maison terrestre. Au terme de cette comparaison, elle conclut son article par : « Habitat flottant et habitat fixe ne cessent de s'interpénétrer. L'un est l'autre ». Ici, la référence à la maison terrestre n'est plus utilisée comme un modèle conceptuel permettant de mettre en valeur, par analogie, une caractéristique commune – comme le goût des marins de commerce pour l'intérieur – mais comme une homologie. La différence tant matérielle que sensorielle entre les deux habitations est niée au profit des continuités tissées entre elles par les mariniers.

Cependant, les développements de l'article et les extraits d'entretiens cités ne me paraissent pas permettre l'assimilation complète de la péniche à la maison terrestre comme le

[1] Maurice DUVAL, *Ni morts, ni vivants : marins ! …, op. cit.,* p. 34.

[2] Denise VOGELEISEN, « La péniche, une maison flottante », p. 209-232 in : *Cultures et habitats. Douze contributions à une ethnologie de la maison*, Paris, L'Harmattan, 1999, p. 209.

fait Denise Vogeleisen en introduction et en conclusion. Ainsi, un marinier de 70 ans interrogé déclare : « Une péniche, c'est comme une maison, sauf que c'est plus petit ». Pour lui, la péniche n'est pas une maison : c'est « comme » une maison, et en plus, ce n'est pas tant que ça comme une maison car « c'est plus petit ». De plus, dans les entretiens faits auprès des mariniers à la retraite habitant à terre, la comparaison avec la vie en péniche, si différente, apparaît clairement. Ils ne cessent de le rappeler :

> Il y a ceux qui regrettent le logement d'à bord en l'idéalisant a posteriori et en l'opposant sans relâche à l'espace de leur nouvelle demeure à terre. Le plus frappant, c'est qu'unanimement on parle du peu d'espace qu'offre une maison comparativement à la péniche. « Avant on avait plus de place, on a encore plein de cartons, alors qu'on a une maison de quatre pièces » (marinier retraité). [...] Les femmes non originaires du milieu batelier […] manifestent leur plaisir à avoir enfin de la place et des meubles. « A terre, j'ai des meubles et surtout je peux décorer les murs avec ma collection de cartes postales. Quand je reviens au bateau, je n'ai plus qu'à ranger mes cartes dans un album, car c'est tellement petit qu'il n'y a pas de place pour les accrocher ». Si les discours souvent nostalgiques ne sont pas spécifiquement féminins, il apparaît que les femmes « s'ennuient », « ont le temps long » autrement que les hommes, à la fois du bateau et de l'intérieur de leur cabine.[1]

Ainsi, les mariniers sédentarisés à terre peuvent ou non regretter la vie en péniche. Cependant, dans les deux cas, ils distinguent clairement les deux habitations. L'une n'est pas l'autre, malgré les tentatives d'aménagement de la maison avec des éléments de la péniche. En effet, Denise Vogeleisen décrit ces pratiques d'aménagement qui tentent de réduire la différence entre l'habitation en péniche et celle à terre. Ainsi, les tables de nuits, la porte du bateau, un morceau de la cale, la timonerie sont récupérés pour être installés dans la maison.[2]

Pour les mariniers interrogés par Fabienne Wateau, « le bateau, c'est avant tout une cale. […] L'espace réservé à la vie vient en surplus »[3]. Elle utilise différents termes pour désigner l'espace dévolu à la vie quotidienne : « espace habitable » et « logement ». Les mariniers distinguent « la cabine » - cuisine, table, penderies et chambres - et « la marquise » ou « timonerie » - poste de pilotage avec macaron de direction, téléphone fluvial, radio, tabouret. La cabine et la timonerie sont situées à l'arrière du bateau. Ce sont des espaces privés réservés aux amis et à la famille. Fabienne Wateau utilise le vocabulaire goffmanien pour distinguer l'espace antérieur comme espace de représentation, de l'espace postérieur privé. Le logement avant, souvent destiné au commis ou au matelot est un espace intermédiaire entre l'espace de représentation et celui privé.

Elle discute les termes désignant cet espace habitable : ce n'est pas une résidence car celle-ci est associée au territoire terrestre ; ce n'est pas un domicile fixe car ce dernier est représenté par l'adresse postale d'un café, d'un ami ou d'un bateau chapelle : « Pourtant, il existe bien une maison : le bateau. Celle-ci, sorte de maison escargot, n'existe pourtant que pour satisfaire avant tout une activité professionnelle »[4]. Ainsi, en batellerie, le logement ne doit pas détourner le bateau de sa fonction de transport de fret : « Conjugaison parfaite de l'habitat et du bateau, le logement arrière est toujours perçu comme un "coin aménagé" de la cale. Les cabines vastes et luxueuses ne sont pas raillées par jalousie, mais comme disent les

[1] Denise VOGELEISEN, « La péniche, une maison flottante » …, *op. cit.*, p. 224-225.
[2] *Id.*, p. 226 et 230-231.
[3] Fabienne WATEAU, *Organisation sociale et représentation de l'espace chez les mariniers de Conflans Sainte-Honorine*, Mémoire de maîtrise d'ethnologie : Université de Paris X-Nanterre : 1987, p. 27-28.
[4] *Id.*, p. 87-88.

mariniers “parce qu’elles détournent de la vocation première de la batellerie qui est le transport de fret”. »[1]

Comment les mariniers définissent-ils alors leurs « chez nous » ? Fabienne Wateau s’interroge à propos de la « notion de territoire » et de « représentation de l’espace » des mariniers. Elle utilise une terminologie conçue pour les « gens d’à terre » - « espace domestique et espace sauvage » - qui peut sembler inadaptée aux « gens de l’eau » :

> Si j’ai toujours jusqu’alors opposé la terre et l’eau, les gens « d’à terre », aux « gens de l’eau », c’est parce que pour les mariniers cette distinction est réelle et fort marquée. Cependant, pour ce qui est des espaces et de la domesticité, la représentation ou même la conception est semblable. Est domestique tout ce qui est familier, connu, approprié, utilisé, que cet espace, le bateau, soit mouvant ou non. Ce terme n’entraîne plus ici la sédentarité, l’agriculture ou l’élevage mais se comprend plutôt dans son concept, et sera utilisé, faute de mieux, en ce sens. Il resterait alors à trouver de nouveaux termes pour la voie d’eau.[2]

Pour parler de l’espace habitable, elle choisit d’utiliser le concept de « domesticité » en tant qu’espace « familier, connu, approprié, utilisé ». Il s’avère alors que l’espace domestique s’étend au-delà des limites du bateau : « Les mariniers le répètent assez : “Mon fief, c’est le bateau et la rivière”. Lieux de vie et lieux de navigation constituent “l’espace domestique vrai” dans lesquels l’individu se sent non seulement en sécurité mais aussi chez soi. Plus que la maison elle-même, l’espace domestique s’étend à l’élément naturel sur lequel le marinier navigue. »[3]

Ici, la maison est associée à la notion de chez-soi. L’espace de la maison, c'est-à-dire « l’espace domestique » s’étend au bateau et à la rivière. L’auteure distingue ensuite des espaces de moins en moins domestiqués et de plus en plus sauvages : les quais et les berges correspondent à un « espace domestiqué », les villes gagnées pour répondre à diverses nécessités à un « espace sauvage apprivoisé » et l’espace non fréquenté à un « espace sauvage vrai ».

Joëlle Kuhne s’interroge sur l’habitation du bateau pousseur, péniche de transport de marchandises qui héberge des équipages adultes, à tour de rôle. Au contraire des équipages familiaux décrits par Fabienne Wateau et Denise Vogeleisen, ceux des bateaux pousseurs résident à bord de façon transitoire. Pour Joëlle Kuhne, les bateliers habitent le bateau en se référant à l’habitation terrestre :

> Les hommes à bord sont hantés par leur habitation « à terre » : ils l’ont dans leur tête, dans leur imaginaire, en eux, avec eux, mais non autour d’eux. C’est pourquoi l’habitat qu’est le pousseur a quelque chose de fantomatique : sa réalité concrète est plutôt froide ; elle a besoin d’être habillée de l’intérieur pour trouver une certaine chaleur qui peut se déceler au travers de petits indices. […] Les équipages ne participent à aucun moment aux différents stades de la construction de leur outil-maison. […] Les occupants ne pourront apporter que des modifications de détail, et c’est dans ces détails que l’on pourra lire une intimité relative.[4]

À bord du bateau pousseur, « les cinq sens [sont] à dure épreuve ». Ces particularités font que « le pousseur n’est pas une habitation au sens courant du terme. Ce n’est pas sa

[1] Fabienne WATEAU, *Organisation sociale et représentation de l’espace chez les mariniers …, op. cit.,* p. 141.
[2] *Id*., p. 98.
[3] *Ibid*., p. 99.
[4] Joëlle KUHNE, « Une habitation fantôme : le bateau pousseur », p. 233-246 in : *Cultures et habitats. Douze contributions à une ethnologie de la maison*, Paris, L’Harmattan, 1999, p. 234.

fonction première ni sa raison d'être. Il l'est par nécessité »[1]. Comme pour les équipages familiaux, la fonction d'habitation du bateau passe après celle de transport. Cependant, à bord du pousseur, les bateliers peuvent encore moins mettre en place un modèle d'habitation conçu sur le modèle terrestre comme espace d'intimité, du privé.

Alors que les personnes interrogées par Fabienne Wateau étendent leur représentation du « chez soi » au-delà de la péniche, à la rivière, celles du bateau pousseur semblent la réduire à leur vie imaginaire. Paradoxalement, le bateau pousseur, appelé aussi « bateau-cage », est un symbole de liberté et d'évasion pour les bateliers. Le mouvement constant qui anime la péniche, la vie en huis clos, le système des quarts créent « cette sensation de liberté, qui émane pourtant d'une contrainte extrême » :

> Le sentiment de liberté sur le pousseur est lié à des impressions fondées non matériellement, mais sur une imagination profonde. […] Cette rêverie construit aussi l'espace privé, intime de l'être. La maison intérieure, souvent copie sublimée de celle d'à terre, à la fois abrite et habite l'homme. Son véritable habitat, sa maison profonde, ont leurs fondations en lui-même. Les murs en sont échafaudés sur des supports minimes et éphémères, une photo, une pièce de vêtement, une gâterie alimentaire qui prolongent en rêve la maison terrestre. L'espace privé, sur le pousseur, est en fait, on l'aura compris, un espace intérieur qu'on porte avec soi et qui peut être transporté en tout lieu. [2]

Pour Joëlle Kuhne, le modèle de la maison terrestre comme espace privé et intime est réduit à l'imagination des bateliers, ces derniers ne pouvant pas reproduire matériellement un espace intime dans l'exiguïté, le bruit et la promiscuité de leur cabine. Le bateau est une habitation par défaut. Il n'est pas une maison. Remarquons que c'est dans ce cas que survient le sentiment de liberté.

Ces différents travaux montrent la nécessité de développer des outils conceptuels à propos d'un objet singulier : le bateau habité. La difficulté de cet exercice vient de l'utilisation de concepts issus de l'analyse des habitations terrestres. Ainsi, la notion de maison a été utilisée par ces quatre auteurs de manière très différente. Pour Maurice Duval, elle permet de rendre compte du goût des marins pour la vie en intérieur ; pour Denise Vogeleisen, de faire le lien entre le temps de l'habitation sur l'eau et celui de la sédentarisation ; pour Fabienne Wateau de définir l'espace du chez-soi domestique, étendu alors à la rivière ; enfin, pour Joëlle Kuhne, la notion de maison est le modèle matériel et imaginaire de « l'espace privé, intime de l'être ».

Le risque de l'utilisation du concept de maison est celui de la réduction des différences, par exemple entre l'habitation flottante et celle terrestre ou bien entre les différents espaces habitables que sont la cabine, la marquise ou le pont. La notion de maison est aussi utilisée comme un modèle universel du chez-soi, de l'intime, du privé. Or, ces représentations de la maison ne sont pas universelles. Elles sont occidentales et situées historiquement. En effet, les travaux des anthropologues, des sociologues comme des historiens montrent que la notion d'intimité est différente pour chaque culture, époque et groupe social.

De plus, les auteurs se réfèrent à des courants théoriques différents : anthropologie de l'espace, de l'imaginaire, structuraliste, etc. Il apparaît donc nécessaire de mettre à jour les différentes traditions anthropologiques d'analyse de la maison avant de proposer une interprétation de l'habitation du voilier de plaisance. Je propose alors de discuter dans la prochaine partie de la pertinence des concepts de maison, d'habitation, d'habitat et d'habiter en regard de mon objet de recherche.

---

[1] Joëlle KUHNE, « Une habitation fantôme : le bateau pousseur » …, *op. cit.*, p. 244.
[2] *Id*., p. 246.

2) Le bateau et la maison à terre

Une posture complémentaire à celle du bateau-maison est utilisée dans les travaux anthropologiques : le bateau est alors analysé dans ses relations à la maison à terre. L'objet de recherche est la relation existant entre le bateau et la maison, considérées comme entités matérielles différentes. Il n'est plus le bateau comme habitation.

Dans les deux sociétés présentées ci-après, le bateau n'est pas habitable comme la péniche ou le cargo. Il est utilisé pour le transport, la pêche ou comme objet d'échange. Dans ce cas, l'embarcation n'est plus considérée comme étant une maison flottante autonome mais comme appartenant à un système constitué, entre autre, par le bateau et la maison à terre. Pour chaque société, les anthropologues peuvent mettre en évidence des rapports singuliers entre les éléments du système bateau-maison à terre.

Dans la société de Tanebar-Evav, le bateau « semble ainsi concentrer en lui toute une série d'éléments en relation, qui sont des principes constitutifs de l'organisation de cette société ». Cependant, pour Cécile Barraud, son étude impose aussi celle de ses relations à la maison terrestre :

> Le bateau ne peut être étudié sans être comparé à la maison. Celle-ci est ancrée dans un espace organisé, celui du village, lui-même défini par le territoire sur lequel il fut fondé, tandis que le bateau figure la relation entre les différents territoires. Les rituels pour la construction et le lancement du bateau sont étroitement liés à l'existence de la maison. Considérée comme un corps féminin, la maison représente dans une certaine mesure le bateau. […] La maison forme ainsi une totalité, fondée comme on le verra dans le cas du bateau, sur une complémentarité hiérarchique. Mais la maison n'est pas un bateau ni identifiée à un bateau. Il s'agit d'une correspondance entre des éléments qui s'intègrent dans des relations à différents niveaux de l'idéologie.[1]

Dans cette société, la maison n'est pas considérée comme un bateau, et le bateau ne représente pas une maison. Il n'y a pas de stricte homologie entre la maison et le bateau. Ces deux entités matérielles s'intègrent de façon différente dans le système idéologique de la société.

Hélène André-Bigot propose une analyse de la place de l'embarcation dans la société des pêcheurs de Sainte-Lucie, aux Petites Antilles. Chez ces pêcheurs, la maison et le bateau entretiennent des rapports d'homologie. En effet, l'espace maritime utilisé dans le cadre de la pêche est perçu comme « une extension de l'espace terrestre ». L'auteure propose la notion de « Terroir » comme « quadrillage toponymique marin dédoublant le "terroir" terrestre » .

> Le Terroir révèle une homologie entre la maison et l'embarcation qui devient la « maison sur mer » du pêcheur et sera objet, dans le cadre du « système-jalousie », des mêmes pratiques de protection que la maison terrestre. L'embarcation est donc une extension sur mer de l'habitation, et il reste à examiner le lien spécifique qui la relie à l'espace terrestre, via la maison du pêcheur, puisque ce lien ancre l'embarcation dans le jeu du référent social et culturel. Ce lien d'homologie s'appuie d'abord sur un isomorphisme relatif au bois et à la décoration. Il se situe sur le plan des matériaux de construction presque identiques et sur celui de la similitude des motifs peints. Le même rapport apparaît sous l'angle des modes de sociabilité engendrés par la construction. Si l'on se penche sur les

[1] Cécile BARRAUD, « le bateau dans la société ou la société en bateau ? Image et réalité du voilier pour la société de Tanebar-Evav (Kei, Indonésie de l'Est) *»..., op. cit.,* p. 100.

types et les techniques de protection dont elles font l'une et l'autre l'objet, on le retrouve aussi. [1]

Ainsi, l'embarcation des pêcheurs est pensée comme le pendant maritime de la maison terrestre : elle représente le pêcheur en mer de la même manière que sa maison le représente à terre. Comme pour la maison, la construction de l'embarcation s'insère dans le système d'entraide. Les peintures sont choisies de couleurs identiques à celles qui recouvrent la maison.

Les rapports entre le bateau et l'habitation terrestre, entre le bateau et son propriétaire ou son équipage et plus généralement entre le bateau et la société, sont, à chaque fois, singuliers. Une étude anthropologique du bateau passe donc par celle de ses rapports à la société terrestre avec laquelle il est toujours en relation par le biais de sa matérialité – conception, matériaux et techniques de construction, pratiques d'utilisation -, de la composition et de l'organisation sociale de l'équipage et de son utilisation pendulaire entre temps à terre et temps en mer comme le montrent les travaux sur le nomadisme marin. Une étude de l'habitation du bateau nécessite ainsi de comparer les caractéristiques matérielles, sociales, symboliques, etc. de la vie sur l'eau avec celles en vigueur à terre. La comparaison permet d'échapper au « mythe de la clôture ». Il s'agit de décrire et de comprendre les singularités de l'articulation entre vie à bord et vie à terre.

À bord des voiliers de plaisance, les références à l'habitation terrestre sont très présentes. Rappelons qu'une des motivations des plaisanciers est de mieux voir la terre de leur bateau. À terre, l'entretien du bateau et la préparation des navigations sont des préoccupations constantes, bien que différemment partagées par les membres de l'équipage. Les plaisanciers justifient leur pratique par rapport à une représentation de la société terrestre vécue comme aliénante. Le fait de naviguer représente pour eux une liberté retrouvée.

Ainsi, l'analyse de l'habitation du voilier ne se laisse pas réduire à l'étude des pratiques et des représentations de la vie à bord, ni à celle des aménagements matériels. Pratiques, représentations et matérialité du bord sont à mettre en perspective, ou en complémentarité, avec la vie terrestre des pratiquants. Ce qui se passe à bord n'a de sens qu'en regard de la société – terrestre - dans laquelle la navigation se développe. C'est pourquoi il apparaît également important, dans la prochaine partie, de situer socialement et historiquement la plaisance en me référant aux travaux portant sur les logements bourgeois et urbains, habitations terrestres des pratiquants du yachting.

[1] Hélène ANDRE-BIGOT, « L'embarcation, métaphore d'une inscription sociale chez les pêcheurs de Sainte-Lucie »…, *op. cit.*

DEUXIEME PARTIE

POUR UNE ANTHROPOLOGIE DE L'ESPACE DU VOILIER

Comment entreprendre une anthropologie de l'espace du voilier ? Si les éléments développés dans la première partie ont permis de définir le voilier habitable comme un objet d'étude ethnologique et son habitation comme pertinents en regard d'un ensemble de travaux et d'éléments de terrains, les outils conceptuels pour décrire les singularités de son habitation par les plaisanciers restent à construire, tâche entreprise au cours du chapitre 3. Dans le chapitre suivant, ces outils seront appliqués au cas du voilier habitable dans une perspective diachronique, comparaison temporelle qui permettra aussi de s'interroger sur le modèle socioculturel de la bourgeoisie et les liens entre les dispositifs spatial des habitations et les pratiques qui s'y tiennent.

Chapitre 3 – Articuler la conception des bateaux aux pratiques d'habitation

I - Une anthropologie de l'espace pour penser les relations du spatial au social
- A - Des concepts opératoires
- B - Reformulations à bord
- C - L'espace de représentation des voiliers

II - Variations conceptuelles autour du lieu de vie
- A- La maison, l'habitation
- B - L'habiter
- C - L'habitat
- D - La boîte à outil et le terrain

Chapitre 4 – L'aménagement des yachts : du salon bourgeois au salon nautique

I - La navigation de plaisance : un loisir partagé en famille dans la société bourgeoise du 19e siècle
- A - Habiter un voilier en famille
- B - Mener soi-même son yacht

II - Quels usages d'un modèle bourgeois dans les sciences sociales ?
- A - Un modèle opératoire
- B - Une approche historique de la bourgeoisie
- C - Une culture bourgeoise ?
- D - La bourgeoisie comme catégorie sociale

III - Le yacht : un salon nautique ?
- A - Assignation des espaces du voilier de plaisance
- B - Le salon du yacht
- C - Le salon sur le pont

CHAPITRE 3

ARTICULER LA CONCEPTION DES BATEAUX AUX PRATIQUES D'HABITATION

Ce chapitre est consacré à l'anthropologie de l'espace et en particulier à l'affinement de la problématique centrale de ce travail : l'articulation des pratiques des habitants à l'habitation qu'ils occupent, celle-ci étant conçue et construite par d'autres. Il s'agit ici de construire les outils conceptuels qui me permettront d'interroger le voilier en tant qu'habitation matérielle et espace de pratiques habitantes.

Le champ de l'anthropologie de l'espace est relativement récent dans la discipline par rapport à l'ancienneté des travaux sur l'habitation. Il tente de donner une cohérence à l'ensemble des recherches qui se sont intéressées à des objets différents comme l'habitation matérielle, l'habitat auquel celle-ci appartient, et l'habiter, c'est-à-dire les pratiques des habitants. Ces travaux présentent des options théoriques différentes et souvent peu compatibles. Aussi, le recours à des références épistémologiques m'est apparu nécessaire pour tenter de restituer les travaux dans leurs contextes historique, théorique et idéologique.

L'objectif est d'affiner les concepts anthropologiques disponibles afin de proposer une interprétation de l'habitation du voilier par les plaisanciers. Cette démarche s'articulera tout d'abord, dans une première section, par la présentation des concepts opératoires de l'anthropologie de l'espace, ce qui me permettra ensuite de développer ceux liés à l'habitation et classiquement utilisés en ethnologie : la maison et l'habitation, l'habiter et l'habitat. Enfin, viendra le temps de m'interroger sur la possibilité d'articuler les différents concepts issus de traditions épistémologiques différentes.

I - Une anthropologie de l'espace pour penser les relations du spatial au social

A - Des concepts opératoires
1) Délimitation, orientation, fondation
2) Les modes d'action sur l'espace
3) Les changements ou reformulations
4) Des systèmes morphologiques actifs
5) L'espace de représentation, pratique architecturale
B - Reformulations à bord
1) Décorer
2) Des aménagements inspirés par les habitations terrestres
3) Comment habiter le bateau
4) Des détails qui changent tout
C - L'espace de représentation des voiliers
1) Dessiner le plan d'un voilier : un acte professionnel
2) La place des emménagements en architecture navale

II - Variations conceptuelles autour du lieu de vie

A- La maison, l'habitation
1) Le symbolisme de l'imaginaire
2) Le symbolique comme système
B - L'habiter
1) L'habiter holiste
2) L'habiter individualiste
C - L'habitat
1) L'habitat plaisancier, un objet géographique ?
2) Penser la mobilité résidentielle
3) Passer d'une résidence à l'autre
D - La boîte à outil et le terrain
1) Des outils incompatibles ?
2) Ouvertures

I - Une anthropologie de l'espace pour penser les relations du spatial au social

La problématique du voilier comme lieu de vie s'inscrit dans le champ plus vaste de l'anthropologie de l'espace. Edward T. Hall est l'un des premiers à introduire l'espace comme objet d'étude anthropologique dans son ouvrage *La dimension cachée*. En effet, jusqu'alors l'espace n'était pas considéré comme un objet d'étude en soi. L'auteur développe la notion de « proxémie » pour désigner « l'ensemble des observations et théories concernant l'usage que l'homme fait de l'espace en tant que produit culturel spécifique »[1].

Ses travaux apparaissent fondateurs pour la construction d'une ethnographie des manières propres à chaque culture de fixer la « bonne distance » avec autrui au moyen de tout l'appareil sensoriel. Cependant, Françoise Paul-Lévy et Marion Segaud font une analyse critique de ces travaux. Ainsi, la définition chiffrée de l'intimité - « distance intime. Mode éloigné : de 15 à 40 centimètres » - a pour conséquence un certain ethnocentrisme. De plus, le recours à l'analogie avec le concept de territoire chez les animaux tire l'analyse vers des déterminations biologiques éloignées d'une analyse culturelle. En 1983, les auteures proposent alors un corpus de textes anthropologiques, regroupés en thématiques, dont l'objectif scientifique serait de conduire « d'une part, à traiter l'espace comme une catégorie explicative au même titre que les organisations sociales, les systèmes politico-économiques, les systèmes de valeurs, etc., et d'autre part à élaborer les concepts, les méthodes, les problématiques nécessaires à l'existence d'une anthropologie ayant l'espace pour objet »[2]. Ce texte pose deux questions que je tenterai de développer dans ce chapitre : celle de la relation entre le spatial et le social et celle de la définition de concepts opératoires pour une anthropologie de l'espace pensés comme des invariants producteurs de diversité culturelle.

La première question posée est celle du statut de l'espace dans la compréhension et l'explication des sociétés et des cultures. Pour Françoise Paul-Lévy et Marion Segaud, l'espace est une catégorie explicative, c'est-à-dire active et non pas passive dans la production des cultures.

L'organisation spatiale observée n'est pas un simple reflet de l'organisation sociale et culturelle : elle peut même être garante de l'identité sociale et culturelle. Les travaux de Claude Lévi-Strauss[3] montrent que le peuple bororo perd son identité sociale et culturelle lors du transfert spatial des villages traditionnels à l'organisation circulaire, aux villages dont la conception est européenne, non circulaire. La question des relations, et plus précisément des influences réciproques entre l'organisation spatiale et l'organisation sociale et culturelle d'un groupe est au centre des travaux sur l'espace, l'habitat et l'habitation.

Dans un ouvrage postérieur[4], Marion Segaud précise l'importance de cette problématique dans la création d'une anthropologie de l'espace au cours des années soixante-dix. En effet, c'est en réaction au mouvement architectural moderne prônant la « tabula rasa »,

[1] Edward T. HALL, *La dimension cachée*, Paris, Seuil, 1971 [1966], p. 13.
[2] Françoise PAUL-LEVY et Marion SEGAUD, *Anthropologie de l'espace,* Paris, Centre Georges Pompidou / Centre de Création Industrielle, 1983, p. 26.
[3] Claude LEVI-STRAUSS, *Tristes tropiques*, Paris, Plon, 1955.
[4] Marion SEGAUD, *Anthropologie de l'espace. Habiter, fonder, distribuer, transformer,* Paris, Armand Colin, 2007.

c'est-à-dire un plan unique, à visée internationale, sans lien avec le contexte environnemental, social et culturel, qu'un groupe de chercheurs, dont font partie Françoise Paul-Lévy et Marion Segaud, entreprend de réintroduire la diversité culturelle dans la problématique du projet architectural. Plus encore, il s'agit alors « d'alimenter la critique d'un espace aliéné […] puisque la programmatique dans l'espace inscrit sur le terrain l'impossibilité pour l'usager de fabriquer et de maîtriser son propre espace ; l'espace apparaît comme la propriété de l'autre (du technocrate) et non pas comme le lieu possible du développement de l'individu »[1]. Les architectes et technocrates sont alors invités à réfléchir sur les pouvoirs qu'ils exercent en proposant des habitations ne permettant pas aux habitants d'y vivre comme ils l'entendent.

L'équipe d'Henri Raymond[2] a travaillé dans les années soixante sur l'habitation différentielle, en France, en logements collectifs et en pavillons. Pour Marion Segaud, « la recherche sur l'habitat pavillonnaire (1966) a été fondatrice car elle a mis en lumière la relation entre espace habité, les pratiques et la vie quotidienne »[3]. Cette recherche montre comment l'organisation spatiale des immeubles, peu adaptée aux modèles d'habitation des habitants, ne change pas pour autant l'organisation sociale. Ainsi, les espaces communs ne suscitent pas - malgré l'espoir des architectes - une intensification du lien social.

L'un des objectifs de l'enquête faite auprès des pavillonnaires « était de comprendre la préférence donnée par les Français à la maison individuelle » par rapport aux logements collectifs. Les partisans des deux camps « avaient en commun de penser que le type de logement détermine les pratiques des habitants ». Or, « la recherche a permis de comprendre qu'en fait l'univers des pratiques et des représentations doit peu aux types de logement (maisons individuelles, appartements en copropriété, logements sociaux locatifs : même discours) mais beaucoup à la société et que cet univers est fortement structuré et peu plastique »[4].

Les projets architecturaux nés au début du 20e siècle, pensant changer la société ou plus précisément l'organisation sociale de groupes en changeant l'organisation spatiale de leurs lieux d'habitation, ne font plus école aujourd'hui.

L'influence de l'organisation spatiale sur la société est cependant étudiée par les sociologues et les historiens, comme dans les logements sociaux construits à la fin du 19e siècle et au 20e siècle pour les ouvriers, qui présentaient une organisation spatiale propre à un groupe social différent, la bourgeoisie. L'imposition d'un modèle spatial bourgeois avait pour but implicite ou explicite de changer les mœurs ouvrières. Des chercheurs constatent en effet une diffusion des valeurs et des dispositifs matériels propres aux catégories sociales identifiées comme bourgeoises tout au long du 20e siècle. Les dispositifs spatiaux auraient-ils contribué à cette diffusion ?

A contrario, Nicole Haumont et Henri Raymond mettent en évidence des « modèles culturels » d'habitation qui évoluent et se construisent sur la longue durée. Par exemple, la chambre d'enfant, espace spécifique attribué aux enfants, est née d'un « processus d'individualisation de l'enfant au sein des familles qui explique la chambre et non pas l'inverse »[5]. Il y aurait d'abord un changement social qui se traduirait ensuite par un changement de l'organisation spatiale « cristallisant » alors le nouvel ordre social.

À partir de modèles culturels qui s'imposent à l'ensemble de la société française, l'habitant possèderait une compétence à organiser l'espace. Ainsi, dans le cas de l'organisation de l'espace du logement, il utilise les modèles « de la famille (rôles

[1] Marion SEGAUD, *Anthropologie de l'espace …, op. cit*., p. 25.
[2] Nicole HAUMONT et Henri RAYMOND, *Habitat et pratique de l'espace. Etude des relations entre l'intérieur et l'extérieur du logement.* Paris, Institut de Sociologie Urbaine, 1973.
[3] Marion SEGAUD, *Anthropologie de l'espace …, id.,* p.45.
[4] Nicole HAUMONT, *Les pavillonnaires. Etude psychosociologique d'un mode d'habitat*, Paris, L'Harmattan, 2001 [1966], p. 1.
[5] *Id.*

masculin/féminin, statut de l'enfant, sexualité) et de la sociabilité ». Pour Nicole Haumont et Henri Raymond, ces modèles culturels de la famille et de la sociabilité, ancrés dans la longue durée, déterminent une organisation sociale que doit permettre l'espace du logement. Si l'espace du logement n'est pas en adéquation avec les modèles culturels, l'habitant ne changera pas ses pratiques. Il sera au contraire tenté d'apporter des transformations au logement pour le rendre compatible avec ses modèles culturels.

Les résultats de ces travaux permettent de faire différentes hypothèses. Ainsi, l'analyse diachronique de l'aménagement des voiliers permettrait d'identifier le type d'organisation sociale ou de modèle culturel qu'ils cristallisent. Par ailleurs, peut-on déceler une inadéquation entre une organisation spatiale de l'habitation créée par les architectes et les pratiques des habitants ? Les aménagements des voiliers par les architectes navals répondent-ils aux modèles culturels familiaux, de sociabilité et de navigation des plaisanciers ? J'ai observé une répartition des rôles dans les couples, à bord, en décalage avec celle pratiquée dans l'habitation à terre. Qu'en est-il alors de l'articulation de l'organisation spatiale du voilier et des rapports sociaux qui s'y déroulent, et plus précisément ceux de sexe ?

Nicole Haumont et Henri Raymond apportent une réponse plutôt holiste à la question de l'organisation de l'espace. En effet, ayant travaillé sur les changements spatiaux dans la longue durée, ils accordent aux modèles sociaux et culturels une place prédominante dans l'explication de l'organisation spatiale. Ce modèle d'analyse est-il pertinent pour rendre compte des micros changements observés sur le terrain ?

A. Des concepts opératoires

L'équipe des « pavillonnaires » a ainsi mis en évidence le système pratico-symbolique qui caractérise la façon dont une population française spécifique, les habitants de pavillons de la fin des années soixante, particularise l'espace de leur habitation à travers une idéologie, et est en retour particularisée par cet espace. Le système idéologique mis en évidence, fonctionnant par couples d'opposition, peut-il être appliqué à une autre population, comme celle des plaisanciers ?

L'apport d'une anthropologie de l'espace qui s'interroge sur des invariants s'avère alors nécessaire : « La relation à l'espace est ainsi, pourrait-on dire, universellement garante de la particularité des identités. Ce qui veut dire que la "dimension spatiale" ne peut être saisie directement ; elle ne se manifeste que dans l'intimité des dispositifs symboliques et elle ne peut livrer son universalité que dans la mise en évidence des opérations que, toutes sociétés comparées, on pourrait tenir pour des universaux. »[1]

La deuxième hypothèse posée par Marion Segaud et Françoise Paul-Lévy est donc celle de la possibilité d'élaborer des concepts, des méthodes et des problématiques pour bâtir une anthropologie de l'espace à partir d'un corpus de textes anthropologiques : « Toutes les sociétés, en effet, ont affaire avec l'étendue, c'est-à-dire toutes sont situées dans l'espace, dans un espace qu'elles particularisent et qui les particularise. »[2]

Existe-t-il des constantes, des règles, des invariants, des universaux anthropologiques de l'organisation de l'espace ? La réponse ne peut venir qu'à partir d'un travail comparatif que les auteures amorcent dans leur ouvrage. Elles invitent à se méfier des « chemins de traverse », des « raccourcis » qui interrogent « soit l'origine des sociétés

[1] Nicole HAUMONT, *Les pavillonnaires…, op. cit.*, p. 28-30.
[2] Françoise PAUL-LEVY et Marion SEGAUD, *Anthropologie de l'espace …, op. cit.*, p. 28.

humaines, soit les sociétés animales pour tenter de trouver "de l'élémentaire" ou du "fondamental" ». Elles rejettent ainsi une analyse évolutionniste ou biologisante et privilégient une position théorique structuraliste.

Pour Marion Segaud, en 2007, il s'agit de proposer « une *boîte à outils* »[1] pour penser l'espace : « Ce qui importe également c'est d'affirmer que l'objet "espace" peut être considéré sous un aspect anthropologique, c'est-à-dire de constater qu'il est forcément social, puisque dans toute configuration spatiale il y a du social à l'œuvre. »[2]

1) Délimitation, orientation, fondation

Plusieurs concepts généraux sont proposés par Marion Segaud et Françoise Paul-Lévy pour fonder une anthropologie de l'espace. Une première proposition met en avant l'opération de la « délimitation » : « On propose de considérer la délimitation comme élément fondamental dans la constitution et la représentation des systèmes spatiaux des sociétés. […] Il s'agirait alors de considérer que, quelles que soient les formes et les arrangements, l'effectuation des limites qualifiantes définit l'action pratico-symbolique humaine, définit l'espace »[3]. Quelles sont les opérations de délimitations qu'effectuent les plaisanciers ? Les plans des voiliers tracés par les architectes navals en sont une manifestation. L'opération courante, à bord des voiliers familiaux, de la pose de filets de protection entre les filières et le pont permet de délimiter l'espace du pont tout en le protégeant.

Une seconde opération anthropologique est celle de « l'orientation » et de la « fondation » des espaces : « On cherchera à montrer que, comme les limites et souvent associées à elles, l'orientation, le sens, la direction sont des données constitutives de la relation des groupes et des sociétés à leurs espaces. »[4] Les architectes orientent-ils l'espace du bateau ? L'analyse du baptême des voiliers montre une polarisation avant/arrière. D'autres existent comme celle tribord/bâbord et haut/bas.

Les concepts proposés sont très généraux. L'originalité de la démarche est de les considérer comme premiers dans l'analyse. Ainsi, contrairement aux raisonnements qui pensent l'appartenance sociale ou culturelle comme déterminante, Françoise Paul-Lévy et Marion Segaud font l'hypothèse que ce sont les opérations de « délimitation », d' « orientation » et de « fondation » qui définissent l'espace : « L'effectuation des limites qualifiantes définit l'action pratico-symbolique humaine, définit l'espace ». Ce sont des actions tant pratiques que symboliques. L'acte est mis en avant. Ces propositions incitent à observer les actions, les opérations « pratico-symboliques » qui définissent l'espace. Comment les plaisanciers délimitent-ils, fondent-ils, orientent-ils leur espace d'habitation ?

2) Les modes d'action sur l'espace

À la question des rapports entre organisation spatiale et sociale, ou encore entre « espace et inscriptions sociales », Françoise Paul-Lévy et Marion Segaud répondent en dégageant des concepts qui mettent l'accent sur l'espace et non sur les « objets

[1] Françoise PAUL-LEVY et Marion SEGAUD, *Anthropologie de l'espace …*, *op. cit.*, p. 48.
[2] *Id.*
[3] *Ibid.*, p. 35.
[4] *Ibid.*, p. 103.

sociaux inscrits (groupes, classes, institutions) » : « Il s'agit davantage de proposer des modes d'action sur l'espace et les résultats qui en sont la conséquence, plutôt que de chercher une présence sociale spatialisée qui serait propre à tel ou tel groupe, institution, pouvoir »[1].

Autrement dit, il s'agit moins de mettre en évidence la façon dont le groupe social des plaisanciers (que les sociologues décrivent comme appartenant aux classes moyennes et supérieures, plutôt intellectuelles) s'inscrit dans l'espace, que les « modes d'action sur l'espace » et leurs « conséquences ». Cette position permet de donner à voir la construction de l'espace mise en œuvre par les individus : objets apportés à bord, travaux d'aménagements, etc.

Ces modes d'action sur l'espace sont « l'assignation », « l'identification » et le « classement ». Par « assignation », les auteures entendent « les faits qui ont trait aux lieux où groupes et individus doivent se tenir ; […] On peut regrouper les classes d'assignation selon des injonctions sociales qui renvoient aux sexes, aux âges, aux cycles de vie, au statut, à la géographie de la parenté ou du lignage »[2].

À bord, les lieux sont assignés selon les rôles, l'âge et le sexe. En mer, il est possible d'observer des comportements attachés à un lieu spécifique. Ainsi, le chef de bord se tient à la barre pour les délicates manœuvres de départ et d'arrivée de port. Dans un couple, la femme est très rarement chef de bord. Lors des manœuvres d'arrivée, elle est assignée à l'avant du bateau, armée d'une gaffe, prête à saisir la bouée de mouillage. À l'intérieur du bateau, les espaces, coins ou cabines, sont assignés à chacun : le « pic avant », de forme triangulaire, est souvent attribué aux enfants ; la cabine arrière, plus large, au propriétaire.

L' « identification » relève de « l'assignation » mais s'en différencie. Il s'agit du mode d'action sur l'espace « où apparaît une opération de symbolisation [identification de la personne au lieu : "c'est mon coin"] que ne comporte pas nécessairement l'assignation. »[3] Alors que l'assignation traduit l'application d'une norme, l'identification relève de l'appropriation personnelle d'un espace, de son investissement affectif. À bord, chacun s'attache à un coin, l'aménage, y dispose ses affaires, y dicte les modalités d'utilisation. Il peut y avoir une assignation avec identification, une assignation sans identification et vice-versa.

Le « classement » est une action sur l'espace où apparaît « le rapport entre une hiérarchie sociale et des lieux ». Il s'agit de regrouper « des éléments qui ressortent de la capacité de l'espace à présenter des faits sociaux de manière synthétique au niveau du territoire, de la ville, de l'espace domestique. Là encore nous sommes proches de l'assignation, car c'est du classement souvent que celle-ci procède, ou l'inverse. »[4] Sur le voilier, on peut repérer des espaces relevant de cette opération de classement, comme par exemple ceux associés au rôle de chef de bord (la table à cartes, l'extrémité arrière du pont).

Les auteures mettent en garde vis-à-vis d'une analyse qui considère l'espace comme livrant une information sur l'état social, c'est-à-dire faisant une homologie entre classement spatial et classement social. Le concept de « classement » est éloigné des « actions sur l'espace ». Il est plutôt descriptif et propose d'expliquer le classement spatial observé par le social. Alors que « l'identification » serait du côté d'une posture que je qualifierais d'individualiste, proche des actions de l'individu, le classement serait un concept plutôt holiste, faisant une large place aux structures sociales. L' « assignation » serait une proposition intermédiaire, articulant modèles et normes socioculturelles à l'action individuelle.

Les concepts proposés permettent de repérer des modes d'action sur l'espace analysés par les anthropologues. Cependant, ils sont issus de traditions scientifiques

[1] Françoise PAUL-LEVY et Marion SEGAUD, *Anthropologie de l'espace …*, *op. cit.*, p. 162-164.
[2] *Id.*, p. 165.
[3] *Ibid.*, p. 192.
[4] *Ibid.*, p. 207-208.

différentes qui ne sont pas soulignées explicitement par Françoise Paul-Lévy et Marion Segaud, même si leurs implications épistémologiques sont interrogées.

3) Les changements ou reformulations

Les espaces - d'un territoire, d'une ville, d'une habitation - sont soumis à des changements. Pour en rendre compte, Françoise Paul-Lévy et Marion Segaud définissent des « reformulations endogènes volontaristes », « endogènes progressives » ou « exogènes » : « Dans "reformulations", il y a l'idée d'un état antérieur lié à un équilibre social et spatial, auquel succède un état postérieur issu d'une évolution qui peut être lente ou rapide »[1].

Les voiliers habitables n'ont pas subi de « reformulations exogènes », c'est-à-dire imposées par un groupe social autre, comme ce fut le cas pour les habitations des populations colonisées ou celles de la population ouvrière à la fin du 19e et au début du 20e siècle en France. En revanche, je montrerai d'une part qu'il existe un modèle d'organisation de l'espace imposé par ceux qui conçoivent et construisent les bateaux, les architectes navals et les constructeurs, et d'autre part que la pratique sportive - régate littorale et course en haute mer – domine largement celle de la navigation de promenade ou de voyage, lui imposant ses codes. Peut-on toutefois parler de « reformulations exogènes » ? Les architectes navals et les constructeurs sont, le plus souvent, également des plaisanciers. De plus, ceux qui pratiquent la course effectuent aussi des croisières dans un cadre familial. Il s'agirait plutôt d'identifier des « reformulations endogènes » à la plaisance, bien que des cultures différentes se profilent : culture professionnelle des architectes, des constructeurs, des équipes commerciales, etc.

La question de l'étude du changement se pose alors de deux façons. L'analyse des plans des voiliers montre l'organisation et les reformulations d'un espace élaboré par les architectes. Celle des pratiques des plaisanciers indique les actes quotidiens de reformulation de leur habitation.

Les reformulations de l'espace du voilier faites par les architectes correspondent aux « reformulations endogènes volontaristes » : « Changer l'espace c'est manifester concrètement l'apparition d'un nouvel ordre qui peut laisser présager l'avènement d'un nouveau pouvoir. Mais changer l'espace ce peut être aussi, tel le manifeste corbuséen, appeler de ses vœux l'avènement d'un nouvel ordre social en invoquant un nouvel espace symbolique. Cet espace symbolique est aussi un espace architectural, espace physique qui, par son ordonnancement, induira un ordre fondamental opposé aux caprices de la Nature et de la Société. »[2]

Les reformulations effectuées par les plaisanciers à leur bord sont des « reformulations endogènes progressives » : « Nous appelons "reformulations endogènes progressives" des modifications graduelles d'espaces qui aboutissent à une configuration nouvelle (par exemple, le Marais, à Paris, devenu industriel en un siècle). Les acteurs sociaux opèrent donc ici, discrètement, au coup par coup, parcelle par parcelle ; leurs actions relèvent de causes diverses […]. On constate paradoxalement que ces changements modestes (au sens lefebvrien de "quotidiens") font surgir de nouvelles formes de l'habitat, plus ou moins liées à de nouveaux "habiter". »[3]

Le vocabulaire utilisé pour définir les deux types de reformulations est très différent. Pour l'une, il s'agit de l'établissement d'un « nouvel ordre », d'un « nouveau pouvoir » défiant les lois de la « Nature ». Le changement est appréhendé comme l'imposition d'un

[1] Françoise PAUL-LEVY et Marion SEGAUD, *Anthropologie de l'espace…, op. cit.*, p. 246.
[2] *Id.*, p. 248.
[3] *Ibid.*, p. 256-257.

ordre symbolique. L'analyse est holiste. Pour l'autre, les auteures évoquent « des modifications graduelles », des « changements modestes » effectués par des « acteurs » sociaux « discrets ». C'est une analyse individualiste. Les deux manières de concevoir les changements appartiennent à des mondes conceptuels différents. Or, en plaisance, architectes et plaisanciers sont proches (les architectes navals pratiquent tous la plaisance et les plaisanciers sont férus d'architecture navale). La distinction entre les deux types de reformulations serait à moduler. En effet, les architectes sont aussi des « acteurs sociaux » qui opèrent des changements « discrets » d'un plan à l'autre. De leur côté, les plaisanciers peuvent avoir le sentiment, dans les changements apportés à leur voilier, d'instaurer un ordre nouveau « opposé aux caprices de la Nature et de la Société ».

À propos des « reformulations progressives », les auteures s'interrogent sur la « relation de réciprocité » qui unit « dispositifs matériel » et « manières de faire » :

> Mais alors une question se pose : celle du mouvement réciproque des formes et des pratiques. L'engendrement des pratiques suppose des modèles guidant des manières de faire (rangement, appropriation, entretien mais aussi vente ou achat) et aboutissent à des cristallisations. Les rapports entre pratiques et espaces sont souvent analogues en termes de fonction ou d'utilité. En effet, en posant la question : « À quoi sert un dispositif ? » on est amené à définir généralement en premier lieu les aspects utilitaires des pratiques. Ce qui est moins évident, c'est l'importance de la relation de réciprocité qui unit, dans l'habitat, des dispositifs matériels –fussent-ils modestes et transitoires, et des manières de faire.[1]

Françoise Paul-Lévy et Marion Segaud posent ici la problématique développée par les chercheurs du groupe MàP sur la question de la culture matérielle. Cependant, elles ne développent pas le concept de « manières de faire » dans le sens des techniques du corps. Bien qu'ayant utilisé à plusieurs reprises la référence à l'action dans les chapitres portant sur les limites et l'orientation de l'espace, elles valorisent dans leur analyse une interprétation symbolique de la parole des habitants et laissent de côté l'observation de leurs pratiques : « L'espace contient des formes, disons-nous ; en effet, quel que soit l'espace où il se trouve - qu'il soit imposé ou qu'il résulte de son choix – l'habitant cherche toujours à en faire son produit. Aux formes physiques du logement viennent s'ajouter des formes mentales. »[2] Si elles insistent sur l'importance du système symbolique (les « formes mentales ») dans l'appropriation de l'espace par l'habitant, c'est en réaction contre la dénégation, par les architectes, de l'appartenance culturelle des habitants, lui substituant l'aspect fonctionnel et utilitaire de l'organisation spatiale.

4) Des systèmes morphologiques actifs

Pour rendre compte des changements quotidiens, ou « reformulations endogènes progressives », Françoise Paul-Lévy et Marion Segaud parlent de « systèmes morphologiques actifs » :

> Qu'il s'agisse des hôtels aristocratiques « renaissants » ou bourgeois du 19è siècle, de la maison rurale en Margueride, de la maison japonaise, de l'habitat ancien ou nouveau

[1] Françoise PAUL-LEVY et Marion SEGAUD, *Anthropologie de l'espace…, op. cit.*
[2] *Id*. p. 261.

> syrien, on se trouve devant des **systèmes morphologiques actifs** qui participent à la fois du fonctionnel, de l'esthétique, du symbolique, du social. Dispositifs et pratiques évoluent ensemble, se reproduisent et se modifient l'un l'autre. C'est à ce processus que l'on se réfère lorsque l'on insiste sur l'importance des *conventions* dans le rapport entre architecture et société. Celles-ci résultent du travail de relation entre dispositifs et pratiques, travail qui permet une « cristallisation architecturale » elle-même inscrite dans un type de cristallisation qui fait partie du rapport entre la commande et le projet d'architecture.[1]

L'utilisation du terme de « système » indique que tout est lié : le fonctionnel, l'esthétique, le symbolique et le social ; les formes et les pratiques. Les auteures ne cherchent pas à réduire la complexité de la question du rapport entre dispositifs architecturaux et pratiques des habitants. Elles soulignent le double niveau, tel un jeu de poupées russes, de la « cristallisation architecturale » donnée à voir : cette dernière, résultat « du travail de relation entre dispositifs et pratiques », est elle-même inscrite dans un autre « type de cristallisation », issu « du rapport entre la commande et le projet d'architecture ». Ainsi, une anthropologie de l'espace s'envisage en intégrant les actions d'acteurs différents : les habitants, les constructeurs et les architectes. Les formes spatiales sont produites différemment : progressivement pour les premiers, dans un acte volontaire pour les seconds. Tous se réfèrent à des systèmes de représentations symboliques qui diffèrent et qu'il s'agit d'envisager comme tels, en tant que conventions, et non comme fonctions utilitaires.

Ainsi, faire une anthropologie de l'espace des voiliers de plaisance ne se limite pas à l'étude de la « cristallisation architecturale » issue du « travail de relation » entre les dispositifs spatiaux et les pratiques des plaisanciers. Un autre « type de cristallisation » est à mettre en évidence : celui du rapport entre la commande du voilier par un chantiers naval ou plus rarement par un particulier, et le projet de l'architecte naval.

Ces différents types de cristallisation ne peuvent pas être analysés de façon identique. En effet, la cristallisation issue de la reformulation par les plaisanciers des dispositifs architecturaux est postérieure à celle issue de la reformulation par les architectes de la commande. Ces reformulations sont faites à partir de systèmes symboliques, des « formes mentales » et d'actions sur l'espace (« délimitation », « assignation », « identification »).

Pour Françoise Paul-Lévy et Marion Segaud, la question du rapport entre les formes mentales et les actions physiques sur l'espace reste en suspens. Cependant, ces avancées théoriques me permettent d'envisager l'étude anthropologique de l'espace du voilier comme celle des « reformulations » propres à plusieurs groupes d'acteurs : les architectes navals, les constructeurs et les plaisanciers. Les reformulations sont d'ordre différent : les architectes créent des formes à partir d'une commande, c'est-à-dire un discours qui est réinterprété selon les normes et les modèles diffusés dans la profession, les constructeurs établissent un programme qu'ils donnent à un architecte en fonction de l'interprétation de la demande et des besoins de leurs clients-plaisanciers alors que les plaisanciers transforment ou détournent les dispositifs architecturaux en lien avec des pratiques d'habitation qui leur sont propres. Ces reformulations se font à partir de positions sociales, de gouvernementalités et de cultures différentes qu'il s'agit de mettre en évidence.

5) L'espace de représentation, pratique architecturale

[1] Françoise PAUL-LEVY et Marion SEGAUD, *Anthropologie de l'espace…, op. cit.*, p. 260.

Pour préciser le type de cristallisation mis en jeu dans le projet des architectes, Françoise Paul-Lévy et Marion Segaud définissent « l'espace de représentation » :

> Homogénéisant, à travers cartes et plans d'aménagement, ce type de représentation de l'espace met le territoire à plat, le quadrille, le cote, réduit chacun de ses points en une équivalence qui ne peut pas ne pas se traduire dans l'espace réel. […] Alors que dans les chapitres précédents, nous étions plutôt du côté des pratiques dans l'espace, nous nous tournons à présent vers l'espace comme pratique. […] Nous appelons *espace de représentation* ce que E. Cassirer nomme *espace logique* en l'opposant à l'espace perçu et à l'espace mythique, c'est-à-dire un système qui repose sur des normes, des axiomes, des opérateurs ; c'est ce que nous appelons son contenu. Il trouve ses fondements dans la géométrie euclidienne.[1]

L'espace de représentation est à distinguer de l'espace figuré. En effet, s'il peut exister une représentation de l'espace sans que celle-ci obéisse à un code social, l'espace de représentation des architectes navals obéit aux codes de la profession utilisés pour figurer le dispositif architectural du voilier : « Construire un espace de représentation est un acte social, qui fonde une nouvelle entité permettant de représenter l'espace selon un certain nombre de règles ; nous nous trouvons là en présence d'un *outil* dont l'usage vise au déplacement, au changement de lieu, soit mental à travers l'imagination, soit même physique lorsqu'il devient un instrument qui n'enregistre plus seulement un savoir mais qui autorise l'hypothèse, l'exploration, la prévision, bref toutes les stratégies qui nécessitent une idée a priori sur l'espace. »[2]

Pour l'architecte naval, utiliser les codes, les normes, les axiomes, propres à l'espace de représentation de sa profession, est « un acte social » par lequel se crée son identité professionnelle. C'est ce qui pourrait expliquer la permanence des formes spatiales dans la longue durée, relevée par les historiens et les sociologues. Pour la plaisance, il s'agit d'identifier l'espace de représentation utilisé : est-il semblable à celui en vigueur dans les réalisations architecturales terriennes ? Connaîtrait-il des spécificités maritimes ? En représentant l'espace architectural à travers les codes de l'espace de représentation, les architectes s'autorisent « l'hypothèse, l'exploration, la prévision ». Ils élaborent des « stratégies ». Quelles sont celles mises en œuvre par les architectes navals ? Quelles sont les hypothèses qui sous-tendent le dessin des formes et des intérieurs des bateaux ? Depuis 150 ans, qu'explorent-ils à travers cette mise en formes ? Que prévoient-ils comme utilisation des voiliers dessinés ?

Françoise Paul-Lévy et Marion Segaud proposent des concepts intéressants pour une anthropologie de l'espace du voilier : les actions sur l'espace avec la « délimitation », « l'assignation » et « l'identification » ; les changements avec les « reformulations endogènes volontaristes et progressives » ; l'espace dessiné par les architectes avec « l'espace de représentation ».

Elles posent la question des relations entre les dispositifs spatiaux, les modes d'actions des habitants et des architectes et les ordres sociaux et symboliques. En employant la formule des « systèmes morphologiques actifs », les auteures insistent sur le caractère de système, c'est-à-dire sur les relations de réciprocité entre les éléments du système. Contrairement à une vision statique souvent attribuée à une analyse structurale systémique, elles soulignent l'importance du changement dans les systèmes morphologiques. Elles

[1] Françoise PAUL-LEVY et Marion SEGAUD, *Anthropologie de l'espace…, op. cit.*, p. 305-307.
[2] *Id*., p. 308.

n'apportent pas de réponse nette quand à la détermination de l'un des termes sur les autres et invitent à se méfier, au nom d'un ethnocentrisme, d'une interprétation qui considèrerait les dispositifs spatiaux comme le simple reflet d'un ordre social, notamment avec le concept de « classement ». Cependant, deux logiques épistémologiques, l'une plutôt holiste et l'autre individualiste, se font jour au fil des concepts, reflétant ainsi le corpus de textes présenté et commenté. L'analyse holiste, qui privilégie dans l'explication les ordres sociaux et symboliques aux actions des acteurs, est souvent dominante. La question qui se pose alors est celle de l'articulation de ces deux postures épistémologiques. Je tenterai d'y apporter quelques éléments de réponse dans la dernière section de ce chapitre.

Les textes du corpus constitué par Françoise Paul-Lévy et Marion Segaud pour proposer une anthropologie de l'espace prennent comme objet différents niveaux de l'espace comme la maison, le seuil, la porte, les pièces d'habitation, les villages, les pays, les territoires, les villes, etc. Proposer une anthropologie de l'espace du voilier habitable nécessite aussi de s'interroger sur les concepts développés en ethnologie à propos de la maison, de l'habitation, de l'habiter et de l'habitat, en regard des programmes de recherche qui les sous-tendent.

B. Reformulations endogènes progressives à bord

À la relecture de mes notes de terrain, je m'aperçois qu'une grande part traite des petits aménagements que les habitants des voiliers y effectuent. Cependant, les savoir-faire et matériaux utilisés ne semblent pas si différents de ceux que je peux observer à terre lors de bricolages domestiques. Pour les plaisanciers rencontrés, il ne s'agit pas de créer des dispositions intérieures innovantes comme celles observées auprès d'étudiants en architecture navale des Beaux-arts de Brest. Au contraire, les propriétaires de voiliers semblent s'adapter modestement aux structures dessinées et construites par des professionnels, les architectes et les constructeurs navals. Cependant, si les reformulations faites ne sont pas aussi spectaculaires que celles des architectes, elles n'en n'ont pas moins d'importance dans l'activité d'habitation du voilier.

1) Décorer

Une analyse structuraliste des plans d'aménagement ne permet pas de catégoriser les « petits » aménagements ou bricolages effectués par les habitants des voiliers au port. Par contre, les représentations idéologiques associés aux chois décoratifs valorisent l'opposition entre le monde des terriens et celui des marins et se prêtent bien à ce type d'analyse.

Certains éléments de décoration de l'ancien appartement sont apportés à bord lorsqu'ils sont en relation avec le milieu maritime ou avec le projet de voyage. Ainsi, sur « le grand mur » du carré, Christian et Micheline ont disposé une petite barre à roue en bois et deux demi-coques de bateaux qui leur ont été offertes. Une maquette d'un bateau du 16^{e} siècle, réalisée par leurs enfants, est placée au-dessus de la banquette bâbord. Les bibelots sont fixés ou placés de manière à ne pas tomber en navigation.

Sur le voilier de Ludovic et Marianne, un système de bandes velcro permet de maintenir les objets décoratifs à la gîte tout en leur conservant une mobilité potentielle.

Figure 26 : Les objets décoratifs sont fixés au bateau – ici à l'intérieur du hublot - par des bandes velcro. Les trous visibles sur l'étagère sont destinés à l'aération de l'équipet situé en dessous. Photographie S. Josso, 2004.

La décoration du carré de Ludovic et Marianne représente les nombreuses escales faites lors de leur navigation circumatlantique décennale.

Figure 27 : Le carré de Ludovic et Marianne est décoré avec des objets souvenirs de leurs escales. Le thème marin est omniprésent. Photographie S. Josso, 2004.

Le bateau d'Edouard et Armande est sur le départ d'un grand voyage en famille. Une photo de la correspondante sud-américaine d'un des enfants est exposée dans le carré : peut-être iront-ils lui rendre visite ? Au-dessus de la cuisine est accroché un petit tapis de style péruvien. Dans le couloir permettant d'accéder à l'avant du voilier figure un planisphère. Dans leur chambre, les parents ont fixé un tableau neuf. La décoration est en lien avec le projet de navigation : un grand voyage en famille. Il est probable que la décoration succincte laisse, par anticipation, la place aux nombreux objets que l'équipage collectera au cours des escales.

À bord du voilier de Christian et Micheline, dont le projet nautique n'est pas de voyager mais de naviguer aux alentours du port d'attache, une photographie avantageuse du bateau en navigation est disposée dans le carré : la décoration intérieure est en lien avec l'idéal de navigation recherché.

Les propriétaires des différents bateaux visités souhaitent créer une ambiance chaleureuse et vivante. Le souci de clarté est important et se traduit par un choix de bois,

peintures ou vaigrages clairs. Cependant, le voilier n'est jamais confondu avec l'habitation à terre. Au contraire, c'est bien parce que c'est un voilier qui navigue que ces équipages choisissent d'y habiter en quittant plus ou moins longtemps leur appartement ou leur maison. Le voilier devient alors une habitation.

2) Des aménagements inspirés des habitations terrestres

Les voiliers sont dessinés par des architectes navals selon un plan dont la distribution reproduit celle des logements terrestres, séparant les espaces que l'on peut qualifier d'intimes – les cabines, toilettes et salle de bain – , de ceux de service – le coin cuisine et navigation – et de réception – le carré. Dans ce contexte, les occupants du voilier y transposent un vocabulaire issu de l'habitation terrestre. Les cabines sont appelées des chambres et le coin cuisine, la cuisine ; l'espace réduit comportant toilettes, lavabo et douchette est dénommé toilettes-salle de bain ; le carré est aussi un salon et une salle à manger ; la table à carte est un bureau. Des portes séparent les espaces. Le cockpit, surtout s'il est équipé d'une capote, d'un taud de protection et d'une table amovible est un véritable salon de pont. « On n'y est jamais mouillé », déclare Ludovic.

Les plus petits voiliers sont équipés du dernier cri en matière d'équipement technique marin. Rares sont ceux ne possédant pas aujourd'hui de sondeurs – mesure de la profondeur -, de loch – mesure de la vitesse - et de VHF - pour communiquer. Le GPS, fixe ou portable, remplace avantageusement le point manuel à la règle de Cras ou celui gonio – fonctionnant par ondes radio -, par temps de brume. Le pilote automatique, permettant les navigations en solitaire ou en équipage réduit, est systématiquement installé sur les gros bateaux et de plus en plus de « petits » y ont recours. Les propriétaires possédant un voilier avec une véritable table à carte sont de plus en plus nombreux à y fixer un ordinateur portable – par bandes velcro - muni de logiciels de navigation de plus en plus performants. Les cartes marines traditionnelles sont alors moins utilisées. Cette passion technique est également présente dans l'aménagement de l'habitation nautique.

Les voiliers habités pendant une longue période sont équipés de télévision, de lecteurs – de cassettes VHS en 1998 et aujourd'hui de CD et DVD. Cependant, pour Armande, il n'est pas question que ses enfants regardent la télévision en mer. Celle-ci ne fonctionnera qu'aux escales. Aujourd'hui, les enfants des bateaux voyageurs peuvent suivre les cours du CNED par Internet. Les équipages qui souhaitent partager leurs aventures nautiques créent des blogs, alimentés au fil du voyage par des photos et commentaires. Des baffles étanches sont également installées dans le cockpit de voiliers aux ambitions plus modestes, afin d'écouter CD et émissions de radio pendant la sortie à la journée.

La bibliothèque occupe très souvent une place de choix dans le carré. Y figurent, disposés séparément, des ouvrages techniques, des récits de navigation de marins célèbres et des romans.

Figure 28 : Télévision, chaîne hi-fi et bibliothèque sont installées dans ce carré. Photographie S. Josso, 2004.

Le mobilier est solidaire du bateau : des modules d'emménagement – bloc cuisine, navigation, toilettes, etc. - sont disposés dans l'espace restreint délimité par la carène et le pont. Il est donc impossible d'emporter à bord d'un voilier de plaisance les meubles d'à terre. Par contre, la literie fait partie des éléments mobiles. Si les draps housse doivent s'adapter aux formes singulières des matelas, les oreillers et les couettes sont du voyage lorsqu'il excède quelques jours, remplaçant les sacs de couchage moins confortables.

Figure 29 : « Chaussures interdites ». Le visiteur, pourtant équipé de chaussures de pont, doit se déchausser pour visiter cet *Ovni*. Grand Pavois, La Rochelle, 2004, photographie S. Josso.

Le voilier est pour ses habitants un lieu d'habitation intime et privé. Ceux-ci sont choqués par les comportements de visiteurs, invités ou non, qui ne respectent pas cette intimité. Ainsi, il est convenu, sur la côte Atlantique comme aux Antilles, au ponton comme au mouillage, de « toquer à la coque » puis d'attendre une invitation pour se rendre à bord. Or, certains ne le font pas. Des inconnus se permettent même de monter sur le voilier sans autorisation pour se faire photographier. Le voilier, alors, n'est pas reconnu comme une habitation privée. Dans ce cas, il est considéré comme un véhicule nautique et un bel objet technique. D'autres règles codifient la montée à bord. Ainsi, pour s'aider à grimper sur le pont, il convient de ne pas s'accrocher aux filières - « ça les abîmes » - mais aux haubans.

Lorsque des voiliers sont amarrés à couple le long d'un quai, il faut traverser par l'avant du bateau et non par l'arrière où se situe le cockpit, espace d'intimité. Certains ne tolèrent pas le port de chaussures de villes à bord car « ça salit » ou « ça abîme » le bateau. Lorsque le voilier est en construction ou bien exposé au salon nautique, il convient même de se déchausser.

3) Comment habiter le bateau

Dans le premier chapitre, j'ai montré que la question du « Pourquoi habiter le bateau » induit rapidement des éléments de réponse comme le souhait de retrouver une liberté perdue, d'entrer en contact avec les éléments naturels, de voyager autour du monde ou tout simplement d'avoir un regard distancié (qui n'est plus le privilège de l'ethnologue) sur sa ville : « De mon bateau, je vois mieux Brest ».

Celle du « Comment habiter » m'est apparue beaucoup plus complexe. J'ai tout d'abord fait l'hypothèse que cette question découlait de la première, admettant alors que les oppositions présentes dans les représentations structuraient les pratiques et les dispositifs matériels de l'habitation. L'analyse de la décoration en est un exemple. Ainsi, les choix des bibelots ou des couleurs s'expliqueraient par la référence à des valeurs présentes dans les discours : une ambiance chaleureuse comme une vie familiale ou amicale idéale ; des couleurs claires comme la lumière solaire retrouvée et opposées à l'obscurité de la ville ; des objets exotiques et colorés comme les pays visités lors des escales ; des photographies du bateau en train de naviguer, prises sous un angle de vue avantageux, sont regardées par l'équipage lorsque le bateau est au mouillage ; des représentations d'animaux marins approchés de près qui célèbrent les retrouvailles avec la nature.

La question du « Comment habiter le bateau » induit un discours collectif sur la recherche du confort à bord. Or, le confort d'habitation d'un voilier se décline de façon singulière pour chaque équipage. Il s'agit, à chaque navigation, selon le programme, la météo et l'équipage de parvenir à l'idée d'un certain confort. C'est une recherche qui ne s'arrête jamais et qui décline les paradoxes. Ainsi, les solutions techniques ou sociales adoptées peuvent s'opposer aux valeurs présentées dans le discours plaisancier identitaire : un bateau muni de nombreux aménagements confortables est plus lourd, donc moins maniable, donc finalement moins confortable à manœuvrer. Une grosse annexe munie d'un moteur de 10 CV est plus confortable à l'usage car elle permet de débarquer plus facilement à terre par fort vent ou courant. Cependant, elle est moins discrète qu'un petit youyou à rames. Elle fait du bruit, peut gêner les autres utilisateurs du littoral et consomme de l'essence : autant d'éléments qui entrent en contradiction avec les idéaux de respect des autres et de la nature mis en avant par les plaisanciers aspirant à être de « vrais marins ». Son confort est donc source d'inconfort.

Les bricolages des habitants peuvent être décrit comme des réponses à cette recherche de confort. Celles-ci apparaissent modestes car elles doivent composer avec les contraintes matérielles d'un voilier qui existe déjà. Ainsi, pour Christian et Micheline[1] qui vivent à bord avec un adolescent, les travaux d'aménagement intérieur ont consisté à améliorer l'isolation, la cuisine et la salle de bain. Un nouveau vaigrage isolant a été posé au plafond. En cuisine, le chauffe-eau a été changé, une nouvelle plaque de cuisson installée, l'ancien revêtement du plan de travail, en mélaminé, a laissé place à des carreaux de céramique et les portes des placards ont été revernies. De nouveaux rangements ont été aménagés. Le revêtement de la salle de bain, jugé pas très beau, a été remplacé par un neuf

[1] Entretiens effectués à bord, au ponton, 1998.

aux couleurs pastel. Un vrai miroir y est fixé. Le confort du bateau est amélioré : il est moins sujet aux variations de température, l'eau chaude arrive à la cuisine et à la salle de bain. Des revêtements plaisants à l'œil et proches de ceux utilisés dans une habitation terrestre augmentent la sensation de confort.

Figure 30 : Isolation du plafond. Cliché donné par Christian et Micheline. 1998.

La transformation des aménagements est l'objet d'une grande fierté. Les étapes sont photographiées. Les clichés sont conservés dans un album et des copies m'en sont données.

Les reformulations effectuées par Maëlle et Julien[1] portent aussi sur la rénovation des revêtements et les rangements. Les espaces perdus ont été récupérés, les tiroirs peu commodes enlevés : tout doit être facilement accessible. L'espace des coffres a été segmenté. Le pont consolidé. Les pièces de menuiserie, après avoir été démontées, ont été repeintes, revernies et remontées. Du tissu madras, souvenir du voyage aux Antilles, décore les coussins. Des petites bibliothèques sont aménagées un peu partout. La petite taille du bateau – 9 m pour un couple jeune y vivant en permanence – les invite à réfléchir sur les éléments de confort à intégrer. Les WC leur paraissent indispensables ; le four et le réfrigérateur inutiles. Un réchaud à cardan suffira bien.

Pour ceux qui ne vivent pas à bord et utilisent leur voilier de temps en temps, à la journée, les petits aménagements prennent une place tout aussi importante. Il s'agit d'améliorer constamment le confort de navigation et d'habitation. Paul[2] aménage son troisième voilier. Il est un peu plus grand et confortable que le précédent. Marie, son épouse, trouve que les nombreux aménagements effectués par son mari coûtent cher. Pour Paul, la soixantaine, ceux-ci sont indispensables, lui permettant de se ménager physiquement. Ils répondent aussi à une demande de sécurité de Marie qui n'est pas à l'aise en mer. Ces aménagements, facilitant les manœuvres et réduisant les risques, pourraient la rassurer. Un davier sur l'étrave permet de laisser l'ancre à poste et de mouiller rapidement. Un guindeau remonte la chaîne mécaniquement. Le génois est monté sur enrouleur : la réduction de la voile se fait du cockpit. Il n'est plus nécessaire de se faire mouiller à l'avant lors du changement de voilure. La nouvelle grand-voile, entièrement lattée, est équipée de prises de ris automatiques. Un système de *lazy-jack* et de *lazy-bag* permet de l'affaler facilement et de la laisser à poste. Paul ne plie donc plus ses voiles sur le ponton, après chaque navigation. Une capote de rouf

[1] Entretiens effectués à bord, au ponton, 1998.
[2] Entretien fait à bord, au ponton, 2006.

permet d'accroître le confort des passagers dans le cockpit en les protégeant du vent, du froid, du soleil et des vagues.

À l'intérieur, les aménagements ont consisté à changer les tissus des banquettes du carré et des couchettes, à fixer de nouveaux équipets de rangement, à poser des baffles, à transformer la glacière en réfrigérateur, le circuit électrique 12 V en 220 V, et à installer des petits spots au dessus de la cuisine et de la table à cartes. Un lecteur de cartes électronique remplace les cartes traditionnelles. Je demande à Paul si ce lecteur ne lui hôte pas le plaisir de faire le point : « Non, c'est fabuleux de savoir où tu es au mètre près. Ça m'a fait tout drôle, mais je trouve ça très agréable ! Par contre, je suis toujours capable de faire le point. Ça apporte un confort extraordinaire ! ».

Paul et Marie ne vivent pas à bord. Pourtant, ils effectuent des aménagements apportant « plus de confort » de navigation et d'habitation. Le confort de navigation se définit comme une diminution des difficultés à naviguer, que ce soit sur le plan physique ou intellectuel. Les aménagements effectués diminuent les efforts physiques, facilitent les manœuvres et les tâches de navigation. Un voilier moins difficile à manœuvrer et à diriger apparaît plus sécurisant. La nouvelle capote de descente protège du soleil, du vent et des embruns. Elle permet de rester dehors, dans le cockpit, plus longtemps, puisque l'équipage est protégé des éléments marins. N'apparaît-il pas paradoxal de souhaiter se protéger des éléments tout en recherchant leur contact ? Lorsque Paul évoque sa passion pour la navigation de plaisance, la communion avec les éléments naturels occupe une place importante :

> Il y a des images fortes de ma vie de marin qui justifient mes choix : remonter dans le chenal à l'avant du bateau et naviguer seul sur le *Cotre* la nuit avec un ou deux ris et le plancton qui scintille dans la lumière de la lune. C'est merveilleux. Ce sont des moments d'éternité. Tu communiques avec la nature, le monde t'appartient. C'est comme en montagne. Il y a des paysages grandioses. […] Habiter ici [dans une ville portuaire], c'est rester au contact de valeurs sûres, pas celles d'un patron. […] On ne peut pas se limiter à la moitié de la ville. En mer, il y a ce sentiment de liberté et de sérénité fugace. C'est ça qu'on cherche : cette coupure. [1]

Les aménagements intérieurs tendent à reproduire à bord les éléments matériels du confort d'habitation à terre. Pourtant, pour Paul, son voilier n'est pas une maison mais un refuge :

> Le bateau c'est un refuge. Qu'il soit au port ou en mer, avec ses contraintes qu'on est prêt à assumer jusqu'au bout s'il y a lieu. C'est un lieu de deuxième dimension. Qu'il navigue ou pas, c'est un élément physique et palpable que l'on transporte tous les jours avec soi, c'est rassurant. On peut si l'on veut : s'il navigue ou pas, l'essentiel, c'est qu'il soit prêt à partir. Il est là. On l'entretient et on le cajole. Il faut qu'il soit fonctionnel immédiatement. S'il manque une manille c'est un problème. Il ne faut pas une seconde d'obstacle à sa mise en navigation.[2]

> Le bateau n'est pas une petite maison mais un refuge car dans une maison on a un sentiment de sécurité qui n'existe pas en mer. Quand il y a une hostilité potentielle, on parle de refuge, comme en montagne avec les chutes de pierres, les intempéries. Enfin, sauf quand le bateau est au ponton ! Si le bateau est itinérant, alors le terme de refuge est plus juste que celui de petite maison. S'il y a des déferlantes, on se réfugie à l'intérieur du bateau. Quand on parle de maisons flottantes comme en Indonésie, ou bien les péniches, elles n'ont pas vocation à naviguer beaucoup. Elles ne se déplacent

[1] Entretien au domicile de Paul, 2003.
[2] Entretien au domicile de Paul, 2003.

> pas tous les jours. Pour le bateau de croisière, conçu pour aller d'îles en îles, le « refuge » est plus adapté. [1]

Des paradoxes logiques opposent les discours et les pratiques : naviguer pour être en contact avec la nature et se protéger au mieux de ces éléments naturels ; considérer le voilier comme un refuge itinérant et l'aménager comme une habitation terrestre immobile. Ces paradoxes s'effacent lorsque l'interrogation ne porte plus sur les raisons de la navigation et donc de l'habitation, plus ou moins transitoire, du bateau - « Pourquoi naviguer ? » - mais sur les manières de naviguer en habitant et/ou habiter en navigant : « Comment naviguer ? ». Les discours répondent à la première, les pratiques à la seconde.

4) Des détails qui changent tout

Ceux qui choisissent de construire eux-mêmes leur bateau, la coque et/ou les aménagements, se réfèrent à un plan d'architecte – à moins qu'ils ne le soient eux-mêmes.

Ludovic fit construire la coque de son voilier en aluminium par un chantier, d'après les plans de l'architecte. Par souci d'économie, il entreprit de réaliser lui-même tous les aménagements intérieurs. Il effectua également des modifications du plan de pont initial. Son épouse et lui-même travaillant, les travaux mirent cinq années à aboutir.

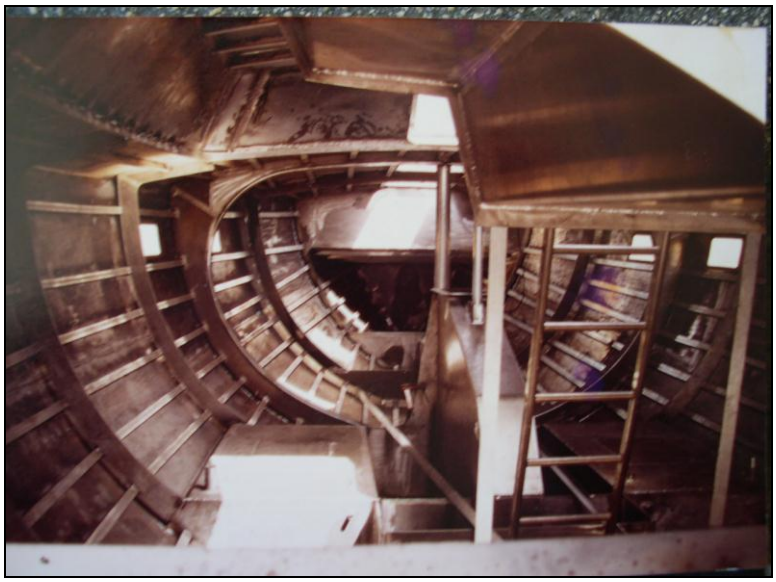


Figure 31 : Le voilier, coque « nue », sans aménagements. Le photographe se trouve dans l'espace de la future cabine arrière bâbord de ce *Maracuja* – plan Philippe Harlé. Photographie montrée par Ludovic en 2004.

Lorsque j'ai visité le bateau au port, au retour d'une navigation de dix années, les aménagements semblaient fidèles à ceux dessinés par l'architecte. Pourtant, pour Ludovic, ils n'ont rien à voir.

> Voilà les plans de Philippe Harlé [l'architecte du *Maracuja*]. Ils sont vraiment très succincts. Et en fait j'ai fait des calques pour aller plus vite car je n'ai pas de table à tracer. C'est vachement succinct comme plans. Là, tu as une coupe comme ça, de l'intérieur : il n'y a rien ! Enfin, il n'y a rien, il y a suffisamment de choses en fait pour

[1] Entretien sur le bateau nouvellement équipé, 2006.

t'aider. Et moi j'ai vu que rapidement, je ne respecterai pas du tout les cotes. Je ne ferai rien de ce qui existe. Alors là tu as… ça correspond à peu près à ce qu'on a sur le plan si tu veux, mais les volumes ne sont pas assez exploités. Ce n'est pas assez réfléchi : « Si je mets deux centimètres plus loin la cloison, je vais pouvoir mettre ça là ». Tu comprends, ce côté-là ? Eux, ils gagnent leur vie : ils ne vont pas passer du temps là-dessus si tu veux. Et moi j'avais le temps de le faire.

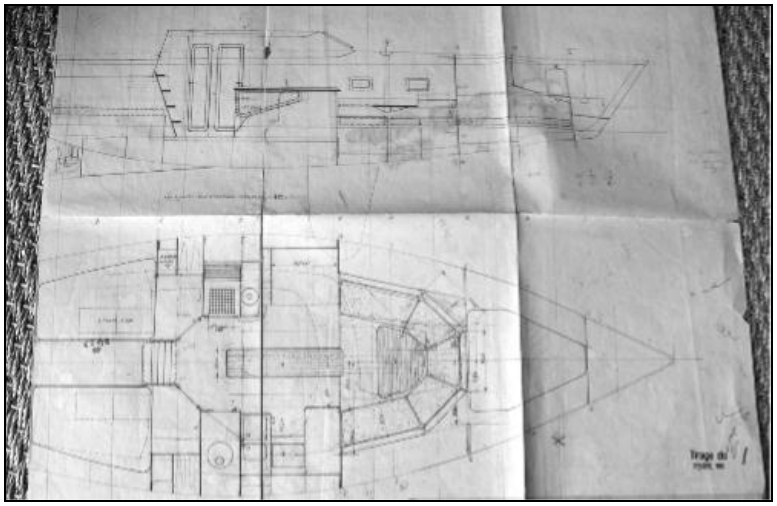


Figure 32 : Plans utilisés par Ludovic. Photographie S. Josso, 2004.

Le *Maracuja*, voilier de grand voyage en aluminium de 11 m 50 est dessiné par l'architecte Philippe Harlé en 1982. C'est un dériveur intégral : « La vie s'organise autour du puits de dérive qui permet de se caler à la gîte : cuisine, table à cartes et toilettes sont installées au centre du bateau. Le carré en U est très avancé et se poursuit par un lit breton. A l'arrière, deux cabines identiques se glissent sous le cockpit ».[1]

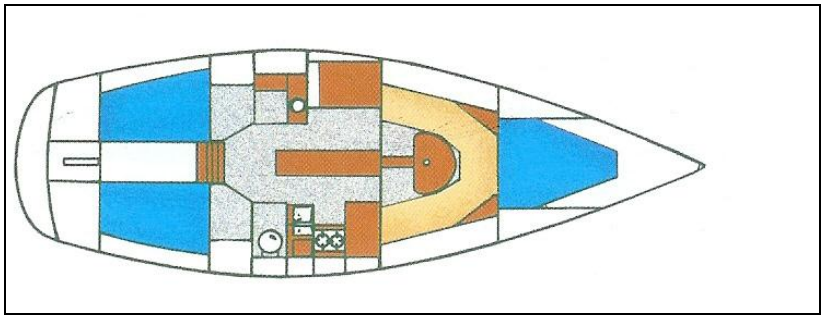


Figure 33 : Plan du *Maracuja*, plan P. Harlé, produit en série par le chantier Garcia. *Guide des voiliers d'occasion de 9 à 12 mètres…, id.*

Ludovic poursuit :

C'est assez classique : il y a deux cabines arrières qui sont confortables parce qu'elles sont sur l'arrière, donc le bateau bouge moins, etc., ça va t'apporter plus de confort. La descente : dès que tu descends tu es dans la zone de vie : la table à cartes, une salle de bain qui fait penderie à cirés, les chiots en face et une cuisine. Donc c'est une zone humide. Les plans sont de 83. Ça a 20 ans maintenant. On faisait une zone humide, une zone de confort assez proche et après les zones sèches : le carré et puis le lit breton. En démarrant comme ça et en ayant vécu sur le bateau [Ludovic a loué un

[1] Emmanuel VAN DETH, *Guide des voiliers d'occasion de 9 à 12 mètres,* Cenon, Editions Loisirs nautiques, 2000, p. 171.

> *Maracuja* pendant 15 jours avant d'entreprendre les travaux d'aménagement de la coque nue], je me suis dit « ça ne va pas ». Je ne vais pas faire pareil. Je garde les concepts importants : dans un bateau quand tu navigues il faut une zone humide, donc dans la zone humide c'est WC et douche en même temps, une table à cartes parce que tu vas descendre en ciré et en bottes à la table à cartes, donc tu vas foutre plein d'eau partout - ce qui n'arrive jamais sur mon bateau parce qu'il y a un pare-brise et une capote : tu ne descends jamais en ciré ! Mais bon, tu gardes ce concept-là. C'est le concept de la cuisine à proximité de la zone de manœuvre, du cockpit. Pendant les quarts : cuisiner en mer, si tu fais ça complètement à l'avant, c'est intenable ! On garde les mêmes concepts parce qu'ils existent depuis quand même longtemps […]. On a privilégié des zones où ça bouge moins : au centre du bateau, ça correspond au panorama visuel des panneaux ouvrants. Donc, quand tu cuisines, tu vois la mer, etc. J'ai essayé de gagner de la place visuelle : les WC qui étaient séparés, je les ai mis au même endroit que la salle de bain. À la place, c'est la cuisine. En fait j'ai gagné un peu de place dans la cabine arrière pour faire une grande penderie, des rangements : c'est exploiter la place au maximum pour prévoir des rangements. Du coup, notre cuisine est beaucoup plus grande. Comme gros changements : les délimitations des cloisons ne correspondent plus. La cabine bâbord est un tout petit peu moins grande. Les cloisons et les rangements ne sont pas les mêmes. Et puis on a deux lits superposés [au lieu d'un lit double] parce que les deux enfants étaient là. Pour la cuisine, nous, c'est bloqué : il n'y a plus de passage. J'ai fermé pour augmenter la cuisine. À l'usage, c'est génial. Par contre, ça serait un bateau qui servirait à huit personnes : on se gênerait. Mais nous ça ne nous gênait pas étant donné qu'on n'était que cinq avec les enfants. On privilégiait la cuisine et on faisait ce passage ici. Puisque je ne faisais qu'un passage, tu as vu le siège [de la table à cartes] : il est mobile. Je l'avance comme ça pour ne pas gêner. C'est plein de détails comme ça. C'est vachement dur mais il y a énormément de détails comme ceux-là. Par exemple, la cloison est en biais pour faciliter ce passage, là. Au niveau du lit breton c'est toujours le même concept. Tu as toujours la table qui est pliante, mais d'une manière complètement différente. Lui, Philippe Harlé, a dessiné une table qui tourne autour de l'épontille. Elle ne bouge pas, le plateau est toujours le même et tu ne fais que le tourner comme ça. En fait, moi, j'ai fait une vraie table avec un, deux, cinq panneaux pliants. Pour le lit breton, devant, on a gardé les mêmes choses. Après, ça a été la déco, le côté visuel à l'intérieur. Tout ce qui est mesure, etc., je ne m'en suis pas servi du tout. J'ai essayé partout, partout de gagner de la place pour les rangements. Lui, Harlé, derrière les coussins, il n'y a rien ; juste une étagère, là. Moi j'ai essayé d'augmenter [les rangements et l'espace habitable], tout en ayant un côté visuel agréable et fonctionnel. [1]

Ludovic et sa famille ont navigué dix ans autour de la Méditerranée et de l'Atlantique. Chacun devait pouvoir ranger ses affaires à bord. C'est pourquoi, dans la conception, le gain de place est si important. Les placards et rangements divers sont comptés : le voilier en possède cent trente-quatre… Pour adapter le bateau à un climat chaud et humide, les portes des placards sont faites en cannage. L'utilisation de ce matériau permet également d'économiser du poids. Le souci d'allègement des aménagements est une autre préoccupation de Ludovic. Il y parvient en diminuant l'épaisseur prévue des cloisons. Ces dernières, pour ne pas perdre en solidité, sont décalées et appuyées contre d'autres éléments d'aménagements.

[1] Entretien réalisé avec Ludovic à son domicile, 2004.

Figure 34 : La cabine arrière bâbord est destinée aux enfants. Les portes des placards sont en cannage : ce matériau associe des qualités de légèreté et d'aération. Les couchettes superposées sont munies d'un système de planche anti-roulis, retiré ici, le bateau étant au mouillage. Photographie S. Josso, 2003.

Le pont, et plus particulièrement le cockpit, espace de vie extérieur, furent aménagés. Il a fallu y faire un travail de soudure : les poulies gênantes ont été décalées ; un pare-brise à l'avant du cockpit et un portique à l'arrière montés ; la jupe arrière équipée de coffres ; un pilote automatique installé.

> - Ludovic : On a commencé à tout casser sur le pont, à tout refaire, et à imaginer vraiment des trucs : faire le pare-brise, le portique, refaire le plan de pont…
> -S. J. : Et ça ne se faisait pas à l'époque ?
> - Ludovic : Non ! Il n'y avait rien ! Sur le plan du *Maracuja*, il n'y a pas de pare-brise, il n'y a rien !
> - S. J. : Maintenant, il y en a de plus en plus des bateaux…
> - Ludovic : Mais oui ! Si tu savais le nombre de gens qui s'arrêtent devant le bateau et qui le regardent… Il y en a plein ! Moi j'ai vu des pros pomper sur ce que j'avais fait tu vois. Mais comme moi j'ai pompé aussi sur d'autres. Et maintenant, on sait que ce sont des idées, des concepts qui sont vachement importants. Un pare-brise, si c'est joli, design, ça passe bien dans la ligne. Ce n'est pas vilain et c'est même hyper fonctionnel. Sinon, tu prends des embruns… tu connais ! Des embruns en permanence. On a installé ce pilote. Par rapport à Marianne, pour ne pas que l'on ait à barrer en permanence. Que l'on soit libres de nos mouvements. Un pilote, ça te transforme la vie. Parce que quand tu navigues, tu enlèves complètement ce côté… barrer. Donc tu es libre. Tu es libre de bouquiner, de faire la cuisine, de faire ta nav, d'entretenir ton bateau, d'écouter de la musique : tout ce que tu veux. Et ça c'était le côté génial.[1]

Pour Ludovic, les aménagements réalisés sont inédits car ils ne figurent pas sur le plan. Certes, les éléments installés comme le pare-brise, le portique ou le pilote existaient déjà sur d'autres bateaux, mais ils n'étaient pas prévus sur les plans du *Maracuja*. Il en est de

[1] Entretien réalisé avec Ludovic à son domicile, 2004.

même pour les transformations des aménagements intérieurs. Les dispositifs d'aération des rangements, les couchettes superposées, le subtil décalage des cloisons, la fermeture du passage de la cuisine afin de l'agrandir, le regroupement des WC et de la salle de bain, le siège mobile de la table à carte, la table du carré dépliable à cinq panneaux, etc. ne sont pas de pures inventions en soi mais elles le sont pour ce bateau-ci. Toutes ces configurations existent ailleurs, sur d'autres bateaux. Cependant, concevoir ces aménagements et les mettre en place, matériellement, dans ce bateau prévu pour cet équipage et ce programme de navigation aboutit à une configuration singulière. Pour Ludovic, avant, il n'y avait rien. Rien à l'intérieur. Les plans étaient succincts. Il a respecté les règles de distribution traditionnelles, mais aucune des mesures indiquées. Sur le pont, il a tout cassé, tout refait, tout imaginé pour adapter le bateau à une navigation en solitaire ou équipage réduit, au soleil et aux nombreuses escales.

Si l'on observe le voilier de Ludovic et Marianne, vu de dessus, sur plan, il est très proche de ceux construits en série. D'ailleurs, si on pousse la comparaison, il est aussi très proche, au niveau de la distribution des espaces, des voiliers de son époque et même d'époques plus anciennes. Si on le visite à quai, il faut un œil avisé ou les commentaires des propriétaires pour prendre la mesure des transformations. Pourtant, les savoir-habiter un voilier résident dans ces menus détails. En effet, ce sont les quelques centimètres gagnés ici et là, les nombreux rangements adaptés aux objets usuels et aux mouvements du voilier – dans la cuisine, un rangement est spécialement adapté à la taille de la cocotte minute du bord -, les aides à la navigation - comme le pilote automatique et la grande annexe bien motorisée facilement mise à l'eau grâce au portique – et les aménagements du pont – pare-brise, taud, sièges sur le portique, table de cockpit - qui vont permettre de vivre à bord… un peu plus longtemps. La vie dans un voilier est en effet toujours transitoire. Elle alterne avec des périodes de vie à terre.

Les aménagements effectués par les plaisanciers pour faciliter la navigation et l'habitation du bateau sont constamment adaptés aux changements de l'équipage, de la zone de navigation et du type de navigation. Ainsi, la naissance d'un troisième enfant au cours du voyage eut pour conséquence de redistribuer les cabines. Ludovic et Marianne laissent la leur à l'aîné. Adolescent, il bénéficie ainsi d'un espace personnel. Un bureau y est installé pour son travail scolaire. Les cadets occupent la cabine arrière à lits superposés et le couple, le lit breton de l'avant.

Le terme employé pour désigner cette recherche perpétuelle de la meilleure adaptation possible entre l'aménagement du voilier, l'équipage et le programme de navigation, est celui de confort :

> Ludovic : Il y a des gens, par méconnaissance et par intérêt – à cause des éléments financiers -, qui partent dans certaines conditions – parce qu'ils ont entendu dire que, et qu'ils pensent que ce sera comme ça – et, en cours de route, tu te rends compte que tous les bateaux sont en manque – c'est marrant ça – de confort. Quand je dis confort, ce n'est pas obligatoirement une télévision, mais ça veut dire : de l'aération, de la lumière, de l'espace visuel, de l'autonomie. Moins tu es obligé d'en faire, sur un bateau, mieux c'est. Tous les mecs qui disent, « Moi j'aime bien wincher, j'aime bien tirer des bords, j'aime bien régler mes voiles en permanence », c'est complètement vrai. Tout le monde adore ça quand tu es là le WE ou quand tu fais du bateau pendant un mois ! Mais quand tu fais du bateau en permanence, moins tu en fais, plus tu es heureux ! D'où l'intérêt d'avoir un bateau qui navigue tout seul, sans aucune demande. Tu te rends compte que de l'autre côté de l'Atlantique, tous les bateaux s'arrêtent deux, trois, quatre, cinq mois pour faire des modifications. [1]

[1] Entretien avec Ludovic et Marianne sur leur voilier, 2003.

La problématique de la recherche du confort à bord apparaît intéressante pour traduire les détails, les subtilités et les innombrables variantes d'aménagements. Elle permet aussi d'exprimer les ambivalences, voire les paradoxes de la plaisance. En effet, si les plaisanciers disent naviguer, c'est pour se sentir libres. Or, les tâches relatives à la navigation - comme par exemple faire le point, changer les voiles, mouiller l'ancre, etc. - ou bien les conditions climatiques liées à la navigation - comme l'exposition au soleil, au vent, aux embruns, à la gîte, etc. – apparaissent paradoxalement comme une entrave à la liberté.

Du coup, les aménagements effectués à bord y rendent la vie plus confortable. Ce supplément de confort dégage des contraintes liées à la navigation. Il accentue le sentiment de liberté. Cette logique est indépendante de la durée de la croisière : elle est partagée tant par des plaisanciers habitant à l'année au ponton ou en navigation circumterrestre, que par ceux sortant à la journée. Je me suis donc attachée à identifier les approches anthropologiques permettant de travailler au mieux ces détails d'aménagements à partir desquels s'élabore la notion de confort.

C. L'espace de représentation des voiliers

Les architectes navals sont ceux qui créent l'espace de représentation des voiliers, « système qui repose sur des normes, des axiomes, des opérateurs »[1] qu'il s'agit ici de mettre en évidence. Ils marquent également leurs créations par un style qui leur est propre : les plaisanciers disent naviguer sur un plan Harlé, Berret, Briand, Finot, Rolland, etc. « Ils » sont ces créateurs géniaux qui conçoivent « nos » bateaux.

Philippe Viannay, fondateur du Centre nautique des Glénans, raconte sa collaboration avec l'architecte naval Jean-Jacques Herbulot :

> Concevoir et essayer un bateau est un des plaisirs les plus certains de l'existence. Le lancement et l'assiette prise sur l'eau, l'équilibre de la voilure, les mouvements dans le clapot et les vagues, les accélérations dans la brise et la vie de la barre, le sillage, le comportement aux diverses allures, la comparaison de la marche avec celle d'autres bateaux de même puissance, rien n'est jamais pareil et tout est à découvrir. Un bateau possède vraiment une nature. Ma part dans la conception pour les bateaux destinés aux Glénans, se bornait à définir le programme. Je suis incapable de dessiner. Ensuite j'attendais que Jean-Jacques l'exprime, en lui donnant sa marque. Les essais m'occupaient de longues heures. Le génie de Jean-Jacques Herbulot consista dans la combinaison de plusieurs talents, sur un fond d'absolu anticonformisme intellectuel […]. [2]

Le génie de l'architecte consiste à exprimer le programme de navigation formulé par le client - ou armateur - par le dessin des plans du navire. Ce dessin porte la signature de l'architecte. Il a un statut d'œuvre architecturale. Le talent de l'architecte est reconnu lorsque le voilier créé associe de manière satisfaisante le programme – ou cahier des charges –, les diverses contraintes propres à la stabilité, à la manœuvrabilité et aux performances du navire ainsi qu'une recherche d'esthétique.

[1] Françoise PAUL-LEVY et Marion SEGAUD, *Anthropologie de l'espace…, op. cit.*, p. 305-307.
[2] Philippe VIANNAY, *Du bon usage de la France. Résistance, journalisme, Glénans*, Paris, Ramsay, 1988, p. 252.

1) Dessiner le plan d'un voilier : un acte professionnel

Cet exercice présente donc de nombreuses difficultés. Pour certains architectes rencontrés, l'objet même de l'architecture navale plaisancière, le voilier de plaisance, par définition destiné aux loisirs, renforce ces difficultés. En effet, la fonction même du voilier, le plaisir, échappe à toute définition simple, raisonnée et fonctionnelle :

> À l'origine, le voilier est un instrument de travail. Il y a deux aspects de la plaisance : la compétition, qui relève des soucis des bateaux de travail – aller le plus vite possible, recherche constante de vitesse. C'est une dérive naturelle des bateaux de travail. Mais la plaisance pure relève de la psychanalyse ! Pourquoi ils en font !!!! Ça coûte cher, c'est dangereux… C'est une démarche peu naturelle et curieuse. C'est une dérive peu naturelle des voiliers de travail. Elle relève plus de l'habitat de tourisme. [1]

Comment concilier la demande des clients – « le client a un rôle majeur mais sa demande est contradictoire et fantasmatique »[2] - avec les contraintes propres à un véhicule nautique et une conception personnelle tant de l'esthétique que de la définition du voilier de plaisance ? Henri dit être impliqué dans son travail d'architecte naval. Par exemple, il ne peut pas « dessiner un bateau intellectuellement incohérent ». Cette position l'amène à perdre des clients. Il refuse un projet s'il n'est pas d'accord avec le cahier des charges proposé par l'armateur. Le désaccord peut porter sur les qualités nautiques du voilier, qui, par exemple, n'est jugé pas assez stable, ou bien sur l'esthétique générale, comme un rouf trop haut qui casserait la ligne du navire.

Concilier, par un dessin, demande du client, contraintes techniques et esthétique

La conciliation difficile de la demande du client, de contraintes techniques et d'une conception esthétique n'est pas propre à l'architecture navale. Ainsi, Florent Champy, consacrant un ouvrage à la sociologie de l'architecture, rappelle que :

> L'architecture se distingue de la simple construction par la volonté de dépasser les seuls objectifs fonctionnels pour « faire œuvre », c'est-à-dire proposer un objet digne d'appréciation esthétique. Si l'on rajoute à ces exigences le souci de durabilité de l'édifice, on retrouve la trilogie énoncée dès le 1er siècle avant Jésus-Christ par l'architecte romain Vitruve, pour qui les qualités essentielles de toute œuvre d'architecture sont la solidité (*firmitas)*, l'utilité (*utilitas*) et la beauté (*venustas*). [3]

Le travail de l'architecte est « une activité intellectuelle, clairement distincte de la construction confiée à l'entrepreneur, même si l'architecte peut être amené à contrôler le déroulement de cette dernière »[4]. De la même façon, la réalisation matérielle du navire n'est pas du ressort de l'architecte, même si une collaboration étroite peut exister avec le

[1] Entretien avec un architecte DPLG également ingénieur, 2001.
[2] Entretien avec Henri, architecte naval, 2001.
[3] Florent CHAMPY, *Sociologie de l'architecture*, Paris, La Découverte, 2001, p. 3.
[4] *Id.*

constructeur, appelé aussi chantier naval ou industrie nautique lorsque la production de voiliers fabriqués en série est importante.

Dessiner des plans de yachts

L'exercice de l'architecture se caractérise, outre l'élaboration d'un projet, par l'usage de représentations graphiques codifiées : « Pour élaborer le projet et pour le présenter à ses interlocuteurs (le client qui donne son aval, les entreprises qui exécutent les travaux), l'architecte utilise des codes graphiques qui lui permettent de représenter de façon univoque en deux dimensions ce qui sera construit en trois : les plans et les perspectives. La maîtrise de ces codes est donc une compétence essentielle aux architectes. »[1]

L'utilisation de plans pour la construction des navires de la marine royale apparaît en France à la fin du 17e siècle : « L'ordonnance de 1683 impose aux maîtres-charpentiers, avant de bâtir un vaisseau, d'en faire un modèle en carton et un plan ou coupe perpendiculaire avec une coupe horizontale. [Cependant] la notion de plans ne se généralise que dans les premières années du XVIIIe siècle. »[2]

Au 18e siècle, avec la création des Académies de Marine associant des marins lettrés et des savants, les premières représentations de navire sont éditées.[3] Des ouvrages détaillant les plans de bateaux divers sont publiés.[4] Celui de Chapman[5], datant de 1768, décrit, entre autres navires, des « yachts ». La « table générale des plans » mentionne le terme de « yacht » pour des usages divers comme « le négoce, la marche, l'armement en course ». Dans la catégorie « bâtiments pour la marche », à côté des « paquebots » et des « chaloupes et canots », figurent les « bâtiments de plaisance ». Ces derniers se distinguent en « bâtiments à voile » et « à rame ». Dans les bâtiments à voile sont mentionnées les frégates, les goélettes et les yachts.

La construction des bateaux de travail dans de petits chantiers privés se fait sans utilisation de plans : les charpentiers de marine se servent de gabarits et de modèles réduits de coque. Beaucoup de petits voiliers de plaisance du 19e et du début du 20e siècle résultent de la transformation de navires de travail en yachts alors dotés d'aménagements intérieurs. En plaisance, les premiers ouvrages d'architecture n'apparaissent qu'à la fin du 19e siècle, les publications de l'anglais Dixon Kemp[6] – « L'auteur a estimé avec raison que c'est surtout par les yeux que se fait le meilleur enseignement et il a soigné tout particulièrement les figures et les plans publiés »[7] - préfigurant celles de français comme C. M. Chevreux[8] - « M. Chevreux

[1] Florent CHAMPY, *Sociologie de l'architecture*…, *op. cit.* p. 4.
[2] Jean BOUDRIOT, « Modèles et architecture navale », p. 145-148 in *Actes des Colloques de la Direction du patrimoine : Le patrimoine maritime et fluvial, Nantes, avril 1992*, s.l., Direction du Patrimoine, Caisse nationale des Monuments historiques et des Sites, association pour la Connaissance et Mise en valeur du Patrimoine, 1993, p. 146.
[3] Notes prises lors du *Colloque Le livre maritime, 1750-1850. Edition, navigation, exploration et connaissances maritimes au temps de l'académie de marine de Brest*. Brest, 15 et 16 Novembre 2002. Cf. *Le livre maritime au siècle des Lumières : édition et diffusion des connaissances maritimes (1750-1850) : Actes du colloque de Brest, 15-16 novembre 2002* / textes réunis par Annie Charon, Thierry Claerr et François Moureau, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2005.
[4] Cf. MILLET DECHALES, *L'art de naviguer*, Paris, Estienne Michallet, 1677 ; VIAL DU CLAIRBOIS, *Traité élémentaire de la construction des vaisseaux à l'usage des élèves de la Marine*, Paris, Clousier, Imprimeur du Roi, 1787.
[5] Frederik Henrik CHAPMAN, *Architecture navale*, Douarnenez, Le Chasse-Marée-Armen, 1996 [reproduction en fac-sim. de 1768].
[6] Dixon KEMP, *Yacht & boat sailing. Edition française traduite, annotée et augmentée par MM. Boyn & Martinenq. Deuxième partie : Navigation à voile & à vapeur*, Paris, E. Bernard et Cie, 1896.
[7] C. B., « Bibliographie. *Yacht architecture*, par M. Dixon Kemp, 3e édition », *Le Yacht*, N° 1011, 1897, p. 362.
[8] C. M. CHEVREUX, *Traité de la construction des yachts à voile*, Paris, Bernard et Cie, 1898.

a voulu faire une véritable grammaire de la construction permettant, par l'observation rigoureuse des méthodes qu'il explique, d'assurer la reproduction exacte d'un plan donné »[1] - ou Louis Moissenet :

> L'auteur établit les principes qui doivent présider à l'établissement du plan, détermine les formes les meilleures, expose les opérations nécessaires à leur tracé, indique les premiers calculs nécessaires à l'équilibre de l'ensemble et passe enfin aux détails de l'exécution et de la construction. […] De nombreuses figures et plans accompagnent le texte, notamment pour ce qui concerne la question des aménagements et de l'armement, qui forme une sorte d'appendice où sont exposées en détail les idées personnelles et ingénieusement raisonnées de l'auteur sur l'installation pratique d'un yacht minimum servant au cruising, mais pouvant, au besoin, figurer en régate. […] C'est là un premier et très heureux début dans la création d'une littérature nationale et technique du Yachting ; sur ce point, nous nous étions laissés distancer non seulement par les Anglais, mais même par certains de nos voisins, cependant moins avancés que nous dans la pratique de la navigation de plaisance. [2]

Le dessin a une grande importance dans la définition du métier d'architecte car c'est sa maîtrise qui autonomise la profession par rapport à celle des constructeurs et des ingénieurs. Au 19e siècle, la formation des architectes a lieu à l'École nationale supérieure des Beaux-arts. Ce n'est qu'en 1969 que « la section architecture de l'école des beaux-arts est remplacée par dix-huit unités pédagogiques d'architecture ». Pour Florent Champy, l'histoire de la profession explique « l'attachement de la majorité des professionnels à une identité d'artiste », même si « la maîtrise de compétences techniques », tant de construction que d'ingénierie, est nécessaire. Il s'agit donc, pour le sociologue, de « rendre compte de ces ambivalences et mesurer leurs conséquences pour les professionnels ». [3]

Aujourd'hui, les architectes navals utilisent les représentations graphiques héritées de la tradition architecturale :

> Au sens large « *l'architecture organise les espaces réalisés pour abriter la vie et les travaux des hommes, pour servir de cadre à leurs divertissements* ». Ainsi considérée, elle se traduit par la perception qu'on a de ces espaces. Perception sensible et d'abord visuelle, qui ne peut s'exprimer au stade du projet que par l'image. De ce point de vue, la qualité de la représentation graphique – dans un premier temps celle du dessin manuel – est primordiale : comment peut-on faire partager ou faire comprendre mieux et autrement que par le dessin (pour autant qu'il en donne une image "honnêtement" fidèle) l'idée qu'on a de tout ou partie d'un espace ? Au stade final du projet, les nouveaux outils de CAO 3D (y compris aujourd'hui ceux du « design industriel assisté par ordinateur ») permettront des « rendus » très, voire trop (froidement) réalistes, en même temps que de produire des dessins techniques d'une qualité parfaite et d'une précision redoutable. Mais l'ordinateur ne restitue jamais que ce qu'on lui donne, et il est important d'avoir là-dessus des idées claires. Seuls des croquis préalables puis des plans ou perspectives à main levée, d'ensemble et de détails, complétés si besoin par des dessins plus précis permettent une « saisie » informatique efficace.[4]

---

[1] P. de V., « Bibliographie. *Traité de construction des yachts à voiles*, par M. C. M. Chevreux », *Le Yacht*, N° 1024, 1897, p. 521.

[2] « Bibliographie. *Architecture et construction du Yacht*, par Louis Moissenet, ingénieur au Corps du génie maritime, membre fondateur de l'Union des Yachts français », *Le Yacht*, N° 920, 1895, p. 510.
Cf. aussi « Bibliographie. *Théorie du yacht* par M. Moissenet, ingénieur des constructions navales », *Le Yacht*, N° 1042, 1898, p. 105-106.

[3] Florent CHAMPY, *Sociologie de l'architecture, …, op. cit.,* p. 29-33.

[4] Dominique PAULET et Dominique PRESLES, *Architecture navale. Connaissance et pratique*, s. l., Ed. de La Villette, 1999, p. XXI.

Pour représenter les formes du navire, sa structure, l'aménagement du pont et de l'espace intérieur, les architectes navals contemporains utilisent « plusieurs documents graphiques qui synthétisent, par différentes coupes et sections, mais aussi par des vues extérieures, toutes les informations nécessaires à la construction ».[1]

Être architecte naval

Si des ouvrages d'architecture navale sont rédigés par des ingénieurs français comme Chevreux ou Moissenet à la fin du 19e siècle, la dénomination d'architecte naval est attribuée à des amateurs ayant construit des yachts reconnus pour leurs qualités nautiques. Le yachting apparaît alors comme un sport développant tant la santé, les qualités physiques que l'intelligence, à travers l'art de la navigation, de la construction et de la conception des bateaux :

> Quand on fait du yachting sérieusement, il faut exercer son cerveau autant que ses muscles. Il faut apprendre, tout au moins, quelques notions de construction, ne fut-ce que pour se rendre compte de la solidité et de la bonne tenue du bateau que l'on monte ; il faut apprendre la manœuvre et, pour cela, apprendre le gréement d'un bateau ; il faut enfin, si l'on veut se donner la joie d'être vraiment maître à son bord, c'est-à-dire ne pas dépendre d'un patron ou d'un capitaine, étudier la navigation, véritable science, relativement compliquée, qui demande beaucoup de travail, si on veut l'acquérir d'une façon complète, et toujours beaucoup d'attention, lorsque, après l'avoir acquise, on la met en pratique. […] Les deux faits les plus importants des régates de cette dernière semaine viennent d'ailleurs à l'appui de ma thèse. […] Ces deux yachts [remportant des prix en course] étaient construits par des amateurs qui sont des maîtres dans l'art de la course. Tous deux sortaient, pour ainsi dire, du chantier et faisaient leur début à la mer. Or, sait-on par qui les plans en ont été dressés ? Par de simples amateurs qui, après avoir cherché dans le yachting un passe-temps et un exercice salutaire, se sont mis à étudier non seulement la manœuvre et la navigation, mais l'art de la construction navale, dans ce qu'elle a de plus délicat, la construction du bateau de course. [2]

Savoir dessiner, construire et manier seul son yacht sont des savoir-faire contribuant à l'élaboration de la figure idéale du « véritable » yachtsman, libéré des rapports d'assujettissement à un constructeur, architecte ou équipage professionnels. En Angleterre, au 19e siècle, la profession des architectes navals s'institutionnalise avec l'association des Navals Architects[3], regroupant officiers et ingénieurs se préoccupant tant de la marine militaire, de la marine marchande que de la navigation de plaisance. En 1893, elle est d'ailleurs présidée par Lord Brassey qui effectua quelques années plus tôt le premier tour du monde en famille sur un grand yacht.[4] En 1905, une anglaise, Miss Windsor, de Teignmouth, ayant dessiné « les plans d'un yawl de 85 tonnes, qui est actuellement en construction à Galmpton »[5], prend même place dans le rang des architectes navals.

En France, une telle institution n'existe pas. Les publicités paraissant dans le journal *Le Yacht* à la fin du siècle mentionnent quelques « constructeurs » de yachts français, comme

[1] Dominique PAULET et Dominique PRESLES, *Architecture navale…, op. cit.*, p. 121.
[2] P. R., « Les Architectes Navals Amateurs », *Le Yacht*, N° 805, 1893, p. 313.
[3] « L'institution des Naval Architects en Angleterre », *Le Yacht*, N° 788, 1893, p. 121-122 et *Le Yacht*, N° 883, 1895, p. 68.
[4] Lady BRASSEY, *Le tour du monde en famille. Voyage de la famille Brassey dans son yacht Le Sunbeam. Raconté par la mère.* Tours, Alfred Mame et Fils, Editeurs, 1891 [1878].
[5] *Le Yacht*, N° 1409, 1905, p. 153.

Claparède Frères à Argenteuil[1], ou Augustin Normand au Havre, mais aucun « dessinateur de yachts ». Tous sont anglais, parfois également constructeurs : Alfred Burgoine, « constructeur et dessinateur de yachts, launches & canoes. Spécialités de petits yachts pour courses et croisières »[2], White Bro[s], « ingénieurs-constructeurs de yachts » à Southampton, C. Sibbick & Co, « dessinateurs et constructeurs de yachts. Spécialité de petits racers », à Cowes, Forrest & Son, « établis en 1788, constructeurs de yachts en bois et en acier » à Wyvenhoe, W. Luke & Co, « constructeurs de yachts. Maison fondée depuis 60 ans. Constructeurs et dessinateurs de plans de 200 racers et cruisers, depuis 150 tonnes jusqu'aux petits 2 ½ , 1 et ½ raters si renommés », à Hamble, etc.

Au début du 20[e] siècle, Texier Fils aîné se présente comme « architecte naval, constructeur de yachts et embarcations de plaisance. Toujours 50 bateaux prêts à livrer. Installation de moteurs. Maison fondée en 1848. Expositions universelles 1878 et 1900 (Médailles d'or) »[3], au Petit-Gennevilliers.

Figure 35 : Publicité pour Texier Fils Aîné, Architecte naval, *Le Yacht,* N° 1758, 1911, p. 736.

Cette publicité préfigure celles, plus nombreuses, publiées dans *Le Yacht* dans les années de l'entre-deux-guerres : Louis Desmars, « architecte naval. Etudes, plans et devis de tous bateaux à voile ou à moteur. Course, plaisance, service – Hélices »[4] à Saint-Nazaire, J. Guédon à Bordeaux, Sebille à Marseille, Auroux à Arcachon, Victor Brix, François Sergent, D. Severi, P. Staempfli et H. Dervin à Paris : « Yachts de course et de croisière, à voile et à moteur, bateaux de pêche et de service. Etudes – Plans, construction, décoration intérieure, surveillance, expertises. Les meilleures références »[5]. Ce dernier choisit de représenter l'architecte naval à sa table à dessin :

Figure 36 : Publicité d'Henri Dervin, architecte naval, *Le Yacht,* 1929, p. 488.

[1] *Le Yacht*, N° 1036, 1898, p. 36.
[2] *Le Yacht*, N° 1048, 1898, p. 180.
[3] *Le Yacht*, N° 1758, 1911, p. 736.
[4] *Le Yacht*, 1925, numéro spécial Salon nautique, p. III.
[5] *Le Yacht*, N° 2339, 1928, p. 44.

En 1931, l'architecte naval Gaston Grenier donne des « conseils à ceux qui se destinent à l'architecture navale »[1]. Si l'Ecole Polytechnique ou l'Ecole Centrale figurent parmi les voies d'accès au métier – bien que ardues et finalement plus propice à la conception de navires professionnels, militaires ou marchands qu'à celle de bateaux de plaisance -, le dessin des yachts échappe en fait à une formation institutionnalisée : « Aucune école ne pourra les préparer à cet art si captivant ». Pour Gaston Grenier, l'architecte naval est « un artiste ». Le diplôme d'ingénieur n'est pas jugé nécessaire, de bonnes lectures et connaissances en mathématiques, géométrie, physique et mécanique générale suffisent. En fait, rien ne semble pouvoir remplacer l'expérience incorporée de la navigation par soi-même, « en solitaire sur de petites unités », « l'expérimentation au moyen de modèles » et « les visites fréquentes dans de bons chantiers de construction » : « De même qu'un bon constructeur mécanicien doit savoir monter sa machine et la faire fonctionner, un architecte naval ne dessinera convenablement un yacht de course que s'il sait l'appareiller, le mettre au point et le conduire ». Gaston Grenier est amer lorsqu'il évoque les maigres revenus des architectes navals français, dédaignés au profit de professionnels étrangers : pour réussir, il convient donc de s'exiler, de ne pas innover et de reproduire les « classiques », de préférence étrangers…

Des architectes comme Henri Dervin publient des guides pour aider les amateurs à construire des petits bateaux bon marché. Au début des années quarante, « plusieurs architectes, spécialistes de la grande et de la petite construction navale, avaient jeté les bases d'un groupement professionnel qui, dans l'esprit de ses promoteurs, devait relever le prestige de la profession en en limitant l'accès aux seuls techniciens d'une compétence reconnue »[2]. Le futur groupement professionnel réunirait les « spécialistes de la petite construction navale, cette dernière comprenant les unités de plaisance et de service dont la longueur de flottaison ne dépasse pas trente mètres ». À la fin de la guerre, un appel est lancé dans le journal *Le Yacht* pour que les architectes navals français s'organisent afin de défendre les intérêts de leur profession. Il s'agit de distinguer les architectes exerçant uniquement en libéral de ceux associés à une entreprise de construction navale et de fixer des honoraires minima :

> Lorsqu'on la compare aux autres professions libérales, on remarque que la profession d'Architecte Naval se trouve en état d'infériorité. Le titre d'Architecte Naval n'étant en France ni reconnu par l'Etat, ni sanctionné par un grade universitaire, il est loisible à toute personne de s'intituler Architecte Naval sans faire aucune preuve de compétence en la matière. Ce fait cause un préjudice certain aux véritables spécialistes. Ce préjudice sera plus sensible encore lorsque, la guerre finie, les armateurs et les yachtsmen se préoccuperont de mettre en chantier des constructions neuves. […] Il semble donc opportun que d'un commun accord, les architectes s'entendent entre eux pour définir leurs règles de travail et présenter à la clientèle un groupement d'hommes compétents capables de faire honneur à leur profession. […] La sélection des membres fondateurs sera effectuée sans appel par les architectes navals professionnels qui, à cette date, auront manifesté le désir de créer la Société. [3]

La constitution de la Société des Architectes Navals est annoncée en décembre 1945[4] et ses statuts sont publiés le mois suivant. Le Bureau est présidé par Paul Gille, ingénieur du génie maritime. Les autres membres du Bureau portent le titre d'architecte

[1] Gaston GRENIER, « Conseils à ceux qui se destinent à l'architecture navale », *Le Yacht*, N° 2523, 1931, p. 457-458.
[2] « Appel aux Architectes Navals », *Le Yacht*, N° 2990, juillet 1944-janvier 1945, p. 13-14.
[3] *Id*.
[4] « Constitution de la Société des Architectes Navals », *Le Yacht*, N° 3004, p. 281.

naval - Henri Dervin, Hermann Cigli et Eugène cornu -, tout comme ceux du Conseil – Robert Guéroult, Octave-Edmond Vittecoq et Jean Angeli.[1]

Aujourd'hui, bien que les architectes navals français utilisent des codes graphiques similaires à ceux de leurs confrères terrestres, leur profession n'est pas réglementée par un Ordre professionnel comme celui des architectes du bâtiment. On ne devient pas architecte naval après l'obtention d'un diplôme officiel. Le titre n'est donc toujours pas protégé. Cet exercice professionnel est pratiqué par un petit nombre de passionnés issus de formations diverses : architectes DPLG, ingénieurs (École centrale, Polytechnique, Marine, etc.), designers, diplômés de l'École Boulle, de l'École nationale des Arts décoratifs, de l'École des Beaux-arts, etc. La plupart des architectes navals français - une cinquantaine - adhèrent à l'Institut français des architectes navals (IFAN) :

> L'IFAN est le syndicat professionnel des Architectes Navals français ou exerçant en France, qui regroupe la plupart des membres de cette profession. Son but est non seulement de valoriser et de défendre cette profession, mais aussi de la représenter auprès des diverses instances techniques nationales (commissions de sécurité etc.) ou internationales (élaboration des normes, etc.). Le métier d'Architecte Naval est un métier de concepteur qui regroupe en fait plusieurs activités souvent confondues : il est à la fois inventeur, architecte, ingénieur, styliste, décorateur. [2]

La comparaison du métier d'architecte naval avec la pratique d'une activité artistique apparaît dès la première ligne du site, en 2010 : « C'est une activité passionnante qui regroupe une multitude de connaissances, c'est un "art" qui est encore un des derniers à donner à un seul homme la possibilité (et aussi la responsabilité) de concevoir un projet de A à Z. l'histoire ne s'y est pas trompée, et présente les concepteurs de "machines flottantes" comme des génies ou des magiciens, avec, bien sûr comme précurseurs Archimède ou Léonard de Vinci, mais aussi de grands noms comme Brunel, Normand, Herreshoff, Fife, Watson et tant d'autres… »[3].

Une *Charte de l'Architecture navale* codifie les rapports entre l'architecte naval, le constructeur et l'armateur :

> N'ayant pas d'Ordre au fonctionnement codifié par une juridiction particulière, les activités de l'Architecte Naval sont souvent mal comprises par le public, l'administration ou la justice. C'est pour mieux faire comprendre le travail de l'Architecte naval que l'IFAN publie une Charte de l'Architecture navale afin de bien décomposer et expliquer dans quel cadre l'Architecte naval exerce son métier.[4]
>
> Un navire réussi, rapide, efficace, sûr, élégant et qui arrive à bon port est le fruit d'une bonne symbiose entre : le travail de conception effectué par l'Architecte naval ; la réalisation effectuée par le Chantier Constructeur ; l'usage qui en est fait par l'Armateur. [5]

Aujourd'hui, certaines écoles d'ingénieur (École nationale supérieure de techniques avancées, École nationale supérieure des ingénieurs des études techniques d'armement, École centrale de Nantes et de Marseille) et d'architecture (Nantes et Montpellier) - et, jusque très

[1] « Les statuts de la Société des Architectes Navals », *Le Yacht*, N° 3007, 1946, p. 36-37.
Cf. aussi « Société des Architectes navals », *Le Yacht*, N° 3054, 1947, p. 498 ; *Le Yacht*, N° 3055, 1947, p. 510 ; *Le Yacht*, N° 3056, 1947, p. 527-528.
[2] « Présentation de l'IFAN », <http://www.ifan.fr/presentation>, consulté en octobre 2002.
[3] « Le métier d'architecte naval », <http://www.ifan.fr/Metier_Architecte_Naval.php>, consulté en janvier 2010.
[4] « Présentation de l'IFAN »…, *id.*
[5] « Charte de l'Architecture Navale », <http://www.ifan.fr/>, consulté en octobre 2002.

récemment, l'École d'art de Brest - proposent une spécialisation ou option en architecture navale. Une formation réputée est dispensée outre-Manche à Southampton.

Beaucoup exercent en libéral, installés seuls ou en groupe, associés ou salariés. Ils s'inscrivent alors dans un mode d'exercice traditionnel valorisant l'indépendance intellectuelle : « L'exercice comme indépendant ou sous l'autorité d'un architecte indépendant est perçu par beaucoup comme seul légitime, car seul capable d'assurer l'indépendance nécessaire à la prise en compte de l'intérêt général »[1]. D'autres travaillent pour le bureau d'étude de chantiers nautiques qui, de par leur importance sur le marché mondial, sont aujourd'hui nommés industries nautiques, regroupées en fédération, la Fédération des industries nautiques (FIN). Le cahier des charges à partir duquel l'architecte bâtit son projet n'est plus donné par l'armateur mais pas le constructeur. La demande d'un client singulier fait place à celle supposée du « plaisancier moyen ». Les voiliers sont produits en série. Le travail de conception de l'architecte change.

L'architecte naval se distingue « de son confrère terrestre » : en effet, outre sa qualité d'architecte, il est aussi « inventeur, ingénieur, styliste, décorateur ». Cependant, le dessin du navire est toujours l'objet de sa « mission de base » :

> L'Architecte Naval réalise une Esquisse qui propose une ou plusieurs solutions d'ensemble, et représente dans ses grandes lignes la silhouette du navire, son organisation interne, son emménagement général. Seules les dimensions principales (longueur, largeur, déplacement, etc…) sont définies, et ceci de manière approchée. […] L'Esquisse approuvée par le Client, l'Architecte Naval procède à l'étude de l'Avant-Projet qui précise les dimensions [...]. Après éventuellement quelques adaptations à l'Avant-projet, le Client l'approuve formellement, ce qui permettra à l'Architecte Naval d'établir le Projet […]. Le Projet comporte les plans et documents permettant au Chantier Naval de construire le navire et aux équipementiers de fournir le matériel. […]. Les plans et documents du Projet sont des Plans Directeurs qui définissent sans ambiguïté l'ensemble du navire et permettent à un Chantier Naval de le construire, mais ne sont cependant en aucun cas des plans de détail et d'exécution, qui sont de la seule responsabilité du Chantier Naval. La Mission de Base de l'Architecte Naval s'arrête à la livraison du projet. [2]

Pour André Allègre, architecte, « ce qui symbolise le plus l'architecte naval et le représente, c'est le plan du bateau. La représentation d'un beau plan bien sûr, c'est le début du rêve du client, le commencement de ses croisières lointaines ».[3]

De la même façon, le dessin de la silhouette du navire et de ses emménagements fait partie intégrante de la culture des yachtsmen dès la fin du 19e siècle. Ainsi, les premiers numéros du journal *Le Yacht*, en 1878, en présentent, associés à un commentaire écrit. Aujourd'hui, les représentations du voilier en plan d'ensemble, plan des formes, plan des emménagements, plan des superstructures, élévations et coupes figurent dans toutes les revues et ouvrages nautiques destinés au grand public. Le dessin, associé à un commentaire plus ou moins long et à des photographies est donc un élément issu de la culture professionnelle de l'architecture qui fut approprié par les plaisanciers dès les débuts du développement de la pratique dans le second 19e. En devenant plaisanciers, les pratiquants acquièrent aussi un mode de représentation du voilier lié à la culture architecturale de la figuration sur plan. Petits et grands parcourent les revues nautiques et s'exercent à dessiner les plans du bateau idéal. Si tous les plaisanciers ne s'amusent pas à crayonner inlassablement les formes, élancements et

[1] Florent CHAMPY, *Sociologie de l'architecture…, op. cit.,* p. 4.
[2] « Charte de l'Architecture Navale »…, *id.*
[3] « André Allegre. Un homme de chantier et d'expérience », p. 168-173 in : *La plaisance française à la découverte de ses architectes. Le bateau moderne ou le bateau de caractère vu par 46 architectes,* Bordeaux, Loisirs nautiques, Hors-série N° 19, 1985, p. 169.

dispositions intérieures d'un voilier imaginaire, la lecture de plans fait partie de la pratique plaisancière courante.

Les éditions Loisirs nautiques publient ainsi un ouvrage intitulé *Dessine-moi un bateau de voyage...* Des navigateurs aux expériences nautiques variées exposent leur vision du bateau idéal. Chaque projet est présenté par un texte et des dessins réalisés par un architecte naval : « Dessine-moi un bateau de voyage… Un rêve caché ou revendiqué de nombreux navigateurs, de voyageurs dans l'âme, d'aspirants découvreurs voire de badauds de bord de quai qui cherchent l'évasion. La conception de son bateau idéal pour vivre sa passion est souvent une chimère que chacun crayonne sur un coin de nappe au cours de discussions de café du port ou imagine lors de longs bords à la barre. »[1]

Le bateau de voyage est ici une alternative nautique au mouton du Petit Prince. C'est alors à l'architecte naval et non à l'aviateur que les plaisanciers s'adressent. Le dessin proposé ne sera qu'une interprétation d'un idéal indéfinissable. Les plus bricoleurs, à défaut de dessiner leur bateau, tenteront de le construire. Depuis les années 1970, les éditions Loisirs nautiques accompagnent la construction amateur par la publication de nombreux guides pratiques et récits dont *Construis-moi un bateau* : « Anne imaginait-elle les conséquences de sa requête ? Etienne le lui construira son bateau et elle mettra bien sûr la main à la pâte »[2].

Faire un bateau comme pour soi-même

Lors d'une table ronde sur le nautisme, le directeur du chantier finistérien Structures est interviewé sur les raisons du succès croissant du *Pogo*, dessiné par Pierre Rolland en 1997. En 2009, le petit chantier est nettement moins touché par la crise que ses concurrents plus importants.[3] Comment font-ils ? Quels sont les secrets de conception de la série des *Pogo* ? « J'ai fait le bateau comme s'il était pour moi ! » répond-il.

La *Charte de l'Architecture Navale*, adoptée par la majorité des architectes en exercice, mentionne la nécessité d'un accord « en son âme et conscience » avec le programme du navire :

> L'Architecte Naval consulté examine ce programme, il en analyse la globalité et il fait préciser par le Client, si besoin est, les points mal définis. A ce stade, l'Architecte Naval étudie le programme du navire […] dont il n'est pas encore partie prenante et estime en son âme et conscience : A- si le programme est réalisable, c'est-à-dire s'il lui paraît possible de concevoir un navire correspondant globalement au Cahier des charges. B- En cas de réponse affirmative à la question ci-dessus, s'il est capable d'entreprendre cette conception et s'il souhaite le faire. En effet, l'Architecte Naval peut estimer ne pas avoir l'expérience ou la compétence pour le type de navire correspondant, il peut aussi ne pas souhaiter entreprendre une telle conception, soit parce qu'elle est trop particulière pour l'intéresser, qu'elle ne correspond pas à l'image que l'Architecte Naval se fait de son travail personnel, qu'elle s'oppose à des accords formels ou tacites faits avec d'autres clients, ou que simplement qu'il n'en a pas le temps. Cette décision est très importante, car il est éminemment souhaitable que l'Architecte Naval « sente » ce programme, qu'il le fasse sien et s'y implique comme s'il allait en être lui-même l'utilisateur, c'est le meilleur gage pour une étude réussie,

[1] Gildas PLESSIS, Pierre-Marie BOURGUINAT, Patrick BENOITON, *Dessine-moi un bateau de voyage…*, Hors-série N° 31, Cenon, Ed. Loisirs nautiques, 1997, p. 2.
[2] Jean ETIENNE, *Construis-moi un bateau*, Cenon, Ed. Loisirs nautiques, s.d.
[3] « Le nautisme en souffrance », *Voile magazine*, N° 161, mai 2009, p. 36.

d'où l'importance du choix de l'Architecte naval, de sa personnalité, sa sensibilité, et bien entendu de sa disponibilité. [1]

Une expérience de navigation singulière et incorporée

Les architectes navals du 19e siècle étaient navigateurs avant d'être reconnus comme architectes. Aujourd'hui, la conception des bateaux est toujours étroitement liée à la pratique de navigation de l'architecte. Ainsi, Philippe Harlé se fait connaître dans les années soixante pour ses bateaux de croisière bon marché et marins, construits en contre-plaqué, comme le *Muscadet* (1963) ou l'*Armagnac* (1965). Il travaille tout d'abord au Centre nautique des Glénans, réputé pour sa philosophie de la croisière privilégiant la sécurité. Lui-même entreprit un grand voyage autour de l'Atlantique avec sa famille. Cette expérience lui permit de développer son approche du bateau de voyage, comme le *Romanée* (1973) ou le *Maracuja* (1982). La conception de bateaux sûrs et marins ne s'oppose pas à l'idée de voiliers performants qui remportent des courses comme le *Coco* (1985). Pour Philippe Harlé, la navigation est première dans l'acte architectural :

> Si l'aspect technique du bateau – réglages, modifications, entretien, réparation – m'a toujours intéressé, c'est quand même la navigation qui est restée mon objectif prioritaire. Le travail sur le bateau, je ne le concevais qu'en vue de la régate et du voyage, et il devait passer par les exigences de l'appareillage, dès lors que l'essentiel était fait. Je dois ajouter que pour moi, pendant de nombreuses années, le goût du large a pris le pas sur la vocation créative. Je crois avoir été et être resté un des architectes les plus navigants de ma génération, et cela m'a énormément servi. Savoir manœuvrer, faire marcher, gréer, armer, mateloter, motorer, godiller un bateau. Cela m'a permis bien souvent de franchir, avec plus d'aisance, les étapes qui normalement séparent le dessin de la navigation. Sans préjudice du fait que l'on dessine plus facilement quand on sait bien à quoi cela sert, et comment on s'en sert. [2]

Pour Philippe Briand, « naviguer est une condition essentielle de l'architecture navale », afin de mieux connaître le bateau, cet « être presque vivant »[3]. L'architecte Dominique Presles souligne l'importance de l'expérience nautique dans le travail de conception : « Science ou Art, en tous cas, c'est un métier de concepteur, un peu tout à la fois : ingénieur, artiste et marin de surcroît »[4]. Ainsi, à la triade vitruvienne s'ajoute l'expérience maritime. Si un architecte terrestre applique les préceptes de solidité, d'utilité et de beauté à la conception d'un palais de justice, par exemple, il ne décrète pas qu'il se doit d'avoir acquis préalablement une solide expérience de juge, d'avocat, de juré ou de prévenu. De la même façon, un architecte naval qui conçoit un navire de pêche, un paquebot de luxe ou un ferry ne possède pas nécessairement une grande expérience de la pêche, des croisières de luxe ou des traversées de la Manche.

---

[1] « Charte de l'Architecture Navale »…, *op. cit.*

[2] « Philippe Harlé, le battant », p. 108-119 in : *La plaisance française à la découverte de ses architectes. Le bateau moderne ou le bateau de caractère vu par 46 architectes*, Bordeaux, Loisirs nautiques, Hors-série N° 19, 1985, p. 110.

[3] « Philippe Briand. Le plus beau métier du monde et le plus ingrat », p. 224-229 in : *La plaisance française à la découverte de ses architectes. Le bateau moderne ou le bateau de caractère vu par 46 architectes*, Bordeaux, Loisirs nautiques, Hors-série N° 19, 1985, p. 225.

[4] « Dominique Presles. Architecte, ingénieur : une antinomie à dépasser », p. 143-149 in : *La plaisance française à la découverte de ses architectes. Le bateau moderne ou le bateau de caractère vu par 46 architectes*, Bordeaux, Loisirs nautiques, Hors-série N° 19, 1985, p. 143.

Les architectes navals de la plaisance sont, par contre, tous des pratiquants. Leurs expériences sont diverses : certains sont d'anciens champions olympiques ; d'autres d'anciens moniteurs de centres nautiques. Quelques uns ont fait le tour du monde ; certains préfèrent les mers chaudes, d'autres les eaux arctiques. Beaucoup sont adeptes de navigations entre amis ou en famille ; sur leur propre bateau ou à bord de ceux des autres. Chacun formule, dans ses dessins, une conception personnelle de la navigation. Pour l'architecte Jean-Marie Finot, « le bateau est un moyen de connaître la mer, de l'aimer, d'être en harmonie avec elle » :

> L'harmonie de la mer commence avec le plaisir du jeu, avec le vent et les vagues, le plaisir de la vitesse, le plaisir de barrer, le défi à la mer lorsqu'elle est en colère, le plaisir des soirs calmes et de la navigation sous les étoiles… Harmonie avec la mer et le bateau, dans un cockpit bien conçu, où l'on est bien assis, et qui permet de profiter au maximum de l'étendue marine. Naviguer, aller plus vite, c'est bien, mais la nécessité est de le faire en toute sécurité. Donc, avant tout, un bateau solide. […] Plaisir de naviguer pour tous. J'aime la course, j'aime la vitesse, j'aime aussi la croisière. Le plaisir de la mer et d'être en mer se prolonge aussi par le plaisir d'être avec des amis, de rencontrer d'autres marins, - professionnels ou non – pêcheurs, plaisanciers, s'entraider, etc., en mer et dans les ports, se sentir faire partie d'une grande famille. Cela nécessite des bateaux vrais, des bateaux pour ceux qui aiment la mer, mais aussi des bateaux faciles à utiliser par tout le monde. [1]

Dans l'acte d'architecture, la référence constante à l'expérience personnelle de navigation peut s'expliquer par l'importance des perceptions corporelles et sensorielles dans la navigation à voile. Si l'architecte « sent » le projet ou non, c'est en référence à ses propres expériences raisonnées, certes, mais aussi incorporées, de la navigation. C'est cette expérience commune incorporée, souvent indicible, qui forge le sentiment d'appartenance à une même communauté, celle des marins – sentir les variations du vent avec le visage et les oreilles, border l'écoute au moindre frémissement de la voile qui faseye, se déplacer au vent dès que le bateau gîte, se préparer à choquer à la vue d'une risée, etc. Or, ces sensations se transforment vite en convictions : c'est ainsi, puisque je l'ai ressenti. Et dès lors qu'elles ne sont pas partagées par l'autre – le client, le plaisancier rencontré, l'architecte d'à côté – alors, cet autre est exclu de la communauté. La sentence tombe : ce n'est pas un marin, ou du moins, pas comme moi ou comme ceux que je reconnais comme mes pairs.

Un projet d'hommes

Laurent Morisseau analyse les différentes méthodologies employées par les architectes dans la conception d'un voilier. Une de celles utilisées doit faire face à la difficulté de conserver un projet homogène malgré les zones de flou laissées par le client. L'architecte doit alors aller « au-delà des besoins exprimés » par le client et essayer de trouver « ses réelles motivations en regardant le programme, la philosophie du client, les besoins et l'utilité »[2].

Outre une bonne compréhension de la demande du client, plus ou moins explicite, la difficulté « vient du fait que le système à concevoir est un système en interaction avec l'homme ». L'architecte doit alors se projeter lui-même pour concevoir le projet : « Les interactions dans l'habitacle entre les différents modules se font par l'intermédiaire du

[1] « Jean-Marie Finot rime avec Hugo », p. 180-185 in : *La plaisance française à la découverte de ses architectes. Le bateau moderne ou le bateau de caractère vu par 46 architectes*, Bordeaux, Loisirs nautiques, Hors-série N° 19, 1985, p. 181.

[2] Laurent MORISSEAU, *Méthodologie de conception d'un voilier,* Rapport d'enseignement et de recherche : Ecole Nationale Supérieure de Techniques Avancées : Paris : 1994, p. 44-45.

navigateur. Pour gérer les interfaces, l'architecte doit donc se projeter dans ce système. Il se voit naviguer, se déplacer, vivre dans l'habitacle. Par ce processus de projection, l'architecte est entièrement impliqué. C'est aussi une étude sur soi, dans toutes les situations possibles. »[1] Le dessin effectué par l'architecte est intégré à son schéma corporel, dans l'acte de dessiner en deux dimensions un espace qu'il se représente occuper dans l'action de naviguer et d'habiter en navigation et/ou au mouillage. Le plan dessiné comme l'objet-bateau produit sont donc des supports de gouvernementalités où l'architecte naval se subjective comme tel.[2] Ainsi, la plupart des architectes navals disent dessiner pour eux-mêmes :

> Hormis quelques projets réalisés pour des particuliers, je dois admettre que je dessine « pour moi ». J'entends par là des bateaux qui m'auraient plu pour mon usage personnel. Bien souvent, je me suis dit que j'aimerais bien avoir la contrainte d'un cahier des charges précis, posé par le propriétaire, un fil conducteur en somme. Avec le temps et l'expérience, je me suis rendu compte que j'accepte mal ce type de contraintes dans la mesure où elle risque de m'imposer certaines concessions, avec pour conséquence de freiner mon enthousiasme indispensable à la conception du projet en cause. […] En raison également de la spécificité de mes modèles, le particulier ou le chantier qui s'adresse à moi est-il sans doute déjà séduit ou convaincu. Toujours est-il que j'arrive plus facilement maintenant à faire admettre mes conceptions sans restrictions. C'est ce qui me fait dire que je dessine pour moi. [3]

En 2010, l'Institut français des architectes navals compte une assemblée exclusivement masculine. Faire un bateau comme pour soi-même c'est donc faire un voilier pour un navigateur de sexe masculin, appelé communément « le bonhomme » : « Placer l'homme en harmonie avec lui-même, avec le groupe qui partage la vie à bord et avec son environnement est le but de l'architecture navale. Quand je dessine un bateau, dériveur léger ou habitable, il faut qu'il s'établisse un lien naturel entre le vent, la mer et le bonhomme. »[4]

« Le bonhomme » est une référence, dans le travail de conception, tant conceptuelle que figurative. Jean-Marie Finot le place au centre de sa réflexion. L'harmonie recherchée n'est pas celle du groupe qui navigue mais celle *du* bonhomme avec lui-même, avec le groupe, le vent et la mer.

Lorsque Pierre Gutelle traite des choix d'emménagements, il évoque les programmes de navigation, les goûts et le caractère du propriétaire. L'équipage n'apparaît pas. Un personnage articulé à la silhouette masculine permet de vérifier si les aménagements dessinés sont adaptés à sa morphologie.[5] Ce bonhomme est parfois personnalisé, comme le « Jilus boy » de *l'Encyclopédie pratique du bateau*, mesurant un bon mètre quatre-vingts :

> Pour exploiter au mieux les plans et coupes longitudinales et transversales, et voir réellement les intentions de l'architecte, on conseille généralement de découper un petit personnage à l'échelle et de le déplacer sur les plans. C'est une excellente idée, qui a fait ses preuves. Cependant, cette silhouette rigide ne peut s'asseoir ni remuer ses membres. Lacune regrettable, au moment d'étudier l'habitabilité d'un bateau ? C'est

[1] Laurent MORISSEAU, *Méthodologie de conception d'un voilier…, op. cit.*

[2] Cf. Jean-Pierre WARNIER, *Construire la culture matérielle. L'homme qui pensait avec ses doigts*, Paris, Presses Universitaires de France, 1999.

[3] « J.-P. VILLENAVE. Une conception engagée du métier », p. 72-83 in : *La plaisance française à la découverte de ses architectes. Le bateau moderne ou le bateau de caractère vu par 46 architectes,* Bordeaux, Loisirs nautiques, Hors-série N° 19, 1985, p. 78.

[4] Eric VIBART, « Jean-Marie Finot, l'utopie ou la mer », *Carré Voiles*, N°8, 2007, p. 33-45, p. 45.

[5] Pierre GUTELLE, *Architecture du voilier. Tome 3. Construction, gréements, aménagements et équipements*, Cenon, Loisirs nautiques, 1997, p. 127-128.

pourquoi j'ai créé un module « Jilus boy », personnage articulé de profil que nous avons ensuite mis au point avec M. Robbert Das. [1]

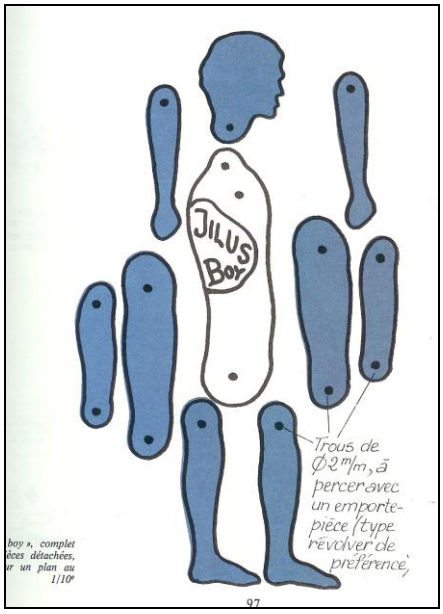


Figure 37 : « "Jilus boy" complet de 1,80 m, en pièces détachées, pour travailler sur un plan au 1/10e », *Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau, T. 7, Aménagements intérieurs* / sous la direction de Pierre Jollois et Gérard Borg, Paris, EMON, 1978, p. 97.

Le « bonhomme » ou « Jilus boy » est explicitement de sexe masculin. Il est dans la grande majorité des cas figuré de profil et du côté droit, entrant ainsi dans la catégorie des images de « moitiés d'hommes »[2], à « distribution quasiment universelle », « figures archaïques de la masculinité » analysées par Françoise Héritier comme représentant « la force créatrice ou procréatrice de la masculinité » et donc « l'asymétrie fondamentale : la différence des sexes ».

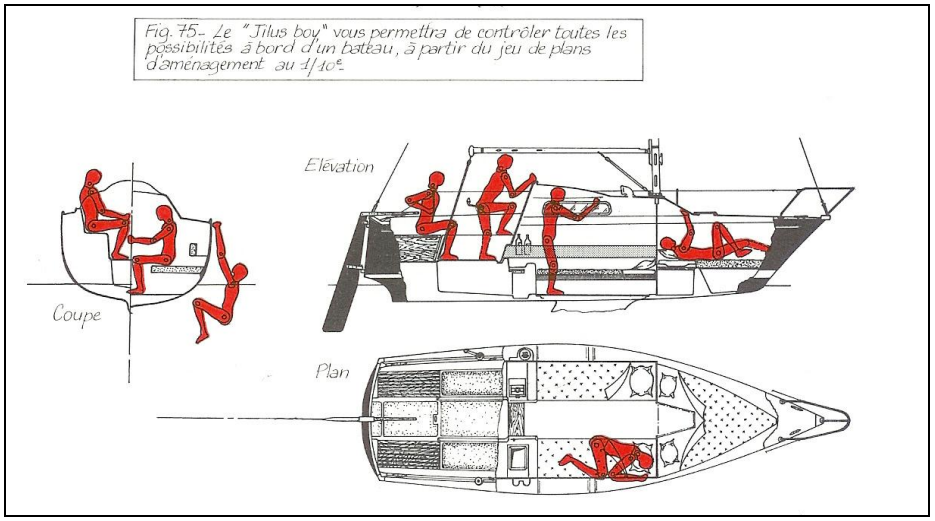


Figure 38 : « Le « Jilus boy » vous permettra de contrôler toutes les possibilités à bord d'un bateau, à partir du jeu de plans d'aménagement au 1/10e », *Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau, T. 7, Aménagements intérieurs* / sous la direction de Pierre Jollois et Gérard Borg, Paris, EMON, 1978, p. 99.

[1] *Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau, T. 7, Aménagements intérieurs* / sous la direction de Pierre JOLLOIS et Gérard BORG, Paris, EMON, 1978, p. 96-98.
[2] Françoise HÉRITIER, *Masculin/Féminin I. La pensée de la différence*, Paris, Odile Jacob, 1996, p. 165-189.

Le « bonhomme standard » proposé par Philippe Fessard et Jean-Pierre Villenave affiche clairement sa masculinité à travers la figure d'un marin taciturne et occupant une position dominante vis à vis de sa compagne-équipière-maîtresse de maison nautique :

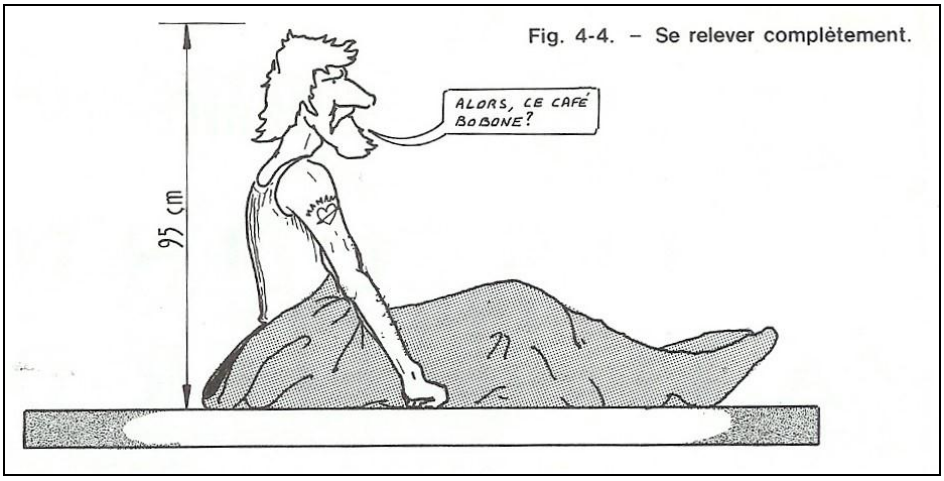


Figure 39 : « Alors, ce café bobone ? » déclare le « bonhomme standard », sur son séant. La couchette doit pouvoir bénéficier d'une hauteur d'au moins 95 cm. Philippe Fessard et Jean-Pierre Villenave, *Techniques et construction des aménagements intérieurs,* Loisirs nautiques, Hors-série N° 14, 1982, Figure 4-4, p. 36.

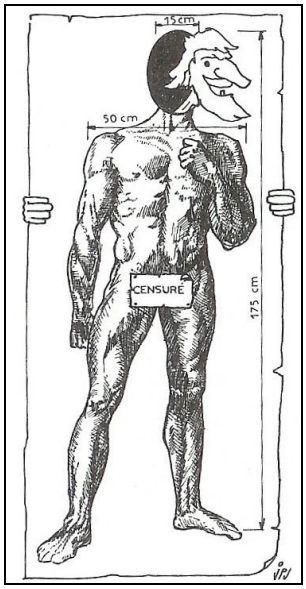


Figure 40 : « Morphologie du bonhomme standard », Philippe Fessard et Jean-Pierre Villenave, *Techniques et construction des aménagements intérieurs,* Loisirs nautiques, Hors-série N° 14, 1982, p. 35.

Ce « bonhomme standard », doté d'un profil psychologique singulier – représentant le marin-type ?- a des mensurations précises – « une taille de 1,75 m et une corpulence moyenne avec une largeur d'épaule de quelque 45 cm ». Pour les auteurs, il représente cependant tous les équipiers potentiels :

> En fait, toutes les cotes qui en découlent conviennent aussi bien à quelqu'un d'un peu plus grand ou petit ; on considère ici la taille d'un adulte ou d'un adolescent… Il n'y a donc pas lieu de croire qu'en les adaptant à chaque cas particulier, on obtiendra de

> meilleurs résultats : la pratique montre que ce surcroît de zèle dans la théorie conduit à des incommodités sinon à des aberrations. Cependant, les cas particuliers existent (heureusement pour l'homme que l'uniformité ne puisse être une règle absolue !) et il y a alors un moyen simple de se tirer d'affaire sans prendre trop de risques […]. Tout ceci n'est bien évidemment nécessaire, répétons-le, que dans le cas où vous seriez (sans vouloir vexer personne bien entendu) particulièrement grand ou petit, les démarches qui suivent restant valables ne serait-ce qu'à titre d'indication pour les autres membres de l'équipage.[1]

Les particularités physiques des autres membres de l'équipage, comme les femmes et les enfants, ne sont pas des données à partir desquelles s'élabore la conception du voilier. Pourtant, c'est en famille que s'effectuent la majorité des croisières. Certes, les enfants grandissent, mais lorsqu'ils atteindront les mensurations de *Jilus*, ils auront quitté le voilier familial. Les enfants jeunes sont à l'aise dans les petits voiliers, adaptés, de fait, à leur taille. Ils le sont moins dans les plus gros. Pourquoi ne pas avoir inventé, par exemple, des modules d'aménagement évolutifs en fonction de la composition de l'équipage ? Le « bonhomme standard » constitue un repère stable pour l'architecte qui conçoit le voilier en se projetant lui-même dans l'espace. S'en éloigner pourrait amener à prendre des risques. Comment se projeter dans un corps de femme ou d'enfant lorsque l'on est un homme ? C'est donc au client de s'adapter au style de l'architecte, et non le contraire : « Idéalement, je souhaiterais que seuls viennent me trouver ceux qui seraient en totale communion d'idées avec moi, pour aboutir à quelque chose de réellement cohérent. »[2]

Le bateau d'industrie et la figure du plaisancier moyen

Lorsque la commande émane d'un chantier, le client n'est plus un individu singulier aux désirs « fantasmatiques et contradictoires » à partir desquels l'architecte conçoit un bateau unique en s'aidant du « bonhomme standard », figure projetée de lui-même et de sa représentation du marin-type.

Dans un travail de conception commandé par un chantier, le client est représenté par l'entité floue du « plaisancier moyen » aux désirs encore plus évanescents, impalpables et éloignés des critères de maritimité traditionnels. Pour l'architecte naval, répondre à la demande singulière d'un client est une tâche difficile ; répondre à celle du « client moyen » ou « plaisancier moyen » l'est tout autant, sinon plus :

> De nos jours [1981], la série est entrée dans la construction des yachts et la similitude est telle qu'avec un peu de distraction, on pourrait parfois entrer dans le bateau du voisin sans s'apercevoir de son erreur. Cette identité pourrait sembler rendre plus facile la tâche de l'architecte. Il n'a plus, effectivement, à penser dans les détails l'intérieur de chaque bateau. Les problèmes sont étudiés et résolus une fois pour la construction de cent, mille unités. Finie, semble-t-il, l'étude psychologique du client, la torture d'esprit pour répondre à des impératifs totalement contradictoires qui rendent plus longue la tâche et entraînent des risques d'erreurs de conception. La facilité n'est qu'apparente. D'autres difficultés apparaissent car la conception de l'intérieur d'un bateau qui sera construit en plusieurs centaines d'exemplaires demande d'autres qualités. La psychologie de l'acheteur devient de la psychologie de masse. Il faut prévoir les goûts du client moyen, ou mieux, de la majorité des clients.

[1] Philippe FESSARD et Jean-Pierre VILLENAVE, *Techniques et construction des aménagements intérieurs*, Loisirs nautiques, Hors-série N° 14, 1982, p. 35.
[2] « J.-P. VILLENAVE. « Une conception engagée du métier »…, *op. cit.*, p. 79.

> C'est de la recherche sociologique, du sondage d'opinion qui déterminera la solution moyenne capable de satisfaire le plus grand nombre. […] Il faudrait avoir des dons de voyance pour prévoir dans quelle direction et jusqu'où ira un bateau. C'est pourquoi la conception du yacht de série est très délicate. [1]

Aujourd'hui, l'architecte doit composer avec le « désir du client » objectivé par l'équipe marketing en termes de besoins et de meilleur coût, dans un marché concurrentiel. Toujours garant de la bonne marche du bateau, l'architecte doit négocier ferme :

> La liberté créatrice est une vaste question. Je me demande si on n'en avait pas davantage auparavant. Un voilier de production repose aujourd'hui sur trois éléments : le marketing qui cherche à anticiper le désir du client, la construction qui permet de faire quelque chose de solide au meilleur coût, et la conception qui se porte garante de la bonne marche du bateau. Il faut un équilibre dans ce trio où la part de l'architecte est d'assurer le suivi du progrès et sa bonne adaptation. Il détecte les options possibles pour rendre un bateau plus rapide, mais doit négocier pied à pied et souvent rogner sur ses ambitions pour satisfaire aux contraintes de la production et du marketing. [2]

La recherche sociologique ou le sondage d'opinion censés faire état du désir du client ne sont pas utilisés par les chantiers – du fait de leurs mauvais résultats dans le domaine de la « voyance » ? Lorsque j'entrepris, en 1999, une démarche auprès des principaux chantiers nautiques de la côte atlantique pour que mon travail de thèse s'inscrive éventuellement dans le cadre d'une Convention industrielle de formation par la recherche en entreprise (CIFRE)[3], leur réponse fut unanime : ils n'avaient aucun besoin de mieux comprendre les façons de vivre à bord de leurs futurs clients, puisque ceux-ci achetaient. « Nous avons deux ans d'attente dans les commandes ! »[4]

> Pour nous ce n'est pas une priorité de faire des études. On donne un cahier des charges à l'architecte. Il n'y a pas beaucoup d'innovations : même si c'est intéressant, ce n'est pas prioritaire. Le besoin n'est pas là. On travaille sur les coûts et le retour. L'achat d'un bateau n'est pas raisonné, ce n'est pas objectif. Donc, si on met de la raison là-dedans, ça ne va pas se vendre ! On a peur des intellectuels, on ne veut pas quelqu'un qui tourne en rond-point. [5]

De plus, l'approche que je proposais, dite « qualitative » en marketing, ne convenait pas à la représentation de la figure du client-moyen. En effet, les chantiers n'étaient pas à la

---

[1] *Connaissance de l'architecture et de la construction navales de plaisance* / sous la direction de Claude QUIL, Cenon, Loisirs nautiques, Hors-série N° 1, 1981, p. 139.

[2] Eric VIBART, « Jean-Marie Finot, l'utopie ou la mer »…, *op. cit.*, p. 38.

[3] Lors d'une participation aux Doctoriales de Bretagne en 1999, je fus aidée par des professionnels de l'entreprise pour la rédaction du dossier envoyé aux industries nautiques. Voici quelques extraits : « Mieux comprendre le plaisancier pour mieux répondre à ses besoins et à sa demande : voici le dénominateur commun que nous partageons […] Loin de son image exotique l'ethnologue d'aujourd'hui travaille en France, spécialiste de l'étude de la vie quotidienne d'un groupe présentant une culture commune. Fille de plaisanciers et plaisancière moi-même, je suis convaincue de l'existence d'une « culture plaisancière » qu'il s'agit d'identifier dans ses moindres détails : comment mange-t-on à bord, comment dort-on, comment l'espace est-il aménagé, utilisé, vécu ? Qu'en est-il pour le plaisancier de la côte atlantique, celui de la Méditerranée, de Floride ou des eaux japonaises ? […] Je pourrais être l'interface entre votre entreprise et les plaisanciers-clients dont les aspirations pourraient être analysées et prises en compte pour la conception de nouveaux produits grâce à une collaboration avec vos architectes, techniciens et les services marketing et communication ».

[4] « Du rêve et des affaires. C'est la cargaison de promesses du salon nautique qui ouvre ses portes au grand public, samedi, à Paris. Sous vent économique très porteur, le parc sera plein comme un œuf de mouette ». *Ouest-France*, Mercredi 2 décembre 1998.

[5] Entretien avec un responsable d'un des grands chantiers nautiques de la plaisance française, 1999.

recherche d'une meilleure connaissance de la diversité des pratiques navigantes mais de celle de leur résolution afin de parvenir à concevoir le bateau-moyen qui conviendrait au plaisancier-moyen c'est-à-dire à tout le monde. L'outil adapté à la connaissance de cette figure imaginaire relèverait alors de techniques dites quantitatives : « Je me suis rendu compte en lisant ce document que le seul intérêt qu'il pourrait avoir pour un constructeur (hors l'aspect « culturel ») serait un intérêt statistique. Or, je n'imagine pas que votre thèse se base sur des données en nombre suffisant pour avoir valeur de tendance de marché. »[1]

C'est avec surprise que j'appris qu'aucune étude n'avait été faite concernant l'analyse des comportements et modes de vie plaisanciers, à l'instar, par exemple, des industries automobiles. Les désirs supposés du client moyen sont rapportés par les équipes commerciales. Les rapports directs aux clients se limitent aux points de vente et aux salons nautiques. Les équipes commerciales, exclusivement masculines, sont en contact avec les propriétaires, exclusivement masculins et chefs de bord. Il n'y a donc aucun « retour » des autres habitants des voiliers, équipier-es, et/ou passager-es.

Le marché français n'est pas une priorité : l'avenir de l'entreprise réside dans l'exportation européenne et mondiale. Le point de vue des clients n'intéresse pas ce directeur marketing : « Ce n'est pas une priorité. C'est une source d'informations annexe. »

D'ailleurs, déclare le responsable du bureau d'architecture d'un autre constructeur nautique, « nous savons ce que les gens cherchent » - ne sommes-nous pas nous aussi des plaisanciers ? : « Le bateau est un engin de plaisir. Ce n'est pas rentable, pas fonctionnel. C'est un produit passionnel. Le client est avide de nouveautés, de détente, de convivialité. Il n'existe pas d'études de marché. C'est différent de la voiture. On n'est pas équipé d'une cellule marketing. On n'en a pas besoin : il y a une multitude d'études de clientèle… On est capables d'exprimer ce qu'ils veulent ou non. Ils recherchent le mouton à cinq pattes. On fait un sondage client au salon de Paris. On sait où on doit aller. On sait ce que les gens cherchent. »[2]

La comparaison avec les industries automobiles est rejetée par les industries nautiques françaises, les chiffres d'affaire n'étant pas comparables : « Nous ne sommes pas à un stade industriel, mais artisanal ». Pourtant, l'entreprise Bénéteau, leader sur le marché mondial, était cotée au second marché de la bourse. La revendication d'appartenir au monde artisanal et non à celui industriel permet de justifier l'absence d'analyse de la demande du client, ou du moins, de ses pratiques effectives de navigation, tant dans leurs aspects collectifs qu'individuels. Pourtant, pour concevoir un nouveau voilier, le bureau d'étude du chantier ou celui contacté à l'extérieur a bien affaire à un cahier des charges élaboré à partir des *desiderata* supposés du client-moyen. Les entretiens menés avec différents acteurs des industries nautiques montrent qu'en fin de compte, la demande du client-moyen est le résultat de retours de clients aux points de vente – c'est-à-dire de discours tenus à terre à propos d'un produit déjà existant - et de l'expérience personnelle de navigation du propriétaire. La figure du « client plaisancier moyen » diffère-t-elle de celle du « bonhomme standard » ? Le travail de conception de l'architecte change-t-il ?

Les voiliers conçus sont destinés à être produits en série. Le nouveau modèle est lancé sans la certitude qu'il conviendra aux futurs clients. La responsabilité de l'architecte engagée dans le projet est-elle différente ? Philippe Harlé évoque les changements survenus lors de l'industrialisation de la plaisance :

> Les relations de l'architecte avec ses « clients » ont changé de nature. Dans le schéma traditionnel, l'architecte était chargé par « l'armateur » - ainsi appelle-t-on le propriétaire du navire - d'une mission d'étude, de conseil, éventuellement de

[1] Réponse par courrier faisant suite à l'envoi du dossier CIFRE et à un entretien avec le directeur marketing d'une des industries nautiques françaises, 1999.
[2] Entretien avec le responsable du bureau d'étude d'un chantier nautique. 1999.

> surveillance. Rétribué pour cela, il ne devait avoir aucune « complaisance » pour le constructeur. Ceci ne veut pas dire qu'il devait exclure la bienveillance de ses rapports avec le constructeur, ni s'abstenir d'en comprendre les problèmes, et de lui faciliter l'exécution de son contrat. Mais la subordination au programme et à l'intérêt de l'armateur était un devoir sans équivoque. Bien différemment quand l'architecte a l'honneur et l'avantage d'avoir à « pondre » un nouveau modèle d'un constructeur industriel, la maîtrise de l'ouvrage appartient à celui-ci – et non à l'armateur – et doit le rester, sans danger. Le constructeur qui annonce construire sur plans de l'architecte « X », est tenu de respecter ces plans, mais l'étendue de ce qui doit être défini sur les plans ne fait l'objet d'aucune règle, si ce n'est que le constructeur est totalement responsable de la tenue de son ouvrage, ce qui n'est pas rien. La frontière n'en reste pas moins relativement floue entre ce qui est du domaine de l'architecte et ce qui est du ressort du constructeur. L'armateur acquéreur ne doit pas trop s'inquiéter de cette situation, s'il en prend conscience. [1]

Si l'armateur acquéreur ne doit pas trop s'inquiéter car son bateau de série bénéficie finalement de la mise en jeu de deux responsabilités, celles du chantier et de l'architecte, il existe tout de même une perte de pouvoir de l'architecte quand à l'adéquation de son projet vis-à-vis de l'armateur acquéreur réel. De plus, les enjeux financiers sont importants quand il s'agit de produire des centaines de bateaux. Du coup, le souci de faire un bateau « intellectuellement cohérent », tenant compte tant du programme singulier du client que des valeurs et des expériences de navigation personnelles de l'architecte n'est plus de mise. Il s'agit alors de produire des produits en série pour répondre à un marché :

> Ouvrons les yeux, que diable ! Le gros marché est saturé, les ¾ des bateaux se ressemblent, du fait de la grande série et du mimétisme des grands chantiers entre eux, et ça tombe bien puisque les ¾ des utilisateurs se moquent de l'architecture ! Et si les architectes « en vogue » n'ont, pour la plupart, qu'un seul objectif : conquérir ou conserver ces marchés. Quel rapport cela a-t-il avec « l'Architecture » ? En bâtiment, je ne connais pas d'architecte digne de ce nom trouvant quelque satisfaction dans la conception de maisons clefs en mains […]. Dans le domaine nautique, par contre, notre profession semble réellement asservie aux promoteurs de grande série. Le concepteur ne fait plus la mode, inspirée par des convictions personnelles, il la subit et il la suit. Cela relève presque du syllogisme. Etre sollicité par un grand chantier, c'est une forme de consécration, si un architecte est célèbre, son nom fait vendre, s'il fait vendre, il intéresse nos fabricants de série. En France, ça fonctionne de cette manière.[2]

Depuis les années quatre-vingt, le marché de la location ne cesse de prendre de l'ampleur. Les voiliers de série ne sont donc plus conçus pour accueillir quelques jours, voire quelques mois, un groupe restreint d'amis ou une famille nucléaire mais bien pour héberger le plus de monde possible dans un espace intérieur le plus volumineux possible pour une même longueur de flottaison. Philippe Harlé appelle ces voiliers des « bateaux d'industrie » ou « bateaux motels » :

> Le bateau d'industrie de ces dernières années a été très marqué par la location. Une grosse clientèle pour les industriels, ce sont les loueurs. Les loueurs ont à résoudre un problème simple : ils vendent de la couchette-jour et il faut qu'il y ait beaucoup de places dans le bateau, c'est-à-dire essentiellement beaucoup de couchettes. De toute façon, on va louer dans des pays où il fait beau, on n'a pas besoin de beaucoup de vêtements, il suffit de pouvoir mettre huit personnes, huit brosses à dents et huit maillots de bain dans le bateau pour quinze jours. Alors, on a tendance à faire des

[1] « Philippe Harlé, le battant »…, *op. cit.*, p. 112.
[2] « J.-P. VILLENAVE. Une conception engagée du métier »…, *op. cit.*, p. 83.

> bateaux qui sont surencombrés en couchettes, qui manquent de rangements et qui ne répondent pas du tout à l'idée de s'installer durablement pour y vivre et y habiter. Ce sont des bateaux motels en quelque sorte. [1]

L'analyse proposée en 1983 est encore plus d'actualité aujourd'hui. L'importance prise par les « bateaux motels » dans le parc plaisancier est dénoncée par tous : architectes, représentants des instances officielles de la plaisance, navigateurs, constructeurs, etc.

Ces voiliers de série, ou voiliers-motels, sont dorénavant nommés « bateaux ventouses » ou « bateaux caravanes ». Cette dénomination ne dénonce plus la conception du bateau, comme le font les termes de « bateaux motels » ou de « bateaux d'industrie », mais son utilisation. Si les bateaux sont « ventousés » à leur place de port, s'ils ne sortent plus en mer et font office de caravanes flottantes, c'est à cause de leurs utilisateurs, qui ne sont plus de « vrais marins » ; tout juste des plaisanciers. En effet, en concevant ces bateaux, les architectes n'ont-ils pas répondu à un cahier des charges proposé par le chantier et supposé refléter les désirs de la figure du « plaisancier moyen » ?

Au début des années quatre-vingt, l'architecte Jean-Pierre Villenave dénonce la dérive architecturale de la conception de voiliers de série : « Pour moi, nous exerçons une profession "libérale", il faut donc ***rester libre*** et maître de ses décisions, sans compromission. Si l'on ne fait que réaliser des desiderata énumérés dans un cahier des charges draconien fondé sur une étude de marché, où même l'esthétique est imposée, on n'est plus qu'un exécutant. Où est alors la part de nous-mêmes que l'on projette nécessairement dans nos dessins ? »[2] Cependant, il ne remet pas en cause les chantiers : « Que les choses soient claires : je ne parle que d'architectes. Il ne me viendrait pas à l'idée de juger de la politique de nos grands chantiers » :

> Ne soyons pas négatifs. Ce qu'ils font est bien fait dans la mesure où ils vendent, ce qui est leur unique objectif. La qualité des finitions a fait certains progrès, on ne peut le nier. Les gens en ont pour leur argent, je le pense vraiment. Je serais même tenté de dire « les gens ont les bateaux qu'ils méritent » : on fait du « stéréotypé » car le goût de la clientèle l'est. Si les gens voulaient de l'originalité, il y a gros à parier que les constructeurs leur en donneraient. Certes, ce ne serait pas l'intérêt des chantiers, car mieux vaut standardiser « au maximum », question rentabilité, mais enfin, s'il fallait en passer par là… ! [3]

Si les bateaux produits en série – les voiliers conçus à l'unité sont l'exception - sont des « bateaux motels » « stéréotypés » froissant l'éthique professionnelle de certains architectes, les clients, eux, n'ont pas à se plaindre de cet état de fait : « Ils n'ont que ce qu'ils méritent. »

Aujourd'hui, ce discours est largement majoritaire : si les bateaux se vendent si bien, c'est « qu'ils ne sont pas si mal !»[4] Pourquoi les acheteurs se plaindraient-ils ? Certes, la grande majorité des voiliers de série est, en effet, peu adaptée à la navigation. Mais, ces choix de conception ne reflètent-ils pas la demande des plaisanciers - ceux que l'on entend dans les Salons ? Si les bateaux ne sortent plus des ports, c'est parce que leurs propriétaires ne savent plus naviguer…

On peut légitimement se demander si les figures type du « bonhomme standard » et du « client ou plaisancier moyen » sont pertinentes dans la conception de voiliers destinés à la croisière familiale ou amicale. Celle du « bonhomme standard », égo-andro-courso-centrée, réduit la possibilité de concevoir des bateaux qui, dans la pratique, sont utilisés non pas en

[1] « Philippe Harlé, le battant »…, *op. cit.*, p. 116.
[2] « J.-P. VILLENAVE. Une conception engagée du métier »…, *op. cit.*, p. 83.
[3] *Id.*, p. 83.
[4] Entretien avec un responsable d'un grand chantier nautique français, 1999.

course mais en croisière, par des hommes et des femmes, des adultes, des adolescents et des enfants. La figure du « plaisancier moyen » permet d'éliminer, dans le travail de conception, la difficulté posée par l'interprétation des désirs d'un client singulier. Cependant, calquée sur celle du « bonhomme standard », elle reprend ses caractéristiques. De plus, elle porte l'idée d'un marché à conquérir, marché très éloigné de la pratique majoritaire familiale de petite croisière des côtes françaises. Le « plaisancier moyen » dessiné par les équipes commerciales et marketing n'a rien à voir avec les propriétaires de voiliers qui louent à l'année une place au ponton ou au mouillage. Il s'agit de concevoir des voiliers destinés à l'export, loués peu de temps, à un grand nombre de personnes. Or, pour être aptes à naviguer de la manière la plus satisfaisante possible, les bateaux doivent être conçus en fonction du programme de navigation et de la composition de l'équipage, ces paramètres qui changent sans cesse pour un même équipage familial.

Signer le dessin d'une carène

L'un des architectes rencontrés déclara que mon sujet de thèse, portant sur les aménagements des voiliers, n'avait pas un grand intérêt. Un autre me confia qu'il était curieux de voir comment je traiterai un sujet qui lui apparaissait si peu apte à être problématisé. J'appris que l'intérêt des architectes navals porte essentiellement sur le dessin des carènes et non sur celui des aménagements. Ces derniers sont aujourd'hui confiés à des cabinets spécialisés de design et d'aménagement intérieur.

L'habitation du voilier apparaît aujourd'hui comme un sujet relevant des compétences professionnelles d'un architecte d'intérieur, d'un designer, d'un décorateur et éventuellement d'un ergonome mais non de celles d'un architecte naval. Pour ceux interrogés, le voilier doit être pensé comme un véhicule nautique et non comme une habitation, même si ce dernier - les architectes le déplorent - est majoritairement utilisé comme une « caravane flottante » dans les ports…

Les performances sous voile : la mission architecturale

La complexité du métier d'architecte naval, « à la fois inventeur, architecte, ingénieur, styliste, décorateur », incite les professionnels à s'associer afin de fédérer des compétences diverses. Ainsi, Jean-Marie Finot, fonde le Groupe Finot en 1970 – « Pour bien montrer que l'architecture navale ne doit pas être l'œuvre d'un seul homme, mais de toute une équipe de personnalités de compétences complémentaires »[1] ; Grégoire Dolto, Alexandre Deleule et Patrick Dubois fondent le GRAAL, Groupe de recherche en architecture navale car « l'architecte naval ne peut plus être "omnicompétent" comme il était censé l'être il y a quelques années » : « C'était peut-être encore vrai à l'époque des Dervin ou Cornu, mais déjà les frères Stephens avaient pressenti la nécessité de l'équipe. En effet, l'architecte naval, en raison des techniques nouvelles et surtout de la vitesse à laquelle elles évoluent, a besoin d'autres compétences complémentaires, c'est-à-dire d'une équipe. »[2]

[1] « Jean-Marie Finot rime avec Hugo »…, *op. cit.,* p. 181.
[2] « G.R.A.A.A.L. Grégoire Dolto. Trois mousquetaires en quête de Graal », p. 84-89 : *La plaisance française à la découverte de ses architectes. Le bateau moderne ou le bateau de caractère vu par 46 architectes,* Bordeaux, Loisirs nautiques, Hors-série N° 19, 1985, p. 85.

Dans une association au sein d'un cabinet d'architecture, les compétences privilégiées sont surtout celles d'architectes DPLG et d'ingénieurs. Celles relatives à la décoration, au stylisme et au design sont, pour la grande majorité des bureaux d'étude, assurées par des cabinets spécialisés.

En effet, l'architecte naval se présente comme garant du véhicule nautique face à la demande des clients – armateurs ou chantiers. En effet, ces demandes ne sont pas forcément compatibles avec, d'une part, les contraintes liées à la bonne manœuvrabilité, stabilité et performance du bateau et, d'autre part, avec ses conceptions personnelles de la navigation et d'esthétique. L'architecte doit définir globalement le navire et œuvrer pour sa « bonne marche », c'est-à-dire sa stabilité transversale, sa manœuvrabilité et ses performances. La carène doit donc être adaptée au programme du client et performante. La réussite de l'œuvre en découle : « Supposons en voie d'aboutissement le projet d'un voilier de croisière classique. L'architecte naval s'est attaché à concevoir un volume habitable répondant aux désirs du client. Reste, sans trop changer ce volume, à faire en sorte que les performances sous voiles soient bonnes. »[1]

La définition des formes de la carène et celle du déplacement – le poids - relèvent de la compétence de l'architecte naval :

> Si le client a des idées précises sur ce qu'il souhaite – parfois exprimées par des plans et/ou croquis joints au cahier des charges, listes détaillées d'équipements et documentations correspondantes…, il se déclare volontiers incompétent sur les formes de la carène et ses caractéristiques – notamment le déplacement dont l'évaluation est fondamentale dès l'origine du projet. Il laissera donc en général carte blanche à l'architecte naval sur ces questions, dont on peut dire qu'elles constituent véritablement pour lui son « domaine réservé », et tant il est vrai aussi que les éléments correspondants sont ceux qui porteront le plus finalement sa « signature ». [2]

Le travail sur les formes du bateau est celui qui est le plus valorisé. Il porte la « signature » de l'architecte, c'est-à-dire un style singulier qui fait que l'on reconnaît sur l'eau son coup de crayon. Les plans qu'il dessine lui appartiennent. Avec le navire, ils sont sa propriété artistique. Le nom de l'architecte a le droit de figurer sur toute reproduction du navire. Personne ne peut modifier les formes générales du navire, sa disposition, sa structure ou simplement des détails sans autorisation de son concepteur.[3]

Rapide et beau

L'esthétique d'un voilier, son « élégance », est un jugement de valeur fondé sur l'appartenance à un groupe culturel. Pierre Bourdieu, dans *La distinction*, analyse les ressorts du jugement.[4] En jugeant un bateau beau ou laid, le jugeur est classé autant qu'il classe. La sociologue Cécile Créac'h[5] montre que le champ de la plaisance est structuré par la domination de la course sur la croisière. L'architecte Jean-Pierre Villenave dénonce cet état d'esprit : « Pour être renommé, il faut gagner en course. Autrement dit, il faut savoir dessiner des bateaux de course pour la jauge IOR pour se voir confier la conception des bateaux de « croisière » (Ah, course-croisière ?? pardonnez-moi : vous régatez ?). Cela parait aberrant,

[1] Dominique PAULET et Dominique PRESLES, *Architecture navale…, op. cit.,* p. 354.
[2] *Id.,* p. 15.
[3] « Charte de l'Architecture Navale »…, *op. cit*, p. 7.
[4] Pierre BOURDIEU, *La distinction…, op. cit*.
[5] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers …, op. cit.,* p. 474-488.

mais c'est ainsi : en caricaturant à peine, on va aller demander à un pâtissier de cuisiner un coq au vin parce qu'il est réputé pour ses choux à la crème. »[1]

Ainsi, il est courant de lire, ou d'entendre, « qu'un beau bateau est un bon bateau » et vice-versa. Cette maxime affirme l'existence d'un lien entre la beauté du voilier et sa capacité à se déplacer vite. La plupart du temps, les innovations architecturales concernant les formes des voiliers de course résultent d'un travail sur la meilleure façon de composer avec la jauge en vigueur, comme le montre l'histoire des duels entre les tenants des « couloirs lestés » britanniques et des « plats à barbe » américains.[2] Plus récemment, la mode des étraves droites et des poupes très larges sur les petits bateaux découle directement des voiliers dessinés pour l'épreuve de la Mini-Transat au début des années quatre-vingt.[3] L'absence d'élancements était alors jugé comme une faute de goût par de nombreux plaisanciers. Ces nouvelles formes permettaient ainsi d'augmenter la surface mouillée - et donc la vitesse - pour une même longueur.

Aujourd'hui, la ligne de ces bateaux suscite l'admiration. Le *Coco* dessiné par Philippe Harlé et Alain Mortain en 1985 apparaît bien sage comparativement aux nouveaux venus comme le *Pogo*, créé par Pierre Rolland en 1997, bénéficiant d'une carène très large : le *Muscadet*, le *Coco* et le *Pogo*, ont, pour une longueur de 6 m 40 pour le premier et de 6 m 50 pour les suivants, une largeur respective de 2 m 26, 2 m 70 et 2 m 97.

Lors de sa sortie, en 1963, le *Muscadet* de Philippe Harlé heurte le sens de l'esthétique de nombreux yachtmen :

> On nous avait pourtant averti : « il n'est pas beau », mais il faut écarquiller les yeux, quelques secondes, pour s'y accoutumer… Effectivement, sa coque haute sur l'eau, le roof et les hublots incorporés dans le bordé choquent nos préjugés esthétiques. Puis, à l'observer, on découvre que c'est avant tout une question de peinture et qu'une distribution décorative des couleurs permettra d'en modifier l'aspect extérieur. Une fois mis le pied à bord, on pardonne : on sent que c'est de l'intérieur que le bateau a été dessiné et conçu. […] Il est très vivant à la barre, ce qui contribue, en course, à exciter l'équipage. Par vent fort de l'arrière, nous avons pu ensuite apprécier l'efficacité des lignes d'eau du bateau. […] A examiner les caractéristiques du Muscadet, il apparaît que ce sera un excellent bateau de course en jauge C et dans les courses du G.C.L. Son rating a été particulièrement étudié et c'est un nouveau concurrent avec lequel Primaat, Golif, Pacha et autres devront compter. […] le Muscadet peut être également un bateau de croisière pour quatre personnes. […] le Muscadet, est, avant tout, un bateau bon marché, ce qui a conduit à sacrifier l'aspect esthétique au profit du fonctionnel. Ce n'est pas un Dragon. Le bon marché est obtenu par l'emploi de matériaux peu coûteux : contre-plaqué, spruce, fonte, et par la simplicité des solutions adoptées dans les aménagements et l'accastillage.[4]

Si le *Muscadet* a connu un tel succès depuis 1963 – une association de propriétaires existe depuis 1987 -, c'est en raison de ses multiples qualités nautiques - « Ce voilier reste sûr même par très mauvais temps. On ne compte plus le nombre de transats effectuées à son bord » [5]- et de son coût modéré. C'est aussi parce qu'il a remporté des régates.

---

[1] « J.-P. VILLENAVE. Une conception engagée du métier »…, *op. cit.*, p. 83.

[2] Daniel CHARLES, *Yachts et yachtsmen. Les chasseurs de futurs, 1870-1914,* Rennes, Edilarge et Editions Maritimes et d'Outre-Mer, 1991.

[3] La Transat 6,50 ou Mini-Transat est une course transatlantique disputée par des voiliers de moins de 6 m 50. Cette épreuve sportive, à la portée de toutes les bourses, fut créée en 1976 en réaction à la Transat Anglaise qui regroupait des bateaux nécessitant de gros moyens financiers

[4] Philippe BERNARDIN, « Quelques bords sur le Muscadet », *Bateaux*, N° 60, 1963, p. 108-110.

[5] Emmanuel VAN DETH, *Guide des voiliers d'occasion de 5 à 9 mètres…, op. cit.,* p. 52.

En 1979, trois navigateurs participèrent à la Mini-Transat sur un *Muscadet*, finissant 2e, 3e et 4e.[1] Aujourd'hui, ses performances en vitesse sont toujours valorisées : « Le Muscadet, malgré ses 40 ans révolus, reste un adversaire redouté en régate ». Un National Muscadet est organisé chaque année[2]. C'est donc la renommée en régate qui va faire accepter cette silhouette peu commune et jugée laide : « On ne lui pardonnera son cul que s'il le montre à tout le monde. »[3] Aujourd'hui, ses nombreux propriétaires lui trouvent un charme indéniable.

Sur l'eau, un voilier qui ne va pas vite est taxé de « veau ». On dit qu'il « se traîne ». Par contre, je n'ai pas entendu de propos désagréables qualifiant un bateau avançant vite. Certes, on dira parfois qu'il « mouille » un peu - les embruns ! On demandera à son propriétaire « s'il n'est pas trop difficile à tenir, s'il ne part pas trop au lof, s'il ne demande pas de prendre un ris tôt ». Mais ces désagréments ne sont pas propres à un bateau rapide.

L'augmentation de la vitesse des bateaux de croisière est considérée par les architectes et les chantiers comme un progrès indéniable. La meilleure façon de lancer un bateau de série destiné à la croisière consiste à le doter d'une carène lui permettant de gagner des courses puis de faire état de son palmarès. Les publicités des différents chantiers nautiques déclinent le thème de la vitesse au fil des pages des revues, comme ce numéro de *Voile magazine* Spécial Salon nautique 2008 :

> - Série limitée FASTNET. Repoussez les limites de la croisière sportive avec la gamme performance. Dufour Yachts.
>
> - First : peut-on rêver plus racé ? Tout commence par un rêve. Celui d'un bateau racé et véloce capable de capter les filets d'air et d'eau et de les laisser derrière lui dans le même état. Dessiné par Farr Yacht Design dans l'esprit de ses aînés, le FIRST 40 va vous faire vivre la sensation merveilleusement grisante d'avoir le vent comme équipier. Le FIRST 40 est sans conteste le « cruiser racer » que la mer et ses habitants vont vous envier. Bénéteau : donner à vos rêves de nouveaux horizons.
>
> - X cruising 45, premier modèle de la nouvelle ligne de croisière est lancé. Mondialement renommé depuis 30 ans pour ses voiliers de course croisière aux équipements et finitions haut de gamme, ainsi que pour ses nombreuses victoires sur les plans d'eau internationaux, X-Yachts ajoute une nouvelle ligne à sa collection, tout spécialement dessinée et étudiée pour combler les navigateurs aux exigences de confort et de sécurité sans pour autant renoncer aux plaisirs de la voile.
>
> - RM : Fast Ocean Sailing
>
> - J Europe : Better Boats to Use the Wind
>
> - Si le vent est la plus belle des énergies, il faut en tirer la quintessence. Avec toujours un bord d'avance, Fountaine Pajot a développé des voiles plus performantes en collaboration avec la Voilerie Incidences, leader incontesté des voiles de compétition et de croisière. Ces Grands Voiles lattées CST ont été testées en Atlantique Nord entre l'Europe et le Canada. Elles sont faciles à maîtriser dans toutes les conditions et très performantes, particulièrement par petit temps.

[1] « Transat 6,50. Historique », <http://www.transat650.org/fr/>, consulté en mai 2009.
[2] Association des Propriétaires de Muscadet, < http://www.apmuscadet.com/> , consulté en mai 2009.
[3] Emmanuel VAN DETH, *Guide des voiliers d'occasion de 5 à 9 mètres …, id*.

> - « Notre vitesse est de 14 nœuds et la température extérieure est de 28°C ». Outremer yachting : depuis 1984, le spécialiste des catamarans de Grand Voyage, simples et rapides. [1]

Par contre, l'habitabilité à la mer et la sensation de confort en navigation – paramètres qui ne se mesurent pas avec un loch - n'apparaissent pas comme les nouveaux défis architecturaux ayant le vent en poupe. Pour Jean-Marie Finot, si les bateaux d'aujourd'hui sont plus rapides que ceux d'il y a quarante ans, ils ne disposent pas d'un meilleur confort en mer. Bien au contraire, ce dernier semble régresser :

> Qu'est-ce qui a évolué depuis [la sortie de l'Ecume de Mer en 1970] ? Les vitesses ont augmenté de 20 à 30 %, on a fait des flottaisons plus longues, avec du coup des maîtresses sections plus faibles et on a créé des arrières plus volumineux. On a fait des bateaux plus raides, plus larges, mais qu'on aurait pu produire dès cette époque si on n'avait eu les contraintes de jauge et des habitudes esthétiques. Le confort, lui, n'a pas beaucoup évolué. Ecume, First 25 et First 260 correspondent à trois générations de bateaux étalées sur trente ans. Le 260 a le même esprit que l'Ecume, sinon qu'il répond à un programme plus local alors que son aîné avait un potentiel hauturier. Un voilier doit rester simple. Quand je vois une unité de 10 mètres et ce que les gens veulent mettre dedans, je suis affolé ! [2]

La recherche de vitesse au détriment des qualités nautiques propres à la croisière s'appuie sur l'opposition entre deux conceptions du bateau. Grégoire Dolto commente les profils des membres du bureau d'études GRAAL : « Vous voyez que nous sommes un architecte et deux ingénieurs, ce qui me paraît, d'ailleurs, la proportion de compétences nécessaires dans l'architecture navale. Non que j'estime qu'il soit indispensable d'être architecte ou ingénieur (encore que cela aide), mais parce que je considère un bateau plus comme une "machine à naviguer" que comme une "maison flottante". »[3]

L'opposition entre la « machine à naviguer » et la « maison flottante » est exprimée aujourd'hui avec force. En plaisance, l'opposition entre la course et la croisière est ancienne. Dès la fin du 19e siècle, les colonnes de l'hebdomadaire *Le Yacht* sont le lieu d'un débat sur les qualités nautiques respectives des *cruisers* et des *racers*. L'architecte C. M. Chevreux dénonce l'influence des régates et de la jauge sur la conception des voiliers et plaide pour une recherche architecturale prenant en compte les particularités des yachts de croisière :

> Si le yacht proprement dit, ou yacht de croisière, doit réaliser, d'une manière générale, les qualités suivantes : *maximum* de qualités nautiques, de sécurité, de confortable et de vitesse compatibles entre elles en même temps que *minimum* de coût d'achat, de coût d'entretien et de navigation, le yacht de course n'a pour objet que de fournir un maximum de vitesse pendant les quelques heures que dure une régate, avec des qualités nautiques tout au plus suffisantes pendant cette durée, et un confortable de plus en plus réduit et actuellement complètement nul, sans d'ailleurs aucune limite aux coûts d'achat et d'entretien. […] Ce qui explique qu'en dehors de toute idée de sport – que tout yachtsman a d'ailleurs le droit de satisfaire, puisqu'il participe aux charges commune – il est intéressant de stimuler l'esprit des constructeurs pour améliorer sans cesse la construction des bâtiments destinés à la navigation de plaisance, car si le yacht de course touche à un des problèmes les plus obscurs de la science navale, le yacht de croisière présente de son côté des problèmes particuliers , non moins importants et non moins difficiles. [4]

---

[1] *Voile magazine*, N° 156 S, 2008, p. 17, 31, 39, 53, 57, 59, 71.
[2] Eric VIBART, « Jean-Marie Finot, l'utopie ou la mer »…, *op. cit.*, p. 37.
[3] « G.R.A.A.L. Grégoire Dolto. Trois mousquetaires en quête de Graal »…, *op. cit.*
[4] C. M. CHEVREUX, « La question des cruisers », *Le Yacht*, N° 957, 1896, p. 327.

Si la recherche de vitesse apparaît légitime en croisière, elle ne doit pas conduire à des choix architecturaux rendant la vie à bord difficile. Un discours très répandu aujourd'hui soutient que le yachting est, à l'origine, une pratique de sport de compétition. La référence est la fameuse régate gagnée en Angleterre par le voilier *América* : « La victoire de l'América sur les yachts britanniques en 1851 est le mythe fondateur du yachting. »[1] C'est sur ce point de vue que repose le discours des architectes considérant la régate comme « naturelle » - dérivée des voiliers rapides destinés à la guerre, à la pêche et au commerce – alors que la croisière ne l'est pas. C'est pourquoi je me suis interrogée sur l'existence d'une petite plaisance de cabotage sur les côtes françaises dans la première moitié du 19e siècle, le journal *Le Yacht* attestant sa pratique à partir de 1878. Si les régates de yachts en mer étaient pratiquées dès le début du 19e siècle, le cabotage maritime familial sur des petits voiliers existait aussi. De plus, hier comme aujourd'hui, des voiliers destinés à la course servent aussi à des croisières familiales : cette question fera l'objet du prochain chapitre. Ainsi, les oppositions qui structurent la plaisance d'aujourd'hui sont anciennes. Les sources historiques permettent d'éclairer de façon neuve les contradictions qui traversent la conception des voiliers contemporains, notamment en observant la manière dont les yachtsmen d'hier les ont formulées.

2) La place des emménagements en architecture navale

Contrairement au voilier de régate conçu comme une « machine à naviguer », celui destiné à la croisière est aussi une habitation. Même temporaire, ce lieu d'habitation doit être adapté aux particularités de la navigation : le mouvement, l'espace restreint et l'humidité. Il apparaît donc que l'habitation du voilier diffère de celle d'un logement terrestre. Cependant, pour la plupart des architectes navals, l'habitation du voilier est assimilée à celle d'une « maison flottante ».

Un travail en marge de l'architecture navale

La conception des aménagements est perçue comme une tâche peu valorisée comparativement à celle de la carène. En 1978, *l'Encyclopédie pratique du bateau* en fait état :

> Il est curieux de constater que tant de choses furent dites et redites relativement à la navigation et à la marche des bateaux et si peu à propos de leurs aménagements intérieurs alors qu'à l'évidence nous passons autant de temps à l'intérieur que sur le pont. Nous ne pouvons réellement naviguer dans des conditions convenables que si nous pouvons dormir normalement, nous nourrir correctement, trouver de la fraîcheur, ou de la chaleur, selon les besoins, et dans tous les cas un abri bien sec tant pour nous, que pour les effets et vêtements. Ce sont-là des truismes qu'il semble superflu de rappeler. Pourtant, nous y sommes contraints par la manière même dont sont conçus les aménagements de nombreux bateaux qui nous sont proposés par les constructeurs. La course amena des progrès considérables au niveau du pont et des gréements

[1] Daniel CHARLES, *Histoire du yachting…, op. cit*., p. 67.

> dormants et courants, à celui des carènes aussi, éléments sur lesquels les architectes font porter leurs efforts. Paradoxalement les aménagements et la notion de confort semblent être laissés pour compte dans bien des cas. [1]

Plus récemment, dans un ouvrage devenu une référence en architecture navale, Pierre Gutelle fait le même constat : « Avec ce tome III, en fait la seconde partie du tome II de la première édition d'Architecture du voilier, on aborde la partie concrète de sa réalisation, à savoir la construction, le gréement, les aménagements et tous les équipements du voilier. Cette partie, souvent considérée comme fastidieuse dans le processus de création, et de ce fait très souvent négligée, n'en est pas moins capitale. »[2] Gildas Plessis, jeune architecte naval appartenant à la « nouvelle vague »[3] architecturale française, pose explicitement la question : « Dessiner un agencement, est-ce toujours de l'architecture navale ? »

> Parent pauvre de l'architecture navale (il n'est que très rarement au programme des étudiants), l'agencement est pourtant au cœur des discussions entre chantiers et architectes, concepteurs et clients. Les grands constructeurs ne s'y sont pas trompés et confient de plus en plus le dessin à des spécialistes. […] Dessiner un agencement, est-ce toujours de l'architecture navale ? On peut raisonnablement se poser la question à la vue de certains intérieurs de bateaux ! La pauvreté architecturale qui se dégage de trop nombreux projets semble nous dire que l'agencement d'un bateau n'est pas à traiter au même niveau que la carène ou le plan de voilure. Résultat : l'impression tenace de pénétrer dans une caravane des années 1970… Pourquoi l'architecture navale, en particulier celle de l'intérieur, devrait-elle échapper à une réflexion approfondie ? Pourquoi les architectes et bureaux d'études n'intègrent-ils pas le travail de leurs confrères « terriens » ? […] La modernité qu'affichent les ponts, les gréements, les matériaux employés, l'électronique embarquée, les voiles ou la motorisation est parfaitement admise, assumée et recherchée. Franchissez la descente et vous changez d'univers et de « discours ». Les placages bas de gamme font leur apparition, la trame d'agencement est conventionnelle et ne traduit aucune intention, les détails dessinés et matériaux employés traduisent une volonté industrielle peu coutumière de l'architecture mais attentive à gagner du temps et à ne pas « choquer » d'hypothétiques clients. Les intérieurs sont souvent sombres, les rangements trop rares ou trop petits, les espaces communs confinés (trois cabines doubles dans 10 mètres, il faut bien prendre de la place quelque part). Pas un propriétaire ne supporterait de telles incohérences à son domicile : les WC à 30 cm du lavabo de la salle de bain, la douche pour mouiller le tout, la cuisine si peu pratique, pas de vision sur l'extérieur, des lits triangulaires ! Le bagne, ou presque, lorsque le tout est humide ou mal ventilé. [4]

Si le travail d'aménagement est considéré comme fastidieux et, par conséquent, souvent négligé par les architectes, c'est justement parce qu'il fait référence à l'habitation terrestre. Il quitte donc le domaine nautique : « La vie à bord d'un voilier de croisière peut s'apparenter à celle que l'on connaît en villégiature, c'est-à-dire qu'elle se déroule à la fois à l'intérieur et à l'extérieur. Elle a également beaucoup de points communs avec celle que l'on peut connaître à bord d'une caravane, en raison de l'exiguïté du lieu et de la promiscuité qui

[1] *Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau, T. 7…, op. cit*., p. 10.
[2] Pierre GUTELLE, *Architecture du voilier. Tome 3…, op. cit*., p. 7.
[3] « Archis : la nouvelle vague. Ils ont entre 25 et 37 ans, sont autodidactes ou sortent tout juste de la prestigieuse école de Southampton. Ils sont peu ou pas connus du grand public, mais espèrent rivaliser bientôt avec les plus grands noms. Ils sont la nouvelle vague des architectes navals », *Voiles et voiliers*, N° 402, 2004, p. 80.
[4] Gildas PLESSIS, « Aménager l'espace de vie », *Loisirs nautiques*, N° 397, 2005, p. 62-68.

en résulte, mais avec, en plus, les contraintes et sujétions liées aux mouvements et à un environnement facilement agressif. »[1]

Les références conceptuelles à la villégiature et à la caravane sont présentées avant les contraintes propres à la navigation. C'est donc en se référant aux modèles architecturaux déjà existant des habitations de villégiature et des caravanes que les architectes conçoivent les intérieurs des voiliers. Les contraintes citées liées à la vie en mer sont succinctes : mouvement et milieu agressif. La disposition des emménagements dépend « des programmes de navigation et des goûts ou du caractère du propriétaire […et] de la répartition géographique des zones de navigation et de la proportion entre la durée de navigation et la durée de l'escale »[2]. La problématique de la vie à plusieurs dans un espace restreint, mouvant, humide, etc. n'est pas, ici, traitée de manière architecturale ; celle du classement des lieux en fonction des rôles occupés à bord non plus.

Des appartements pour les femmes de plaisanciers

Les architectes navals dénoncent la conception des « bateaux-maisons ». Ceux-ci ressembleraient plus à des « appartements flottants » qu'à des navires. La monotonie des aménagements des bateaux proposés au Salon nautique de Paris est présentée par un architecte urbaniste comme le moteur de la conception du *Kaïdoz,* nouveau voilier doté d'un grand cockpit habitable :

> Au Salon il y a une certaine monotonie : des nouveautés mais pas de surprises. Le *Kaïdoz* est un bateau qui sort du lot. […] C'est pour vivre la mer autrement : plus libre, plus généreuse. On aime être sur le bateau : il faut un grand cockpit. […] C'est un bateau performant mais pas un bateau de régate. C'est un bateau-plaisir, fait pour naviguer l'été : pour ne pas s'enfermer dans un appartement. C'est un bateau à sortir. Le marché du cata marche car on est dehors. C'est une forme de 31 pieds, de grande largeur : c'est le bateau de rêve pour l'été. […] Les canapés du cockpit se transforment en vastes couchettes, de 92 cm de large. On dort où l'on veut. Le meuble central est dehors. Ce n'est pas un faux appartement. Il y a l'apéro, des rangements, le moteur qui d'habitude est dans un coin ; le chauffe-eau, le réservoir fuel, le chauffage à air pulsé. […] C'est un bateau de croisière, un day-boat de croisière, le premier monospace décapotable de la mer. On n'a pas fait un camping-car sur l'eau. [3]

Pour les architectes rencontrés, la conception de « bateaux-maison » serait un phénomène en développement qui n'existait pas « avant »[4]. Dans les discours, ce changement est souvent lié à la « démocratisation de la plaisance »[5], phénomène assimilé au développement des bateaux de série bon marché dans les années soixante et soixante-dix. Les responsables du développement condamnable de voiliers ressemblant à des « appartements flottants » ne sont pas les concepteurs mais bien les acheteurs. En effet, il leur est attribué une demande d'un confort semblable à celui terrestre et d'un maximum de couchages à bord. Cette demande pousserait les concepteurs et les chantiers à produire des « bateaux-

[1] Pierre GUTELLE, *Architecture du voilier…, op. cit.,* p. 127.
[2] *Id.*
[3] Notes prises lors de l'interview radiophonique publique au Salon nautique de Paris en Décembre 2006 de Jean-Louis Berthomieu et Emmanuelle Beauchard, concepteurs du *Kaïdoz* (plan de formes du Groupe Fauroux). Aujourd'hui, les sorties en mer proposées par La Cité de la Voile Éric Tabarly, à Lorient, se font sur ce voilier.
[4] L'âge d'or de la navigation sur voiliers est en général daté d'avant la Seconde Guerre mondiale.
[5] Rappelons que les sociologues du nautisme montrent qu'il n'y a pas une réelle démocratisation de la navigation sur voilier mais une massification auprès des classes moyennes.

caravanes » - contre leur gré ? -, puisque soumis à la loi du marché… et donc à celle de la figure du « client plaisancier moyen ».

> Dans les années 1970, les bateaux sont devenus des appartements flottants. Les gens avaient besoin de jouer à la dînette autour d'une table. Les bateaux étaient plus larges, plus plats. Il y a eu l'influence du motonautisme : la vie à l'extérieur est devenue plus importante. Et il y a eu l'influence des femmes : les WC ont remplacé la table à carte, juste après la descente, dans la partie noble, celle qui bouge moins ; les bois clairs, les salons de pont, la conquête du soleil. Dans les années 1980, les gens ont eu besoin de jouer à papa-maman : on a installé des couchettes doubles à l'arrière, dans des bateaux de plus en plus callipyges. [1]

La figure du « client moyen » se précise et prend (des) forme(s) : les responsables de cette "dérive" terrienne seraient précisément les femmes des plaisanciers. En effet, ce sont elles qui demanderaient toujours plus de confort, demande traduite par les chantiers et les bureaux d'étude par la conception de cuisines et lits doubles toujours plus grands : « Les femmes ont une influence sur les aménagements », « Elles supportent moins bien la gîte », « Elles ont besoin de plus de confort, de plus de rangements », etc.[2]

Les observations réalisées lors des salons nautiques ne confirment pas ces opinions très largement partagées par les acteurs – et actrices - de la plaisance. Assise confortablement dans le carré de quelques modèles de voiliers de série déposés sur les moquettes du Salon nautique de Paris, le carnet de notes à la main, je notais les remarques des visiteurs. Celles se référant à un confort terrestre et celles à un confort en navigation ne sont pas genrées mais dépendent de l'expérience de navigation des visiteurs. Ceux et celles ne connaissant pas la navigation émettent des jugements sur les aménagements en fonction de leurs références d'habitation terrestre, quel que soit leur sexe. Ceux ayant navigué commentent leur visite en fonction de leur propre expérience nautique : les appréciations concernant le confort à bord ne dépendent pas de leur appartenance à l'un ou l'autre sexe.

Ainsi, un homme d'une cinquantaine d'année accompagné de sa femme s'écrit, en entrant à l'intérieur d'un *First 34.7*, - bateau de croisière typé course mais disposant d'aménagements classiques très confortables[3] comme un grand carré lumineux, une table à carte, deux cabines arrière, des WC séparés à l'avant, une cuisine dite en U : « Tu te prends le capot de rouf… la descente est raide ! Ya pas d'aménagements ! C'est très spartiate ! Ya pas de confort ! Faut les nourrir, les gars, en régate : huit gars ! ». Il s'adresse à son épouse : « Ya des bateaux intermédiaires moins spartiates que celui-là ». Elle, visite le poste avant, dédié entièrement aux WC. Ce choix d'aménagement, rare, permet aux occupants des toilettes de bénéficier d'un espace beaucoup plus vaste que dans la disposition traditionnelle : « Mais c'est royal les WC ! ». « Non ! » Répond-il à son enthousiasme, « C'est pas le même programme [que nous] ». Ils partent. Le *First* typé sport plaisait à madame, mais monsieur, ancien régatier, le trouvait trop spartiate.

Une jeune fille s'installe d'emblée à la table à carte de l'*Etap 21 i* et fait remarquer à son compagnon qu'il manque des rangements pour les instruments de navigation : « Je trouve

[1] Entretien avec un architecte, 2000.

[2] Entretiens avec différents architectes.

[3] Plaquette publicitaire du *First 34.7* de Bénéteau distribuée au Salon nautique de Paris en décembre 2006 : « Vous permettre de gagner des régates et de briller en championnat, c'est l'obsession de ce nouveau First conçu dans un esprit résolument monotype. Pour cela, non seulement nous avons fait appel à Bruce Farr qui a dessiné une carène véritablement révolutionnaire mais, en plus, nous y avons mis un véritable concentré de l'avance technologique qui a fait de nous un leader mondial. Parce que nous sommes comme vous : nous adorons être devant. […] Du confort pour ceux qui pratiquent aussi la croisière détente et sans lequel un First ne serait pas un First ».

que l'espace de travail n'est pas terrible. Ils l'ont clairement simplifié et pas le reste ». Elle déplore l'absence de mains-courantes : « Ya plus moyen de se tenir ! ».

Aux exclamations enthousiastes de son mari confortablement installé dans le carré surélevé du *Wauquiez Pilot Saloon 41*, apparemment émerveillé par la vue panoramique sur la forêt de mâts brillant sous les luminaires, une dame d'une cinquantaine d'année répond que la différence de niveau induite par ce choix d'aménagement n'est pas adaptée à la navigation en mer et qu'elle présente même des dangers.

Seule, je pus aussi constater que mes questions – donc des questions féminines - ne suscitaient pas beaucoup l'intérêt de mes interlocuteurs-vendeurs-navigateurs masculins. Accompagnée par un visiteur masculin - qui ne posait aucune question, me laissant faire un entretien de recherche – j'eus la surprise – partagée par mon accompagnateur – de ne plus être une interlocutrice légitime. Ce fut pour moi une expérience inédite qui s'est reproduite plusieurs fois sur les pontons : je pose une série de questions et mon interlocuteur masculin y répond en s'adressant systématiquement à mon accompagnateur masculin qui pourtant se tait ; un interlocuteur masculin pose une question technique à mon accompagnateur masculin, qui n'y répond pas : j'y réponds donc. L'interlocuteur ne continue pas l'échange verbal avec moi et tente de poursuivre la discussion avec mon accompagnateur, non plaisancier, qui pourtant manifeste son impossibilité à le renseigner.

J'ai observé cette situation d'interlocution dans des réunions amicales festives regroupant des pratiquants de voile de croisière. Les hommes discutent technique ; peu à peu, le groupe, mélangeant hommes et femmes, se scinde. Je me retrouvais la seule femme à continuer la conversation, mes amies s'étant peu à peu éclipsées, se disant peu intéressées. Les femmes du groupe s'excluaient ainsi elles-mêmes du discours technique sur la navigation. Cette situation semble propre à la croisière familiale. En effet, je n'ai pas ressenti cette appropriation masculine du discours et son corollaire, sa désaffection par les femmes, lors d'une pratique de la voile légère en clubs et lors de stages de croisière en école de voile effectués tant avant ce travail de recherche que pendant.

Bien que cette expérience personnelle d'exclusion du discours fut désagréable et me mit en colère, elle fut véritablement source de connaissance et constitua, en écho au discours des architectes, le point de départ d'une réflexion sur la place des femmes, sur la distribution des rôles et plus particulièrement sur la question de l'autorité à bord. Les travaux socio-anthropologiques sur le genre et la distinction de sexe m'ont aidée à mettre en évidence une organisation sociale singulière, ancienne et liée à la problématique de l'habitation à bord, qui sera développée dans le sixième chapitre.

La figure du « bonhomme standard » utilisé par les architectes fait référence à un idéal de navigation en solitaire. En effet, l'étude des sources montre que dès le 19^{e} siècle s'exprime le désir de faire naviguer son bateau seul – même en étant accompagné ! Le propriétaire masculin est aussi le chef de bord incontesté. Cette organisation sociale, inspirée de la tradition de la marine militaire et de la famille bourgeoise du 19^{e} siècle, perdure aujourd'hui. Comment les couples contemporains souhaitant vivre ensemble sur un mode égalitaire, et endossant à part égale l'autorité parentale, s'arrangent-ils pour naviguer en respectant l'organisation sociale nautique ?

La maison flottante : une demande en contradiction avec la mission architecturale

Beaucoup d'architectes déplorent le fait de devoir répondre à une demande d'habitation – qu'elle provienne d'un client singulier ou bien d'un chantier - alors que le voilier est d'abord, pour eux, un véhicule nautique. Les exigences d'habitation, calquées sur celles terrestres – rencontrer les autres ou bien s'isoler, dormir, faire la cuisine, manger, se

laver, aller aux toilettes, etc.- paraissent entrer en concurrence voire parfois en opposition avec celles de la navigation – manœuvrer au mieux, se repérer, se déplacer vite, etc. Dans un cours d'enseignement, un architecte naval dénonce la conception des « bateaux-maisons » au nom desquels « la vitesse est sacrifiée sur l'autel du confort » :

> Le bateau de 12,2 mètres est rapide, plus élégant et offre une meilleure stabilité aux grands angles. Mais le bon bateau, celui qui correspond au marché actuel d'appropriation du littoral, est le bateau de 10,6 mètres. En effet, les critères dominants ne sont pas liés à la performance du vecteur bateau mais au volume de la « maison-bateau ». La plus grande largeur, à prix de production égal, permet des emménagements avec trois cabines et des couchettes doubles au standard proche du lit matrimonial. La plus grande largeur et la stabilité aux petits angles de gîte qu'elle apporte, augmente le confort au port, au mouillage et permet une navigation avec des manoeuvres moins fréquentes. Les emménagements du bateau de 10,6 m [et de 3,76 m de large] peuvent-ils rentrer dans le bateau de 12,2 m [et d'une largeur moindre de 3,05 m] ? Le bateau de 3,05 m de large (12,2 m de long) se prête moins bien à ces standards d'emménagement. La vitesse est sacrifiée sur l'autel du confort : les jauges simplistes des 60 pieds open ou des mini-transat qui prennent uniquement la longueur en compte, imposent, de fait, la recherche de la puissance dans la largeur et donnent au plaisancier l'illusion que la vitesse est associée à la largeur. Les chantiers, voulant persuader leur client que leur bateau est aussi performant que confortable, entretiennent, bien entendu, cette illusion. Cette analyse simple, donc forcément caricaturale, exprime probablement ma préférence pour les bateaux de largeur modérée, mais elle a le mérite de mettre en cause une idée reçue qui prend la valeur de dogme pour certains plaisanciers. Elle fait naître un doute qui ne peut être que profitable à une vision technique et culturelle du bateau de plaisance. L'appropriation du littoral demande des « bateaux-maison » qui privilégient le confort et le volume. [1]

Le professeur informe ses étudiants de la tendance du marché tout en déplorant la conception actuelle des voiliers, larges, adaptés à des aménagements valorisant le nombre de couchettes au détriment de la vitesse, de la stabilité aux grands angles de gîte et de l'élégance.

Mais ces « bateaux-maisons » sont-ils vraiment confortables en mer ? Est-ce sur « l'autel du confort », que la vitesse – et la stabilité aux grands angles de gîte – est sacrifiée ou bien est-ce sur ceux du marché de la location outre-mer et de l'esthétique des coursiers de haute mer ?

Ainsi, le travail de conception des aménagements répondant à une demande de confort d'habitation en mer se trouve dévalorisé, entrant en opposition avec les valeurs liées à la bonne marche et à la stabilité du navire. Même si l'aménagement du bateau appartient à « la mission de base » de l'architecte, il ne représente pas la tâche principale définie par la bonne marche du navire et sa stabilité. La Charte de l'architecture navale détaille les spécialisations professionnelles de la « mission de base » : alors que la conception générale du navire et le choix des éléments déterminant ses qualités nautiques relèvent des compétences professionnelles de l'architecte, la définition de la structure revient à l'ingénieur et le choix du style esthétique aux stylistes tandis que la définition des emménagements et la décoration intérieure appartiennent au décorateur.[2]

Un intérieur design pour des bateaux d'industrie

[1] Cours diffusé dans une école d'architecture en 2001.
[2] « Charte de l'Architecture Navale »…, *op. cit.,* p. 4.

La conception du voilier est ainsi scindée en deux : il y a ceux qui s'occupent du dessin de formes performantes – architectes et ingénieurs - et ceux qui les aménagent et les rendent élégantes – décorateurs et designers.

Le plus souvent, les architectes n'effectuent qu'un plan général de la disposition des aménagements, « en gros ». Aucun des cabinets d'architectes contactés en 1998 n'effectuaient eux-mêmes le dessin détaillé des aménagements intérieurs. Ce travail était fait par quelques rares spécialistes comme Patrick Roséo et Olivier Flahault.

Dans un ouvrage de1985 présentant quarante-six architectes navals français, Patrick Roséo est désigné comme « l'homme de l'intérieur » : « Seul architecte indépendant à s'être spécialisé dans les aménagements intérieurs, Patrick Roséo occupe une place à part. »[1] Formé au design – « architecte spécialisé dans les intérieurs de maison, de magasins » et passionné de voile, il entre dans le cabinet d'architecture navale de Philippe Harlé en 1972 :

> Travailler avec Harlé était extraordinairement formateur. Car sa réputation l'amenait à réaliser de nombreux bateaux, très différents les uns des autres, notamment par les matériaux. Grâce à quoi je pus me perfectionner en dessinant de nombreux plans de pont et aménagements intérieurs, ma collaboration avec lui ayant duré 10 ans, du « Romanée » au « Fantasia ». Pour étrange que ceci puisse paraître à certains, jamais au cours de cette décennie, je n'ai vraiment été tenté par l'architecture navale proprement dite, par la conception et le dessin des carènes. Peut-être parce que je connais mes limites, en maths notamment ; mais aussi parce que je crois beaucoup à la spécialisation. Si j'y crois, ce n'est pas par a priori ou par un quelconque esprit de chapelle. Mais bien plutôt parce que mon expérience m'a confirmé son intérêt. Ainsi, pour les aménagements intérieurs, l'architecte spécialisé dans ce domaine verra certaines choses qui pourraient échapper à un autre concevant lui-même tout le bateau depuis la carène. […] Quelqu'un qui est spécialisé dans les aménagements intérieurs pourra plus facilement les concevoir d'une manière globale et originale. Il aura la nécessité d'innover dans ce domaine beaucoup plus que quelqu'un qui pourra faire porter ses efforts sur un autre. [2]

Les intuitions de Patrick Roséo – spécialisation et travail en équipe - se sont confirmées : aujourd'hui, les architectes navals dessinent les carènes et les designers les intérieurs. Ces derniers participent aussi à la conception des plans de pont. En effet, pour Patrick Roséo, « le plan de pont et celui de l'habitacle doivent être créés simultanément car ils sont interdépendants »[3].

L'architecte-designer Olivier Flahaut travaille en étroit partenariat avec l'architecte naval Michel Joubert. La répartition des tâches est bien définie :

> Pour l'étude d'un nouveau catamaran, [le chantier] Fountaine-Pageot fait appel à Flahault dès que le cahier des charges est établi, avant même de consulter un architecte naval. La raison ? Disposer d'une silhouette générale, harmoniser le style extérieur avec les aménagements intérieurs. « *En fait, je dessine tout ce qui se voit, tout ce qui est au-dessus de l'eau*. » L'avant-projet, corrigé, précisé, et approuvé, est donné à l'architecte Michel Joubert. « *Il va me dire : « Là tu es bon, là ça ne marche pas, là tu m'emmerdes… » cela fait trente ans qu'on se connaît !* , raconte Olivier Flahault. *Michel va rassembler toutes ces données pour que ça flotte, que ça navigue, que ça soit stable…Son boulot est d'être carré, synthétique, très élémentaire, solide, fonctionnel et rapide. Si un gars peut s'occuper de donner au voilier une sorte*

[1] « Patrick Roséo, l'homme de l'intérieur », p. 288 in : *La plaisance française à la découverte de ses architectes. Le bateau moderne ou le bateau de caractère vu par 46 architectes*, Bordeaux, Loisirs nautiques, Hors-série N° 19, 1985.
[2] *Id.*
[3] Patrick Roséo, <http://www.eurienta.com/eurienta-references/patrick-roseo/>, consulté en 2009.

> *d'élégance, il est ravi* ». A Flahault les dessins de pont, du cockpit et des cabines. A Joubert, la carène, les appendices, la propulsion, le plan de voilure… Aux deux de satisfaire la demande du chantier.[1]

Ces compétences différentes sont parfois regroupées au sein d'un même groupe, comme dans le bureau d'étude Berret & Racoupeau Yacht Design. L'équipe de neuf personnes regroupe « des architectes navals, des ingénieurs et des yacht designers »[2]. Chez le Groupe Finot, les deux personnes chargées du design ont une formation d'architecte DPLG :

> Pierre FORGIA est architecte DPLG, designer UTC [Université technologique de Compiègne] et infographiste. Il étudie les aménagements intérieurs, le design des ponts et leur modélisation 3 D. […] Il a participé également au design de camping-car et d'automobiles.
> Jung-Hee HAN est architecte DPLG, designer Catia [logiciel de conception assistée par ordinateur créé par Dassault]. […] Il dessine les plans plus spécialement des péniches écologiques, et des maisons d'intervention. [3]

Pour Jean-Marie Finot, le travail d'architecte est aussi un travail de designer. Ce qui distingue les designers est leur facilité à travailler avec les équipes marketing, c'est-à-dire à s'intégrer dans un travail de conception de produits industriels : « L'architecte est aussi designer par définition, même si le design revêt une part de communication parfois un peu agaçante. J'ai tendance à considérer que l'architecture répond à une démarche plus globale : le design ne rend pas un bateau rapide. Mais il arrive que les designers soient plus efficaces que nous pour faire admettre des solutions que nous avons du mal à imposer. C'est une question de poids médiatique : ils travaillent sur ce qui se voit et sont davantage écoutés par les services marketing. »[4]

Le design est une réponse à la production de masse : il partage avec les équipes marketing une culture commune. Pour Olivier Flahault, dont le cabinet d'architecture et de design collabore depuis une dizaine d'année avec le constructeur de catamarans Fountaine-Pajot[5], le travail du designer est de concilier au mieux demande, coût et esthétique : « Ma première préoccupation est de répondre à la question posée, martèle Flahault. Il faut que l'on sache ce que coûte mon coup de crayon ou de souris ! Le design est un rapport entre une demande, une industrialisation – donc un coût – et l'esthétique d'un produit. Ce n'est pas un beau dessin ! »[6]

C'est donc en toute logique que les industries nautiques, ayant pour souci de concevoir des voiliers de série pour un client moyen, ont entrepris de travailler avec des designers. Cette collaboration fut initiée par le constructeur Bénéteau en 1987. Le chantier choisit de faire appel à une star du design, Philippe Starck, pour le lancement du *First 355*, dont les formes sont dessinées par l'architecte naval Jean Berret :

> Une bonne mesure d'architecture rochelaise additionnée d'une large rasade de déco parisienne, c'est le tout nouveau et étonnant cocktail First. Philippe Starck – un grand nom du design, qui a, entre autres, signé la décoration des appartements du palais de l'Elysée – a mis son grain de sel dans cette belle carène dessinée par Jean Berret. Résultat : un bateau qui ne ressemble guère aux voisins. A l'extérieur, d'abord, avec

[1] Eric VIBART, « Olivier Flahault », *Carré Voiles*, N°8, 2007, p. 65-67, p. 66.
[2] Berret –Racoupeau Yacht Design, http://www.berret-racoupeau.com/team, 2009.
[3] Groupe Finot, <http://www.finot.com>, consulté en 2009.
[4] Eric VIBART, « Jean-Marie Finot, l'utopie ou la mer »…, *op. cit.*, p. 42.
[5] Flahault Design & Associés – Architectes et Designers sur Terre et Mer, « Bateaux de plaisance », <http://www-o-flahault.com/FR/bateaux-plaisance-html>, consulté en 2009.
[6] Eric VIBART, « Olivier Flahault »..., *op. cit.*, p. 66-67.

ses drôles de hublots, ses mains courantes intégrées et une foule de petits détails joliment tournés. A l'intérieur, du marbre – du vrai – de l'acajou et de l'aluminium (pour les encadrements de portes) composent une ambiance originale tirant à la fois sur l'art-déco et la vieille marine… Le caractère singulier du 355 ne tient pas uniquement à sa finition. Un gréement 7/8e pour un croiseur de cette taille n'est pas chose courante. La tendance est visiblement à la performance […]. [1]

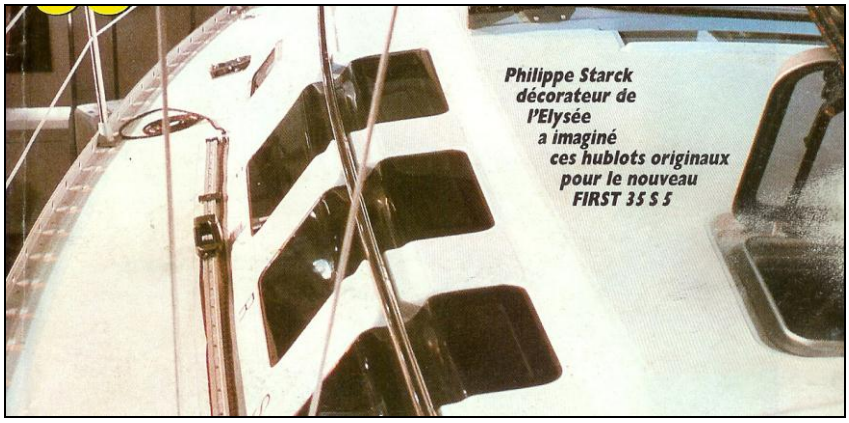


Figure 41 : Extrait de la couverture de la revue *Bateaux* N° 356, 1988 : « Philippe Starck décorateur de l'Elysée a imaginé ces hublots originaux pour le nouveau First 35 S 5 ».

La main courante en aluminium est intégrée dans la ligne du rouf. Des plaisanciers rencontrés critiquent l'emploi de ce matériau métallique glissant qui n'est pas agréable à saisir par temps froid. Les hublots latéraux se prolongent sur le toit du rouf, fournissant à l'intérieur un éclairage zénithal. Cette disposition originale fait que, sur l'eau, on reconnaît de loin un *First S*.

Le voilier sera rebaptisé *First 35 S 5* – S comme Starck. Il sera élu « Bateau de l'année 1988 » : « Ce n'est pas une surprise, ce nouveau First signé Jean Berret et Philippe Starck est certainement le bateau qui a fait le plus parler de lui depuis l'ouverture du salon : ne serait-ce qu'en raison de la personnalité de son "designer"… Il faut croire que c'est à juste titre, puisque le jury réuni par la revue Bateaux a tenu à saluer à la fois la démarche originale du constructeur et l'intérêt des options prises par les architectes. »[2]

Depuis les débuts de la pratique, au 19e siècle, les carènes des voiliers sont signées par un architecte naval : « C'est un plan Fife, Cornu, Herbulot, Harlé ». Depuis la collaboration du constructeur Bénéteau avec le designer Philippe Starck, les intérieurs et le pont le sont aussi. L'association d'architectes navals et de designers de renom entre aujourd'hui dans la stratégie de conception des voiliers du chantier : « Les plus grands noms de l'architecture » côtoient « La force du design » :

> Au cours des cinquante dernières années, Bénéteau a presque doublé la vitesse moyenne de ses voiliers. Sécurité, confort et simplicité d'utilisation ont progressé de façon prodigieuse… pour un plaisir de naviguer toujours plus intense. Expertes dans l'interprétation des rêves, nos équipes marketing multiplient les contraintes dans leurs cahiers des charges : chaque nouveau projet de bateau constitue un défi dans lequel s'engagent nos bureaux d'études, nos ingénieurs de production, mais également les plus grands architectes navals. […] André Mauric, […], German Frers, […], Jean-Marie Finot et Pascal Conq (Groupe Finot), […], Jean Berret et Olivier Racoupeau (Berret-Racoupeau Yacht Design), […], Bruce Farr (Farr Yacht Design), […], Philippe Briand, […], Marc Lombard […]. Le design est une composante marquante de la créativité de Bénéteau. C'est en associant le génie d'un grand architecte naval, le

[1] « De l'Elysée au First 355 », *Bateaux*, N°355, 1987, p. 170.
[2] « Bateau de l'année au First 35 S 5 », *Bateaux*, N°356, 1988, p. 42.

> savoir-faire du bureau d'études de Bénéteau et le talent d'un designer qui ose, que naissent des bateaux qui ouvrent la voie vers la plaisance de demain. Avec Philippe Starck, […], Pininfarina […], Nauta design Yacht, grand nom italien […], Veerle Battiau […]. [1]

La double signature des bateaux, architecturale et design, s'est avérée être un bon choix commercial, permettant de relancer des produits sur un marché saturé :

> First 32 S 5. Depuis un moment, la gamme des First somnolait un peu sur ses lauriers, attaquée à l'intérieur même du chantier par les Océanis, voiliers anti-course par définition, et sur le terrain sportif par des modèles moins ambitieux en matière de luxe et de confort. Par ailleurs, côté look, il fallait absolument sortir du « tout teck », tellement passe-partout et BCBG qu'on finissait par ne plus savoir dans quel bateau on était. L'explosion de la bombe Starck a eu pour premier effet d'imposer un style totalement nouveau, avec ce qu'il faut pour déchaîner à la fois éloges et critiques. Alors que pour les uns on a donné dans le style bistrot évoqué par le marbre et les meubles ronds de la descente, les autres voient dans le choix de l'acajou un retour à l'orthodoxie. L'acajou verni miroir, n'est-ce pas aussi le style Riva, celui des superbes runabouts italiens à l'élégance indémodable ? Encore fallait-il que sous une parure séduisante se cache un bon voilier. Pour le 35 s 5, la réponse a été vite donnée. Fougueux et subtil, c'est un vrai bateau de race qui renoue avec la vocation sportive des First. [2]

Les innovations apportées par le designer ne concernent pas la disposition générale des aménagements, qui reste traditionnelle. Philippe Starck a choisi un plan du carré très classique en optant pour des banquettes parallèles – et non pas en biais, épousant alors les formes de la carène -, privilégiant la symétrie au détriment de la facilité de circulation vers l'avant.

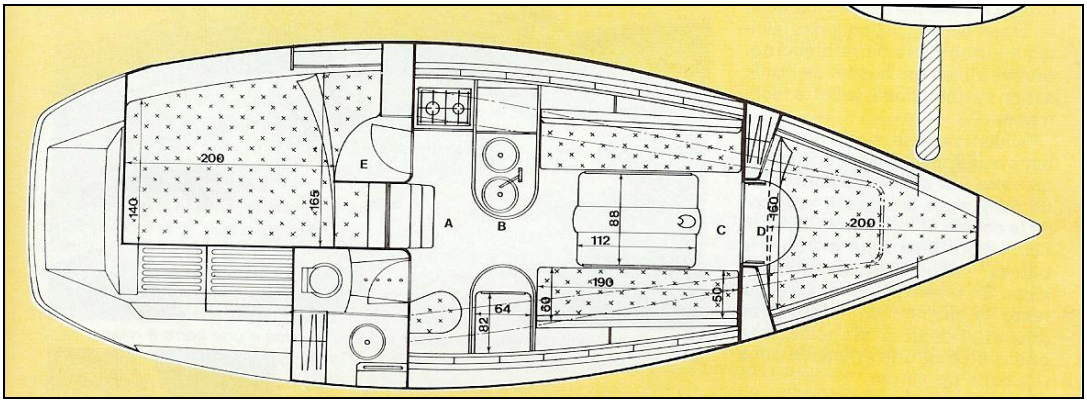


Figure 42 : Plan des emménagements du *First 32 S 5*. La disposition est classique. Les banquettes du carré sont parallèles. Architecte Jean Berret, designer Philippe Starck. Revue *Bateaux*, N° 366, 1988, p. 109.

L'effet de la « bombe Starck » est dû aux choix décoratifs rompant avec ceux utilisés habituellement : l'acajou verni remplace le teck mat, le marbre blanc les plans de travail en contre-plaqué ou mélaminé, le blanc des banquettes les camaïeux de bleus. « On y retrouve une certaine nostalgie et même le charme des vieux yachts ou de l'Orient Express, suggéré par l'alliance de l'acajou, du marbre blanc et de l'aluminium gris, mais aussi le

[1] Bénéteau, <http://www.beneteau.com/>, consulté en 2009.
[2] Jacques MONSAULT, « A la barre du First 32 S 5 », *Bateaux*, N°366, 1988, p. 107.

modernisme sans concession du rouf métallisé, d'aspect très technique avec ses pavés de hublots et de moulures en caissons piquetés de spots halogènes. »[1]

Pour Anne Bony, « il n'y a pas un design mais des designs, selon l'attitude face à l'objet et le projet retenu »[2]. Si, pour Olivier Flahault, la finalité de la démarche est de concevoir des produits industriels alliant au mieux demande, esthétique et coût, pour Philippe Starck, elle réside aussi dans la création d'objets à forte valeur distinctive, onirique, symbolique et sociale. Il s'agit de « ré-enchanter » le monde en dessinant des objets inscrits dans l'imaginaire du designer :

> Malgré la séduction que la brièveté et l'apparente intelligibilité confèrent au vocable, le « design » souffre souvent d'un malentendu ou d'un emploi abusif. […] Le design est implicitement considéré comme se résumant à une intervention visible, remarquable, voire spectaculaire, sur les seuls aspects formels. Cependant, on en sous-estime ainsi ses enjeux multiples, d'ordre technique, social, culturel, etc. Le terme design vient du latin *designare* qui signifie notamment marquer, dessiner, tracer mais également indiquer, montrer, ordonner, arranger, disposer. […] Tout acte de design peut donc se comprendre comme l'articulation d'un « dessin » (le modèle, la forme) et d'un « dessein » (le projet, la finalité). [3]

Ainsi, chaque objet design s'articule avec un discours. Il s'agit de leur attribuer du sens : « Comme le moindre objet de la vie quotidienne est imprégné d'une signification culturelle, les biens matériels ne sont pas seulement utilisés pour accomplir des tâches, mais ils agissent essentiellement comme marqueurs des relations sociales. De la sorte une partie de leur utilité renvoie au fait qu'ils sont porteurs de sens. »[4] Or, ce sens est imposé par le créateur. Il lui est donc propre. Comment peut-il être identique à ceux donnés par les multiples utilisateurs ? L'affirmation de l'existence d'un sens propre à l'objet, partagé par l'ensemble de ses utilisateurs, c'est-à-dire porteur d'une essence, renvoie à une conception du monde symboliste et essentialiste. Or, de nombreux chercheurs montrent que le sens attribué à un objet ou à une pratique est relationnel et donc éminemment variable. Pour certains designers comme Philippe Starck, le travail de design vise à « revenir à l'essence de l'objet tout en exaltant sa valeur mythique » :

> En oscillant en permanence entre le déni et la sublimation de l'objet, le projet starckien vise à détourner les codes pour modifier la représentation commune des objets et accroître leur valeur marchande. On peut bel et bien parler d'un projet utopique chez Starck dans la mesure où celui-ci assortit perpétuellement sa production de discours de légitimation dont le rôle est d'aiguiller la signification et les usages de l'objet pour l'usager et la communauté. L'objet peut se faire médiateur des relations humaines et refaçonner une façon de vivre, de sentir et d'aimer à travers notamment des « objets-amicaux » susceptibles de jouer un rôle dans la restauration de relations affectives authentiques. L'utopie signifie aussi une constante innovation nominale (tabouret *Dadada*, radio *Moa Moa*, chaise *Miss Trip*, tabouret *Prince Aha*) par lequel le designer s'égale implicitement à dieu en réinventant l'univers sémantique, émotionnel et idéologique des objets du quotidien. [5]

Lorsqu'en 1988 le constructeur Bénéteau entreprend de relancer sa gamme de voiliers *First* en s'adressant à Philippe Starck, il privilégie l'image de marque d'un designer

[1] Didier MAUPAS, « A bord du First 35 S 5 », *Bateaux*, N° 358, Mars 1988, p. 105.
[2] Anne BONY, *Le design : histoire, principaux courants, grandes figures.* Paris, Larousse, 2006 [2004], p. 222.
[3] *L'ABCdaire du design /* sous la direction de Valérie Guillaume, Benoît Heilbrunn, Olivier Peyricot, Paris, Flammarion, 2003, p. 11.
[4] *Id.* p. 13.
[5] Benoît HEILBRUNN, « Philippe Starck », p. 106-107 in : *L'ABCdaire du design,* Paris, Flammarion, 2003.

qui a décoré le palais de l'Elysée. Cette démarche marketing est à mille milles nautiques de l'écoute de la fameuse « demande du client-plaisancier-moyen » puisque le célèbre designer, n'ayant jamais navigué sur un voilier de plaisance, ne se réfère pas à une quelconque expérience de navigation – celle des autres ou la sienne – mais uniquement à son imagination :

> Le bateau ne sert quasiment à rien, sauf à véhiculer des symboles. Hélas, la plupart ne sont pas très jolis. Les valeurs qu'ils transportent ne sont pas forcément sympathiques, à part celles des vrais voileux. […] Pour l'anecdote, quand madame Roux [PDG de Bénéteau] m'a demandé de travailler sur les First, je n'avais quasiment jamais fait de voile … Elle m'a dit : « *C'est un peu étrange que vous dessiniez des voiliers.* » Elle ne savait pas que moins je connaissais le sujet, mieux je le traitais. Ce qui s'appelle le syndrome du candide, le process du Candide… Elle m'a proposé de faire du bateau. Je lui ai répondu : « *Ecoutez, je n'ai pas le temps…* » Et j'ai demandé qu'on me livre un First 35 dans le champ d'un ami, à côté de Montfort-l'Amaury ! J'ai passé plusieurs jours dans ce bateau, au milieu des champs et des vaches. Là, j'ai vu un produit de très belle qualité – Bénéteau, c'est bien fait pour un produit de production normale -, beaucoup d'intelligence dans les fonctionnalités. Mais j'ai vu un bateau qui démontrait surtout son inanité. Il était formidablement bien fait, mais pour moi, il ne servait à rien, car il ne correspondait en rien à quelque chose de sentimental. Ce sentiment il est très simple à repérer, à tracer. C'est simplement un souvenir d'enfance. Un jour, un petit garçon ou une petite fille (mais cela concerne surtout les petits garçons) est à la plage assis sur le sable. Il s'embête bien. Les seules choses qu'il voit devant lui, qui symbolisent l'évasion et sa future liberté, sont des bateaux. Il voit des voiliers sortir du port. Il se dit : « *Un jour, j'aurai un voilier, je sortirai du port et là je serai grand.* » Ce monsieur va travailler toute sa vie, ou une grande partie de sa vie, pour pouvoir s'offrir ce rêve. Le seul problème est quand on lui livre son rêve : ce n'en est pas un. Il a un objet qui fonctionne. Un assemblage de plastique, de bois et de métal, mais le rêve n'y est pas. On imagine le monsieur, enfin propriétaire de son bateau, prendre la barre… Il part, et là, le vide va s'installer en lui. Une sorte de frustration non dite, inconsciente, dans le genre j'ai tout et je n'ai rien ! C'est là où je suis intervenu. J'ai construit toute ma gamme First là-dessus, sur le fait que la seule raison d'exister d'un bateau ce n'est pas celle de flotter sur l'eau (on sait nager !), c'est de réaliser profondément ce rêve. Je me suis dit : tout ce qui est au contact de la peau, de l'humain, puisera essentiellement dans l'intemporel, l'éternel de la marine, quel qu'il soit. Je ne vais pas me lancer dans le néorétro. Simplement, quelles sont les images qui me viennent quand je pense à la marine ? Qu'est-ce que ce petit garçon a vu et qu'est-ce qui en est resté ? Des souvenirs lavés, des matières nettoyées… Il ne se souvient pas bien, il reste des choses. Donc je vous dis, tout ce qui sera vu, ressenti, appartiendra à ce monde. Donc acajou, toile blanche des voiles, belles pièces coulées en métal, des formes géométriques, des arcs de cercle, du cuir naturel qui se patine : toutes les choses de l'éternel, l'intemporel de la voile. Pour contrebalancer ça, je ferai tout ce qui est en contact avec la mer, la fonction, les vagues, le vent, le plus moderne possible ! Et je ne cherche pas à mélanger, je superpose, je mets l'un à côté de l'autre, ce qui créera la tension. Ce sera le « gestalt », c'est-à-dire que un plus un égalera à trois : mon éternel plus ma technologie égaleront, créeront un nouveau territoire d'expression. [1]

Le travail de Philippe Starck consiste à déterminer, à partir de ses propres souvenirs de petit garçon s'ennuyant sur la plage et regardant les voiliers sortir du port, l'éternel, l'intemporel de la voile. Les matériaux extérieurs font référence à la technologie et l'intérieur à la marine d'antan. Ces références ne sont pas si éloignées de celles habituellement utilisées

[1] Laurent CHARPENTIER, « Quels desseins pour le design ? Points de vue de cinq designers sur les bateaux de demain. Philippe Starck », *Carré Voiles*, N° 8, 2007, p. 48-49.

par les architectes, même si elles sont poussées à l'extrême. Le designer indique que c'est justement leur tension qui crée la force de la réalisation. La carène, signée Jean Berret, est très performante et le dessin du pont fait référence à une technologie de pointe. Par contre, la disposition intérieure est inchangée et la décoration se réfère à une période d'avant guerre – bois sombre, caissons du plafond imitant les barrots de rouf, arrondis -, luxueuse – acajou verni, marbre, pièces métalliques polies et toile blanche – et destinée à un équipage d'hommes déclinant le stéréotype du marin consommateur d'alcool – portes-bouteilles design dans les cabines arrière :

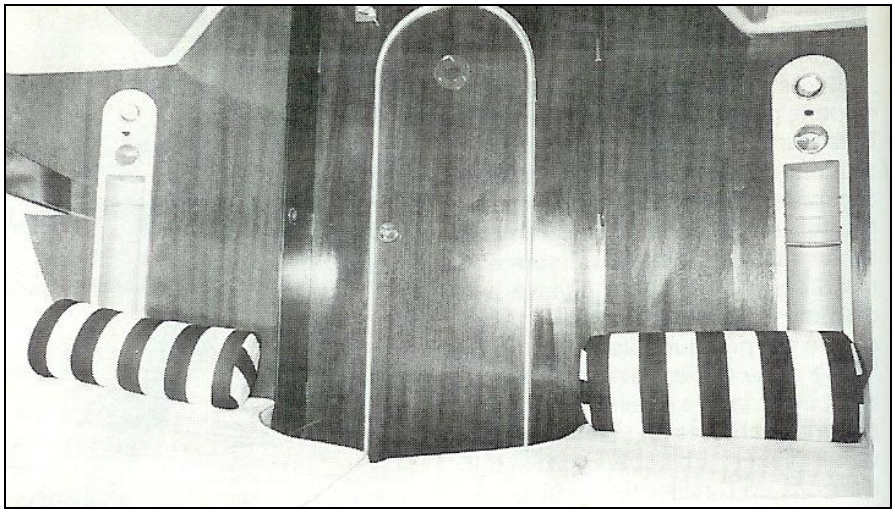


Figure 43 : « Un porte-bouteilles très « design » à la tête de chaque couchette dans les cabines ». Didier Maupas, « A bord du First 35 S 5 », *Bateaux*, N° 358, Mars 1988, p. 108.

Le journaliste Jacques Monasult décrit les aménagements du « petit frère » du *First 35 S 5*. La fonction des porte-bouteilles se précise : « Intérieurement, le 32 S 5 ressemble comme deux gouttes d'eau à son grand frère en ce qui concerne la présentation et la disposition générale. […] Pour les occupants de cette cabine [la cabine avant], les petits placards derrière la tête des couchettes nous ont paru compenser largement en utilité les petites niches pour la bouteille de scotch prévues seulement sur le 35 S 5 ». [1]

Cependant, il indique plus loin que « la niche pour le scotch a été conservée dans la cabine arrière ». Avis aux amateurs… à moins qu'il ne s'agisse d'une sur-interprétation du journaliste et que ces niches design soient destinées à la bouteille d'eau d'équipiers assoiffés navigant sous climats chauds ou bien aux biberons nocturnes des plus jeunes membres d'un équipage familial. Les déclarations du designer concernant l'imaginaire qu'il associe aux voiliers plaident néanmoins en faveur de la première hypothèse : « Le bateau, c'est la réalisation d'un rêve, après, ce rêve est celui de la personne qui l'a… Le rêve n'engage que la personne qui le rêve. Chacun a le sien. Pour l'un ce sera la fuite, l'autre la liberté, l'autre la solitude, l'autre aller boire des coups avec des potes, l'autre pêcher, l'autre simplement astiquer son vernis, l'autre avoir enfin son bateau, l'autre… Il y a une multiplicité totale ! »[2]

Si, en effet, chacun développe un imaginaire personnel à propos de son voilier, le dessin du designer ne représente, pour chacun, au mieux qu'un des desseins qui lui est associé : fuir la société, rechercher la liberté ou la solitude, boire des coups avec ses amis, pêcher, astiquer les vernis, être propriétaire, sont en effet des rêves tout à fait compatibles avec les *First S.* On pourrait rajouter également : gagner des régates – la carène performante est signée Jean Berret - et épater ses amis – le designer a travaillé pour l'Elysée. Cet univers onirique masculin – « cela concerne surtout les petits garçons » - exclut du coup les petites

[1] Jacques MONSAULT, « A la barre du First 32 S 5 »…, *op. cit.*, p. 114.
[2] Laurent CHARPENTIER, « Quels desseins pour le design ? »…, *op. cit.*, p. 51.

filles devenues grandes tout comme les enfants et les adolescents navigant avec leurs parents. Il bannit aussi toute idée de confort en navigation.

Le bateau d'origine, pour être analysé par le designer, est posé à plat, dans un champ. Comme les voiliers présentés dans les salons nautiques, il ne connaît pas la gîte. Philippe Starck juge ce voilier dépourvu de qualités oniriques mais cependant bien fait, de belle qualité et fonctionnel. À la question de l'ergonomie à la mer, il répond : « On n'en parle pas ! C'est la base. Là on est en train de parler de ce sur quoi il y a un choix. Le fait qu'un bateau soit marin me paraît un peu évident quand même ! »[1] Le fait que les choix d'aménagements du *Firts 35* soient ergonomiques et fonctionnels lui apparaît comme une évidence. Il n'y a aucune raison d'en parler. Naviguer ne lui apparaît pas nécessaire. En effet, à plat, ces bateaux sont fonctionnels. Après tout, les équipes marketing des chantiers n'affirment-elles pas que les plaisanciers ne naviguent plus et restent au port ? Alors, est-ce gênant si les designers ne connaissent pas les contraintes liées à la navigation ?

La dissociation architecturale entre le travail de conception des carènes et celui des intérieurs se creuse. Si les architectes d'intérieurs les plus anciennement installés comme Olivier Flahault[2] et Patrick Roséo[3], se réfèrent à une expérience de navigation personnelle pour la conception des aménagements et du pont, aujourd'hui, de nouveaux designers nautiques déclarent ne pas connaître la navigation. Ainsi, un article est consacré à Rémi Tessier, élu « Intérior Designer of the Year aux World Superyacht Awards 2006 pour son travail sur un ketch de 54 mètres ». Ce dernier déclare n'avoir jamais mis les pieds à bord d'un bateau :

> Année après année, de boutiques en appartements et en villas, le style d'un classicisme épuré de Rémi Tessier attire des clients de plus en plus exigeants et aisés. En 2000, l'un d'eux lui demande de travailler sur *Squall*, un ketch de 52 mètres commandé chez Perini Navi, chantier naval italien leader dans les grands yachts. « *Cela a été incroyable, l'intérieur d'un bateau me semblait être la peau retournée d'un meuble ! On y trouve beaucoup de bois, l'agencement est très précis et on peut aller dans la perfection du détail. J'ai tout de suite compris que je pouvais associer le métier d'ébéniste et l'architecture intérieure. C'était comme la fusion de mes deux parcours…* » Bien que n'ayant jamais mis les pieds sur un bateau, ce travail est pour lui comme une évidence. Ses idées sont si claires qu'il réussit à s'imposer auprès du chantier, à balayer toutes les craintes. *Squall*, lancé en 2002, est un succès qui propulse l'architecte d'intérieur dans un nouveau domaine. Il s'installe à Paris et oriente son activité vers les superyachts. « *Il faut arriver à transcender l'espace intérieur d'un bateau plutôt que de l'agrandir. C'est un peu comme si vous compariez une boîte toute ordinaire avec une boîte de même taille fabriquée par un ébéniste… Elle n'est pas plus grande mais prend une autre dimension parce que vous l'avez sublimée, vous en avez fait autre chose, le secret est là…* » [4]

En 2010, les concepteurs du *JP54*, promouvant « la crosière rapide et sans effort », ont la même démarche : « En confiant le design intérieur à l'artiste niçoise Stéphanie Marin, qui n'avait jamais mis les pieds sur un bateau, l'équipe de Jean-Pierre Dick osait un vrai pari. »[5] Aujourd'hui, la référence au design fait vendre : « Maintenant, tout le monde sait faire des bateaux, des voitures, des paires de lunettes ou des téléphones… mais ceux qui se vendent ont été dessinés par un designer. Ce n'est pas une nouveauté, mais cela fait du bien de le

[1] Laurent CHARPENTIER, « Quels desseins pour le design ? »…, *op. cit.*
[2] Laurent CHARPENTIER cite Olivier Flahault : « Confort, visibilité, protection : le designer doit forcément naviguer pour saisir les contraintes complexes imposées par la mer »..., *id.*, p.67.
[3] Laurent CHARPENTIER cite Patrick Roséo : « Le plan de pont que nous dessinons découle des choix faits dans les cabines. D'ailleurs, peu d'architectes d'intérieur font les deux : il faut savoir naviguer »…, *ibid*., p. 57.
[4] Laurent CHARPENTIER, « Quels desseins pour le design ? »…, *id.*, p. 63.
[5] Loïc LE BRAS, « JP 54, la croisière du 3ème millénaire », *Voiles et voiliers*, N° 472, 2010, p. 82.

rappeler »[1]. Les formes élégantes et belles séduisent : « Pour mieux résister à la concurrence, notre challenge est que le bateau soit encore plus beau. Nous sommes obligés de nous dépasser constamment »[2]. Le dessin fait oublier le dessein, qui, s'il est pour certains synonyme de bateaux agréables à vivre en navigation, est pour d'autres celui d'une vision du monde personnelle excluant souvent toute de vie familiale en mer.

Pour aménager de grands yachts, le designer se réfère à une expérience professionnelle d'ébéniste et de décoration de logements terrestres. Les intérieurs sont décorés comme le seraient de belles boites – posées sur un plan horizontal, bien entendu. La métaphore de la boîte est également utilisée par Patrick Roséo : « Quand vous faites un nouveau voilier, on vous donne une coque. Vous dessinez le pont et les aménagements. Vous ne voyez le résultat qu'une fois la boîte fermée… c'est-à-dire au Salon nautique, le bateau n'étant jamais ponté avant ! »[3] Cependant, il précise l'importance de sa propre expérience de navigation dans la conception des aménagements : il sait que la boîte, parée de ses plus belles décorations, bouge…

Le design est souvent associé à des formes agréables à la vue et, par extension, agréable à tous les sens corporels. Benoît Heilbrunn, sémiologue, rappelle qu'il peut aussi être utilisé à des fins d'incommodité. Un objet design peut, en effet, être beau tout en étant conçu consciemment pour être inconfortable, comme les Restoroutes des années 1970 ou les sièges « assis-debout » de la RATP, visant à cacher sous une belle ligne un service suffisamment inconfortable pour en limiter l'usage dans le temps : « Il faut se départir d'une vision enchanteresse qui ne considérerait le design qu'à travers des critères de séduction, d'accueil et de confort. Dans certaines situations, la tâche du designer peut justement être d'élaborer des objets qui, sous une apparence d'accueil et d'hospitalité, jouent en fait une fonction de repoussoir. […] On voit ici encore la fonction possiblement ambiguë du design qui est à la fois d'offrir un service tout en niant finalement ce service en l'astreignant à une forte contrainte spatiale et temporelle. »[4]

Si les sièges de métro sont délibérément conçus pour que l'on ne puisse pas s'y allonger, il ne serait pas juste d'affirmer que les aménagements des yachts sont consciemment élaborés de manière à rendre la vie en navigation difficile. Cependant, le choix fait par les chantiers de confier la réalisation des aménagements à des designers dont le dessein affirmé n'est pas de faciliter la navigation mais de faire rêver aboutit non pas à un réenchantement de la navigation mais plutôt à son désenchantement. La saturation des ports de plaisance, encombrés de « bateaux-ventouses » ne naviguant pas, peut alors être envisagée comme un problème de conception des bateaux et non pas uniquement comme résultant d'un manque de compétences maritimes des usagers.

La méthodologie de conception architecturale se référant à la figure-type du bonhomme marin montre ses limites quand à la prise en compte de pratiques de navigation variées et de la composition diversifiée d'un équipage qui n'est pas, loin s'en faut, composé uniquement d'hommes solitaires semblables à l'architecte. Celle des équipes marketing des chantiers, en instituant la figure du « client-moyen » accentue la rupture avec les plaisanciers pratiquants. La demande fictive attribuée au « plaisancier-moyen » - toujours plus de confort semblable à celui terrestre - creuse le fossé entre les architectes navals et les plaisanciers, ces derniers étant alors considérés comme peu aptes à naviguer et adeptes de la caravane nautique. Les architectes navals deviennent alors garants des performances nautiques et de la stabilité de la carène ; le travail de conception des aménagements est confié à des architectes d'intérieurs et à des designers aujourd'hui peu au fait des contraintes liées à la navigation en famille ou entre amis dans un espace humide, mouvant et restreint.

[1] Laurent CHARPENTIER, « Quels desseins pour le design ? »…, *op. cit.*, p.65.
[2] *Id.*, p. 59.
[3] *Ibid.*, p. 57.
[4] Benoît HEILBRUNN, « Incommoder », *L'ABCdaire du design* …, *op. cit.*, p. 64.

La rencontre, au début de ma recherche, avec des architectes navals et des constructeurs nautiques, a déterminé une partie de mon questionnement ultérieur sur la notion de confort à bord. Pour les architectes navals et les designers d'aujourd'hui, les réponses d'aménagement à la problématique complexe de l'habitation en mer découlent de celles utilisées pour les logements terrestres.

Pourtant, l'habitation du voilier de plaisance en navigation pose des problèmes inédits tant matériels (les aménagements, conçus pour un voilier à l'horizontale, basculent à la gîte) que sociaux (les membres de l'équipage, familial ou amical, vivent ensemble dans un espace restreint, mouvant, humide et obéissent à des règles sociales strictes). J'ai cherché à comprendre comment les pratiquants de la plaisance d'hier et d'aujourd'hui ont formulé ces difficultés et quelles réponses ils y ont apporté. La notion de confort à bord apparaît comme une préoccupation importante dans les écrits dès le dernier quart du 19e siècle. Depuis, elle ne cesse d'être déclinée par les générations successives de plaisanciers. Les travaux anthropologiques portant sur la culture matérielle et plus particulièrement sur l'engagement corporel peuvent-ils éclairer cette problématique ? Cette question fait l'objet du cinquième chapitre.

Des aménagements conformistes calqués sur le modèle terrestre

Une disposition immuable

Quand Philippe Starck est sollicité par le chantier Bénéteau pour dynamiser une conception trop classique, son travail ne porte pas sur la disposition des aménagements[1]. Le conservatisme en vigueur dans la production des voiliers en série est expliqué par un architecte naval interrogé comme relevant de multiples facteurs : contraintes techniques, succès des produits, logique de gammes, goûts conservateurs des plaisanciers. L'innovation lui semble impossible…

> Pour la conception des aménagements des bateaux de série, il y a le filtre du réseau commercial. À une demande commerciale correspond des produits conservateurs : on

[1] Les termes d'« aménagements » et d'« emménagements » sont tous deux utilisés pour décrire l'agencement de l'intérieur d'un voilier. L'écrivain Jean MERRIEN, dans son *Dictionnaire de la mer* édité en 1958, déconseille l'utilisation d'« aménagements » puisqu'il n'est pas propre au monde maritime.
Le *Parler Marin* publié par Loisirs nautiques en 1967 propose de qualifier d'« emménagements » les aménagements fixes et d'« aménagements » les éléments mobiles comme les coussins, la vaisselle, etc.
En 1978, le *Nauticus, Encyclopédie pratique du bateau* consacre un tome de trois cents pages aux « aménagements intérieurs », préférant déroger à la tradition maritime pour rendre compte de l'usage en vigueur.
Aujourd'hui, l'architecte Pierre Gutelle distingue les deux : « Personnellement, je préfère le premier [emménagements] pour désigner la disposition des différents modules ou cellules constituant les « pièces » du bateau, et le second [aménagements] aux « meubles » qui les garnissent ». Pierre GUTELLE, *Architecture du voilier. Tome 3. Construction, gréements, aménagements et équipements*, Cenon, Loisirs nautiques, 1997, p. 127.
Le *Parler marin, dictionnaire illustré de la voile* édité par Voiles et voiliers en 1999 conseille d'utiliser le terme « d'emménagements » - et de délaisser celui d'« aménagements » - pour désigner tant la disposition de l'intérieur d'un bateau que son ameublement. La *Charte de l'Architecture Navale* rédigée par l'IFAN emploie le terme « d'emménagements intérieurs ». Les architectes Dominique PAULET et Dominique PRESLES, auteurs *d'Architecture navale, connaissance et pratique*, publié en 1999, définissent les « emménagements » comme la « distribution des logements et des compartiments dans un navire ». Ainsi, le choix du terme dépend du souhait du locuteur d'utiliser ou non un vocabulaire propre au monde maritime et de la nécessité de distinguer la description des éléments d'aménagement de leur disposition relative.

> ne va pas changer ce qui marche ! D'autre part, le client connaît peu de choses ; il est peu imaginatif. Il a un jugement par rapport à ce qu'il connaît : c'est difficile de cerner sa demande. Les études marketing tentent de cerner la demande dans le court et moyen terme, l'évolution des goûts des plaisanciers dans le futur. Un voilier est technique : il y a une exigence fonctionnelle qui implique un cadre rigide. Comment évoluer dans ce cadre ? La zone de navigation n'est en fait pas fondamentale dans l'aménagement. En fait, beaucoup de clients veulent un bateau hauturier pour peu naviguer, en fait ; ça les rassure de savoir que le bateau pourrait aller en haute-mer. […] Dans la moitié des cas, on ne se pose même pas la question de l'innovation dans les aménagements : il y a un esprit de gamme, un esprit de marque, une taille commerciale. On fait souvent un modèle entre deux autres. On ne peut pas innover. Même en augmentant la taille du bateau, on ne peut pas mettre d'éléments supplémentaires. On fait le même aménagement, mais avec des modules un peu plus grands. Plus la taille du bateau augmente, plus le confort augmente. Il y a une exigence de confort. Plus on augmente la taille, plus l'espace personnel augmente. C'est rare qu'il y ait à bord plus de 8 ou 10 personnes. Il y a le cas particulier des charters, où on entasse plus pour un coût moindre ; il y a le problème de la location. C'est un assez gros marché où l'usager attend un moyen de transport. Les évolutions des aménagements sont dues à des évolutions techniques des années 1970 : les bateaux sont plus légers, les coques plus volumineuses pour une même taille. Il y a donc plus de possibilités d'aménagements. On a appris à mieux utiliser les volumes. Depuis, il n'y a pas eu d'évolutions importantes à part la meilleure utilisation des volumes exigus, plus d'ergonomie et la vue sur l'extérieur. [1]

L'architecte Pierre Gutelle, dans son ouvrage *Architecture du voilier*, choisit de ne pas traiter de la disposition relative des éléments d'aménagement car « celle-ci en effet découle bien souvent d'une mode (les cabines arrières actuelles en sont un exemple) et l'on trouvera facilement dans les revues nautiques françaises et étrangères des exemples de toutes les combinaisons possibles »[2]. Cependant, la consultation des revues nautiques n'offre pas la multitude de combinaisons que l'on pourrait imaginer. Au contraire, seulement trois grandes familles de dispositions existent, la première étant la plus utilisée. Un architecte naval appartenant à un bureau d'étude indépendant les décrit : « La première famille : c'est la disposition classique, avec un carré central et le cockpit à l'arrière. La deuxième avec un cockpit central : le carré avance et à l'arrière il y a une grande cabine de propriétaire. La troisième : une disposition classique sur le pont mais avec un carré à l'arrière, la table à carte et la cuisine près de la descente et les cabines à l'avant. C'est une disposition peu utilisée en France ».[3]

[1] Entretien avec un architecte naval travaillant dans un bureau d'étude indépendant, 1998.
[2] Pierre GUTELLE, *Architecture du voilier. Tome 3…, op. cit.,* p. 127.
[3] Entretien avec un architecte naval travaillant dans un bureau d'étude indépendant, 1998.

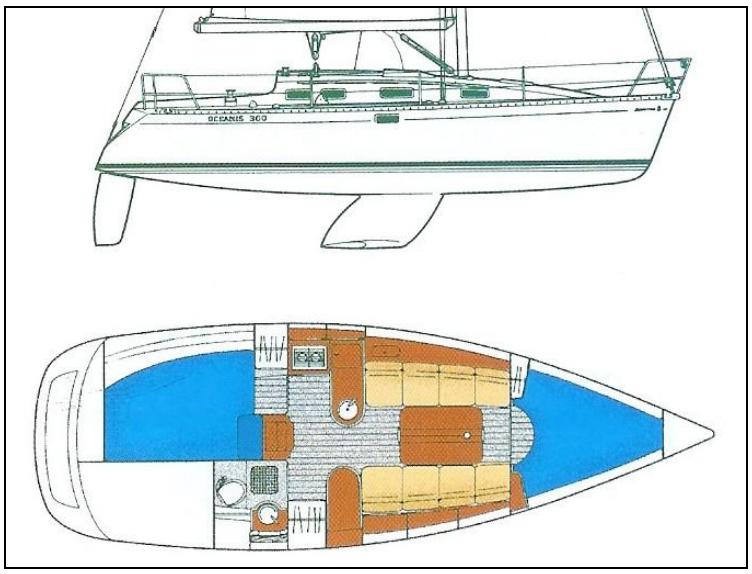


Figure 44 : Premier type de disposition. *Océanis 300*, 9 m 47 de longueur, 1991, plan Groupe Finot. Emmanuel Van Deth, *Guide des voiliers d'occasion de 9 à 12 mètres*, Cenon, Loisirs nautiques, 2000, p. 45.

Le plan de pont est classique, avec le cockpit à l'arrière ; à l'intérieur, le carré est central ; la cuisine, le cabinet de toilette et la table à carte sont disposés de part et d'autre de la descente ; à l'avant et à l'arrière prennent place deux cabines avec une couchette double. La plupart des voiliers d'aujourd'hui sont aménagés selon cette disposition.

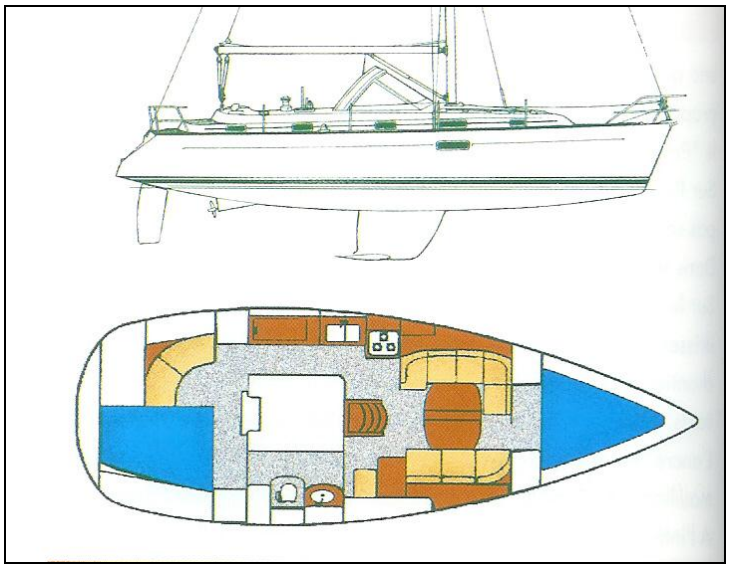


Figure 45 : Deuxième type de disposition. *Océanis 36 CC*, 10 m 80 de longueur, 1996, plan Berret & Racoupeau. Emmanuel Van Deth, *Guide des voiliers d'occasion de 9 à 12 mètres*, Cenon, Loisirs nautiques, 2000, p. 136.

Sur le pont le cockpit est central ; à l'intérieur le carré est avancé et une grande cabine de propriétaire occupe l'arrière. La table à carte, le cabinet de toilette et la cuisine se situent au pied de la descente et latéralement le long du bloc moteur situé sous le cockpit. Une couchette double est située dans le pic avant. Cette deuxième famille de disposition, liée à la conception d'un cockpit central, est issue de la plaisance des pays du nord de l'Europe. Elle se retrouve surtout sur des voiliers de plus de 10 mètres.

La troisième famille, au carré arrière, est très appréciée par les occupants, bien que rare sur les voiliers de conception française. Sur le pont, le cockpit est à l'arrière ; à

l'intérieur, le carré l'est aussi. Une couchette double est aménagée à l'arrière, en travers de la marche du bateau. Les autres cabines, ainsi que le cabinet de toilette, sont déportés sur l'avant. La cuisine et la table à carte se situent au pied de la descente.

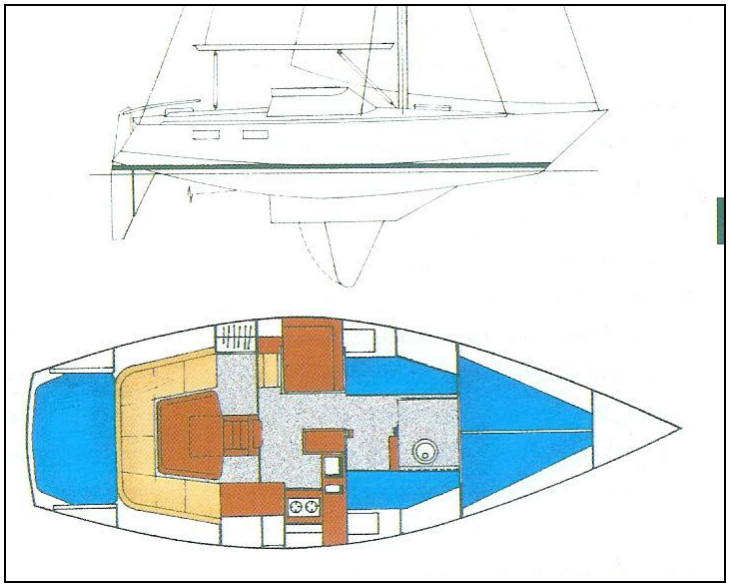


Figure 46 : Troisième type de disposition. *Jurançon*, 9 m 40 de longueur, 1980, plan Philippe Harlé. Emmanuel Van Deth, *Guide des voiliers d'occasion de 9 à 12 mètres*, Cenon, Loisirs nautiques, 2000, p. 39.

La typologie établie par cet architecte interrogé met l'accent sur les dispositions relatives du cockpit, du carré et des cabines et notamment celle du propriétaire. Les concepteurs intègrent également dans les emménagements le coin navigation constitué par la table à carte, la cuisine et le cabinet de toilette comprenant au mieux un WC et un lavabo dont l'arrivée d'eau fait également douchette. Des volumes sont aussi consacrés au rangement des affaires personnelles, des vivres et du matériel de navigation – voiles, pare-battages, annexe, etc.

Depuis les années cinquante, la disposition en vigueur place les aménagements consacrés aux activités de cuisine et de navigation au centre du bateau afin de les préserver au mieux des mouvements. Les toilettes, alors disposées à l'avant, dans le poste, ou bien séparant le carré de la cabine avant, sont, par souci de confort, disposées également au pied de la descente. Les carènes s'étant élargies et le franc-bord augmentant, la place disponible à l'arrière du navire permet d'y aménager une ou plusieurs cabines doubles.

Quelle que soit la disposition relative des éléments d'aménagements, ceux-ci reproduisent le découpage tripartite en vigueur à terre : les lieux de réception (carré, cockpit) sont séparés des lieux intimes (cabines) et des lieux de service (cuisine, toilettes, table à carte) par des cloisons ou des demi-cloisons munies de portes ou de rideaux. Ces différents aménagements sont orientés de l'arrière à l'avant, la cabine du propriétaire (ou le carré) occupant à la poupe la situation la plus confortable en mer et donc la plus valorisée. La cabine avant occupe un espace plus réduit, triangulaire et soumis aux mouvements du bateau fendant les vagues : elle est moins confortable que ses homologues de la poupe. Jusqu'aux années quarante, elle était occupée par les marins professionnels qui y faisaient aussi la cuisine ; aujourd'hui, elle est souvent réservée aux enfants ou aux équipiers. L'espace attribué au carré est valorisé, situé dans la partie centrale, la plus volumineuse. Cette disposition centrale est ancienne et perdure aujourd'hui. Les choix d'aménagement du voilier d'hier à aujourd'hui valorisent l'espace de réception en faisant du voilier un salon… nautique. Je détaillerai cette analyse dans le chapitre 4.

Une disposition logique qui a fait ses preuves

Si les architectes navals font preuve d'inventivité et de non-conformisme pour la conception de carènes, de plus en plus performantes en regard des jauges en vigueur, la prudence est de mise en matière d'innovation concernant la disposition des aménagements. En effet, la distribution couramment utilisée est considérée comme une réponse rationnelle à des contraintes fixes, c'est-à-dire issue d'une logique ayant fait ses preuves :

> L'aménagement d'un bateau relève à la fois d'un grand conformisme et de contraintes importantes. Le poids culturel est non négligeable. S'il y avait eu d'autres alternatives au conformisme, il y aurait eu d'autres voies, comme par exemple le carré à l'arrière. Mais cette disposition a des conséquences sur le plan de pont : le cockpit est avancé. Or, le fait d'avoir un cockpit reculé à l'arrière du bateau fait qu'on voit mieux ; et puis l'obstacle est devant : on est mieux protégé des vagues. C'est donc une disposition logique ; on voit mieux les voiles. C'est pareil pour le moteur qui prend un grand volume – 1 m^3. C'est logique qu'il soit près de la descente ou sous une table du carré quand ce dernier est à l'arrière. De même pour les couchettes : on sait qu'en mer les places à l'avant sont moins confortables qu'à l'arrière. Donc, selon l'usage, on mettra les couchettes à l'avant si c'est un usage caravane – on dort au ponton ou au mouillage, il n'y a pas de problème de mer. Par contre, si le bateau navigue beaucoup, on mettra les voiles à l'avant [et les couchettes à l'arrière]. [1]

Tout changement est alors considéré comme potentiellement hasardeux, voire dangereux. Ainsi, l'architecte André Mauric précise que la disposition des aménagements n'est pas sans incidence sur le centre de gravité du voilier :

> L'amateur, comme le constructeur, lorsqu'il spécifie à l'architecte un plan d'aménagements bien déterminé, - et c'est très fréquent -, ne se doute pas que dans la plupart des cas il fixe en même temps les qualités nautiques du bateau et ses performances. […] Le schéma d'aménagements n'est pas arbitraire. Par ses conséquences sur le devis de poids, le centre de gravité et les moments d'inertie, il constitue un élément déterminant de l'architecture du yacht. […] Le client, lorsqu'il demande à un constructeur des gadgets, même d'apparence très simple, dont il ne possède pas la technique appuyée sur l'expérience prend un risque dont il mesure rarement l'importance. De même que le schéma des aménagements détermine les qualités nautiques et les performances, de même la simplification des détails et le recours à des formules déjà mises au point sont les conditions d'un heureuse vie à bord. [2]

Le respect des formules d'aménagements traditionnelles, conformistes, qui ont fait leurs preuves, apparaît comme une réponse raisonnable à un problème architectural difficile. En effet, « pas plus qu'il y a de logements, de maison idéale », il n'existe d'aménagements modèles. Par contre, « en compensation il y a des aménagements ratés »[3]. Cet immobilisme est-il propre à la culture architecturale analysée par Christian Moley[4] ou bien à celle de l'entreprise, où l'innovation dite « de rupture » représente un risque important ?

---

[1] Entretien avec un architecte naval travaillant dans un bureau d'étude indépendant, 1998.

[2] André MAURIC, « Réflexions sur les aménagements des bateaux de plaisance et sur l'importance du schéma d'aménagements », p. 15-21 in : *Nauticus, Encyclopédie pratique du bateau, Tome 7- Aménagements intérieurs,* Paris, EMOM, 1978.

[3] *Nauticus, T. 7…, id.*, p. 36.

[4] « Sur un siècle environ, les évolutions de plans comme leurs références dominantes se sont avérées lentes et sans rupture. Aucun modèle architectural ou aucun texte ne parvient à instaurer soudainement des dispositions

La chimère d'aménagements pour des usages singuliers

Le sentiment d'avoir affaire à des aménagements ratés vient du fait que, contrairement à la conception courante adoptant une disposition conformiste et standard, ces derniers ne devraient jamais être « un postulat mais bien une conséquence » :

> C'est l'usage même que l'on compte faire du bateau qui conditionnera la nature, le poids et le volume du matériel à embarquer. Et c'est seulement en fonction de ce matériel, ainsi que du nombre des équipiers, des vivres, de l'eau et du fuel, qu'il sera possible de déterminer concrètement les normes des aménagements. Ces derniers n'étant jamais un postulat mais bien une conséquence. Il convient donc de prendre ce problème par le bon bout, à savoir : Que va-t-on faire avec le bateau concerné, qui va le faire et où va-t-on le faire… ? Attitude rarement conciliable avec le bateau de série ou avec la hâte de certains constructeurs ou de néophytes qui s'engagent, tambour battant, dans la réalisation de leurs aménagements. [1]

Les auteurs identifient avec précision le problème posé par les aménagements des voiliers. En effet, ceux-ci devraient être conçus en fonction de l'usage et de la composition de l'équipage prévus et non *a priori*, selon un plan standardisé.

Le problème posé est encore plus complexe puisque les utilisations effectives du voilier diffèrent toujours de celles projetées. De plus, l'équipage change sans cesse : les enfants grandissent, les équipiers se désistent. L'envie de naviguer s'émousse. Les contraintes terrestres empêchent de prendre le temps nécessaire à la navigation. Ainsi, des aménagements élaborés dans l'optique de répondre à un programme de navigation et à un équipage particuliers sont voués à être inadaptés, à court ou à moyen terme.

Si le logement terrestre idéal n'existe pas, il offre néanmoins une marge d'adaptation aux envies et besoins changeants de ses habitants. Il est possible d'abattre un mur pour agrandir une pièce ou, au contraire, de cloisonner un espace pour accueillir le dernier-né ; de changer les meubles de place ; d'agrandir la salle de séjour en construisant une véranda ; de murer une porte ; de poser un velux pour éclairer une pièce sombre. Des études en sciences humaines[2] montrent que les habitants d'appartements ou de maisons individuelles construits selon un plan-type ne cessent de détourner les aménagements proposés par les architectes : les balcons sont fermés afin de constituer une pièce supplémentaire ; les cloisons sont abattues. Les agencements ne permettant pas une réorganisation de l'espace sont mal vécus par les habitants. Des architectes du début du 20e siècle soutiennent que leur travail doit s'exercer tant sur le bâti que sur la décoration intérieure et le mobilier.[3] Ils conçoivent alors un mobilier original, solidaire du bâti. Cependant, les habitants se lassent vite de ces conceptions

---

novatrices. Cette stabilité sur la longue durée procède de deux phénomènes essentiels : la cumulativité des savoirs hérités et la récurrence de logiques, phénomènes marquant autant la culture architecturale relative au logement que l'histoire des mesures étatiques dont il fait l'objet. » Christian MOLEY, *l'Architecture du logement. Culture et logiques d'une norme héritée,* Paris, Economica, 1998, p. 271.

[1] André MAURIC, …, *op. cit.*, p. 36-37.

[2] Nicole HAUMONT et Henri RAYMOND, *Habitat et pratique de l'espace. Etude des relations entre l'intérieur et l'extérieur du logement,* Paris, Institut de Sociologie Urbaine, 1973 et Nicole HAUMONT, *Les pavillonnaires. Etude psychosociologique d'un mode d'habitat*, Paris, L'Harmattan, 2001 [1966].

[3] Monique ELEB et Anne DEBARRE, « Le décor et le mobilier, excès ou fécondité », p. 429-501 in : *L'invention de l'habitation moderne. Paris, 1880-1914*, Paris, Hazan, 1995.

nouvelles, les réaménagements des pièces par déplacement des éléments mobiles devenant difficiles.

Les voiliers ne peuvent en aucun cas permettre les modes d'appropriation variés et les possibilités de transformation des logements terrestres. Si l'horizon maritime peut constituer un panorama magnifique, les grèves plus ou moins inexplorées un jardin et les quais portuaires une terrasse, l'espace habitable du navire de plaisance reste très restreint et inextensible. Il est impossible de le cloisonner plus qu'il ne l'est. Les cloisons sont souvent structurelles, c'est-à-dire nécessaires au maintien de la structure de la coque, soumise à la pression de l'eau et du mât ainsi qu'à la traction des éléments du gréement et à celle du lest. Dans la plupart des cas, elles ne peuvent donc pas être supprimées. Les « meubles » sont fixés aux parois de la coque : il est impossible de changer leur emplacement. Ces éléments d'aménagement sont souvent polyfonctionnels : la table du carré peut faire office de table de salon, de salle à manger, de table à carte et de couchette double, un fois abaissée le long de la banquette adjacente.

Les voiliers étant des habitations peu adaptables, leurs propriétaires changent ainsi souvent de bateaux, à la recherche du voilier idéal. On entend souvent parler du « syndrome du mètre de plus ». Avec un mètre de plus en longueur, le confort intérieur augmente : la hauteur sous barrots permet de ne plus se cogner la tête et d'être moins courbatu. Parfois le nouveau bateau est choisi plus petit, l'équipage s'étant réduit - les enfants partent, les équipiers désertent - ou bien les contraintes financières étant jugées trop lourdes. Un petit voilier transportable permet d'éviter de louer une place de port : « Petit bateau, petit souci… mais vaste programme ! […] La mode des grosses unités est sans doute passée, la crise économique et financière a peut-être fait changer les mentalités. Après tout, avec un petit bateau, on peut faire autant de choses qu'avec un grand, pour moins cher… surtout quand les constructeurs rivalisent de bonnes idées pour offrir un maximum de confort sur une taille de bateau minimale. »[1]

La créativité individuelle n'est donc pas encouragée pour le travail de conception des aménagements :

> Lorsque l'on détermine ce qui constituera les aménagements de notre propre bateau on est naturellement tenté d'innover, au minimum de faire œuvre originale. Sur une feuille blanche on ne manque ni d'espaces ni de possibilités et, avant d'opter, tous les choix sont disponibles : c'est l'option qui les supprime tous, totalement, et brusquement, au profit d'un seul. Elle mérite donc réflexion car ici, l'option finale conditionnera notre existence et notre sécurité durant des années. Or, il est certain que des options théoriques, nées de débats subjectifs, issus eux-mêmes de motivations sub-conscientes informulées, risquent de nous amener un jour à contempler un bateau délirant, et, au mieux, inhabitable. […] Est-ce à dire, en définitive, qu'en matière d'aménagements nous devions nous en tenir à une conception strictement conformiste, traditionnelle, classique ? Non en ce qui concerne certains matériaux nouveaux, certains appareils récents. Oui pour ce qui est du concept des structures générales. Les révolutions en matière de bateaux sont coûteuses. Laissons-les faire par d'autres. Les volontaires ne manquent pas. [2]

L'architecte concevant un voilier peut développer son art avec satisfaction pour ce qui concerne le souci de performance et de stabilité. Les contraintes qui lui sont imposées sont mécaniques et physiques. Sa créativité s'exprime néanmoins dans un cadre socioculturel comme les jauges de course en vigueur ou les critères d'élégance d'un bateau à un moment donné. La conception des formes du « bateau idéal » est possible puisque ses performances

[1] Olivia MAINCENT, « Chat noir contre Souriceau », *Bateaux,* N° 613, 2009, p. 55.
[2] *Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau, T. 7…, op. cit.,* p. 42-43.

sont mesurables en nœuds. Par contre, l'architecte est confronté à une certaine impuissance dans le travail de conception des aménagements intérieurs. Comment être sûr que le projet sera adapté au programme du client et que ce dernier sera satisfait ?

Si la *Charte de l'Architecture Navale* prévoit que l'architecte se porte garant de « la bonne marche du navire », c'est-à-dire de sa stabilité transversale, de sa manœuvrabilité et, en partie, de ses performances, en aucun cas ce dernier garantit sa " bonne habitabilité ". Par contre, il doit informer son client des « limites de l'usage du navire », client qui a « le devoir d'utiliser le navire à bon escient », « dans les limites de l'usage pour lequel il a été prévu », ainsi que celui de « respecter le devis de poids », c'est-à-dire « de ne pas rajouter des équipements ou des chargements qui feraient sortir le navire du cadre de son cahier des charges ». Le propriétaire du voilier ne peut donc pas réaménager son voilier lorsque les données formulées dans le cahier des charges d'origine changent. Il se doit d'obtenir l'autorisation de l'architecte, sous peine de nuire à la bonne marche du navire.

Contrairement à la notion de « bonne marche du navire », celle de "confort en navigation" échappe à toute mesure. Celle-ci est considérée comme une donnée « subjective », voire « psychanalytique », relevant des abîmes de l'inconscient des clients et échappant donc à la maîtrise des concepteurs. On lui préfère le terme « d'habitabilité ». Mais, « s'il faut tout faire pour améliorer l'habitabilité du voilier, cela ne doit en aucun cas être obtenu au détriment de l'intégrité de sa structure. »[1]

Rationaliser la demande : répondre aux besoins du bonhomme standard

Les ouvrages d'architecture font état de la « psychologie du client » qui apparaît comme une des contraintes du cahier des charges de la conception des aménagements. Les besoins, désirs, goûts et pratiques des clients apparaissent très fantaisistes aux architectes :

> Ainsi celui qui naviguera beaucoup, et sous des climats peu cléments, préfèrera sans doute un cockpit relativement étroit et profond offrant une bonne sécurité et un intérieur clos dont les surfaces vitrées ne seront là que pour l'éclairage et dont le confinement procurera un sentiment de confort et de protection contre les éléments. A l'opposé, un propriétaire plus extraverti souffrira de claustrophobie dans un tel voilier et, comme il préférera souvent le soleil et les longues escales, un vaste cockpit lui sera nécessaire et un carré surélevé permettant de jouir du paysage lorsqu'on doit se tenir à l'intérieur le satisfera beaucoup mieux. C'est pourquoi la variété des plans d'emménagements est si grande et qu'aucun ne peut constituer un modèle idéal et universel. Cependant, ceux-ci se divisent toujours en un certain nombre de modules correspondant à des activités spécifiques et qui s'articulent à partir d'une zone de transit qui devrait constituer une sorte de sas entre les activités extérieures, soumises aux aléas des intempéries et de l'état de la mer, et les activités intérieures pour lesquelles on veut au contraire en être protégé. [2]

Un modèle de distribution traditionnel permet de réduire la complexité posée par l'habitation du voilier et contribue à rationaliser une demande insaisissable : « Il serait difficile de nier l'existence d'une complexe psychologie des aménagements car nous en faisons souvent une question humorale ou de goût alors qu'il s'agit d'une option qui doit être spécifiquement rationnelle. »[3]

---

[1] Pierre GUTELLE, *Architecture du voilier. T. 3…, op. cit*., p. 127.
[2] *Id.*, p. 128.
[3] *Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau, T. 7…, op. cit.,* p. 43.

La singularité de chaque équipage disparaît derrière la figure-type du « bonhomme standard ». Celui-ci effectue différentes activités, liées à des fonctions, dans des ensembles d'emménagements nommés modules ou cellules. Les mensurations standard du bonhomme articulé permettent de créer et de positionner dans l'espace restreint du voilier des modules d'aménagements qui répondent à des fonctions biologiques et sociales.

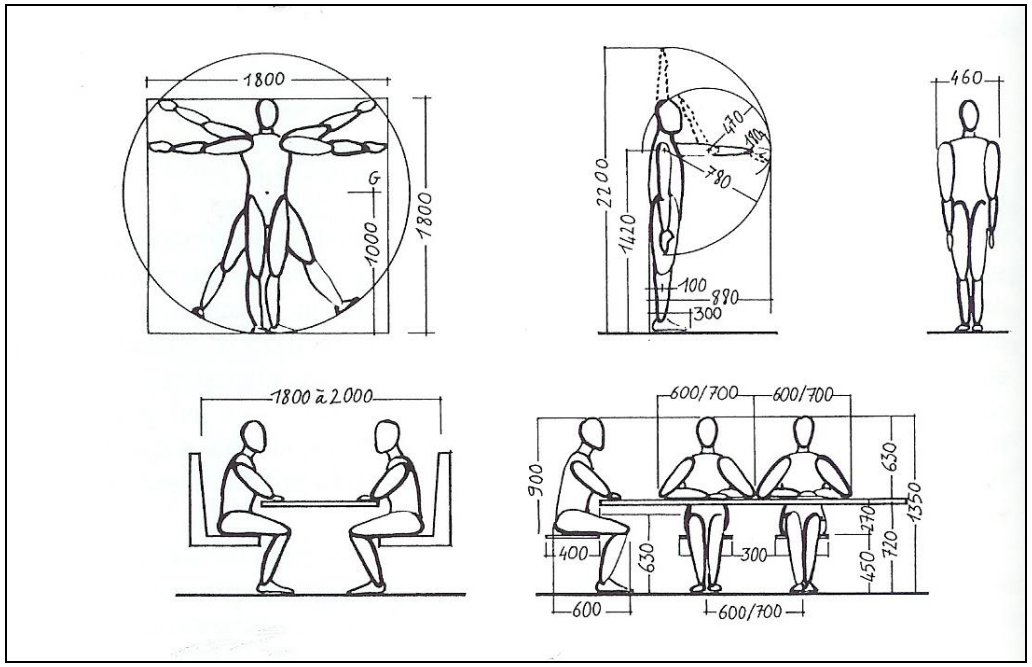


Figure 47 : Rationaliser l'habitation du voilier. Illustrations tirées de l'ouvrage de Dominique Paulet et Dominique Presles, *Architecture navale. Connaissance et pratique.* Ed. de La Villette, 1999, p. 124.

Les clients, dont la demande est si difficile à saisir, sont représentés par des mannequins. Les habitants du voilier sont tous identiques, sans visage, de morphologie masculine et définis par leurs mensurations idéales – 1,80 m de hauteur et 46 cm de largeur aux épaules. L'unique situation sociale représentée figure le bonhomme standard attablé avec ses doubles sur un sol horizontal. Les situations de gîte ne sont pas figurées. Les différents ouvrages consultés[1] représentent invariablement le bonhomme standard habitant un bateau horizontal (quelques pages[2] sont néanmoins consacrées aux effets de la gîte, notamment à propos de la conception des planchers).

[1] *Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau, T. 7, Aménagements intérieurs* / sous la direction de Pierre JOLLOIS et Gérard BORG, Paris, EMON, 1978 ; Philippe FESSARD et Jean-Pierre VILLENAVE, *Techniques et construction des aménagements intérieurs*, Loisirs nautiques, Hors-série N° 14, 1982 ; Pierre GUTELLE, *Architecture du voilier. Tome 3. Construction, gréements, aménagements et équipements*, Cenon, Loisirs nautiques, 1997 ; Dominique PAULET et Dominique PRESLES, *Architecture navale. Connaissance et pratique*. Ed. de La Villette, 1999.

[2] Philippe FESSARD et Jean-Pierre VILLENAVE, *Techniques et construction des aménagements intérieurs…, op. cit.*, p. 79-83.

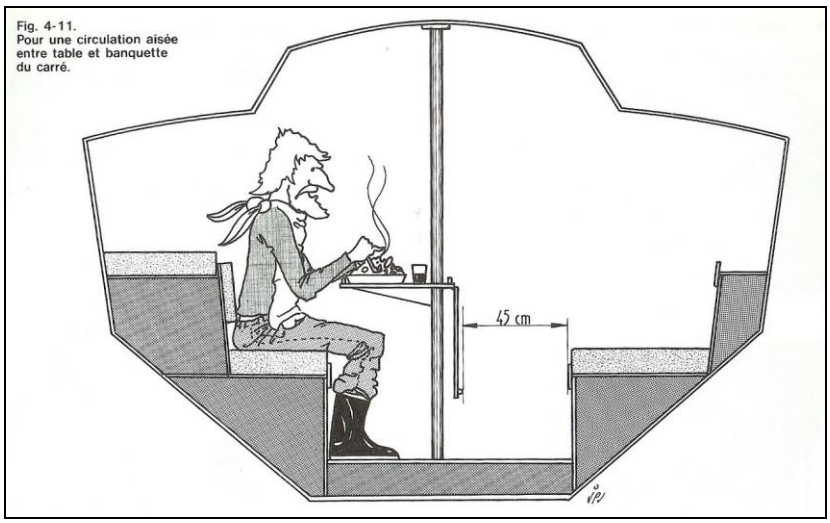


Figure 48 : « Pour une circulation aisée entre table et banquette du carré – 45 cm », illustration tirée de l'ouvrage de Philippe Fessard et Jean-Pierre Villenave, *Techniques et construction des aménagements intérieurs,* Loisirs nautiques, Hors-série N° 14, 1982, p. 39.

Aucun mouvement ne vient troubler le repas du bonhomme standard figuré ici. La rationalisation évacue les particularités de la vie à bord en prenant pour modèle l'habitation terrestre. L'importance des aménagements permettant d'habiter le bateau en mouvement est néanmoins mentionnée par écrit. Les auteurs insistent sur la nécessité de la présence de mains courantes, de barres et sangles en cuisine, de réchauds et fours montés sur cardan, de systèmes anti-roulis pour les couchettes, de violons amovibles sur les bords de la table du carré, de portes d'équipet ne déversant pas le contenu à la gîte ou d'un siège courbe pour travailler à la table à carte. Cependant, aucune étude ergonomique ne décrit les conditions réelles d'utilisation de tel module en mer par les différents membres de l'équipage aux mensurations, compétences et pratiques variées. Seul le dessinateur humoriste anglais Mike Peyton traite cette question avec réalisme :

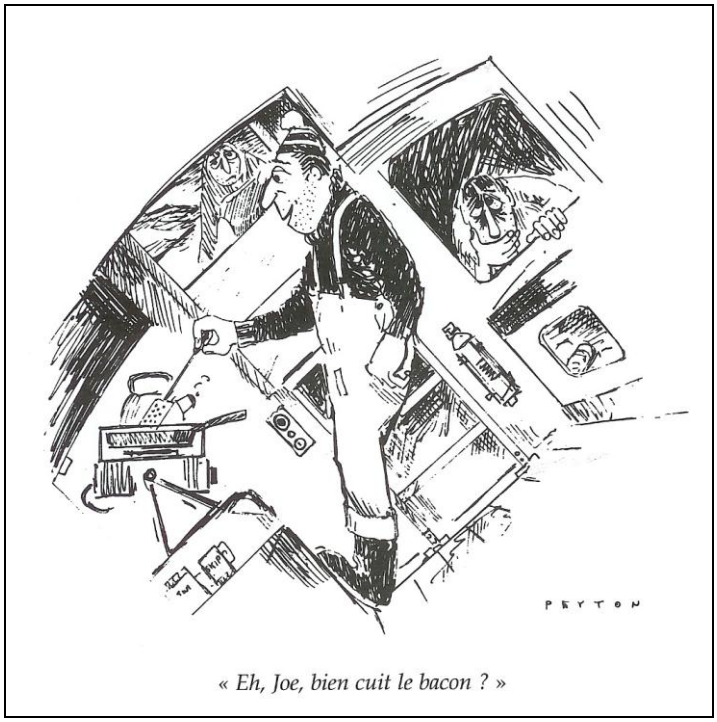


Figure 49 : Illustration tirée de l'ouvrage de Mike Peyton, *Mike Peyton,* Vannes, Bord à Bord, 1995.

Comment Joe va-t-il pouvoir manger son bacon ? Bien assis à la table du carré, comme le « bonhomme standard » figuré précédemment ? J'ai un doute…

Pour rationaliser au mieux la question de l'habitation, la métaphore organique s'impose : « Comment définir ce qui en matière d'aménagements, sera sage et ce qui ne le sera pas ? La réponse coule de source : seule une bonne connaissance des fonctions nous permettra de choisir les organes répondant exactement à nos besoins. »[1]

Finalement, la complexité d'une architecture de l'habitation du voilier s'efface au profit de la simplicité de la satisfaction de besoins biologiques : dormir, boire, se nourrir, faire ses besoins, éventuellement se laver... Les aménagements permettent à Jilus boy[2] - muni de ses attaches parisiennes - de s'asseoir pour s'alimenter, de s'allonger pour se reposer et dormir, de se tenir debout si possible pour détendre son corps courbatu, de faire chauffer un plat sans se brûler, d'aller aux toilettes sans tomber ou se contorsionner et de se déplacer le moins difficilement entre des obstacles animés de mouvements.

La magie des modules standards : le plus dans le moins

Le « bonhomme standard » fait littéralement corps avec le bateau. Des modules d'aménagements appelées blocs assurent, tels des organes, les différentes fonctions vitales de l'habitant du voilier. Concevoir un voilier à partir des désirs – insaisissables - du futur utilisateur est angoissant. Répondre rationnellement à ses besoins corporels rassure.

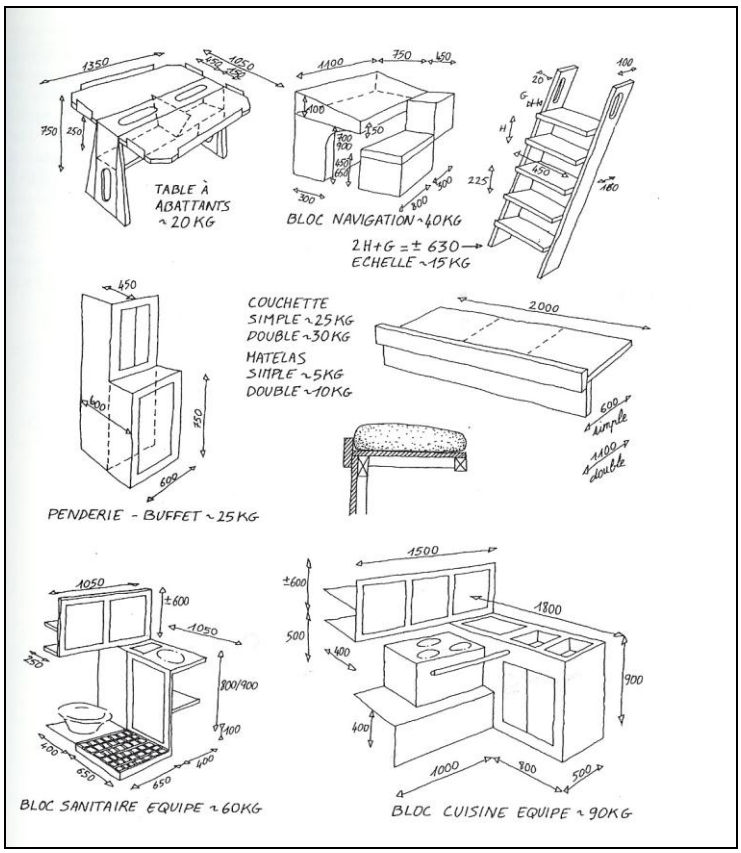


Figure 50 : « Meubles et modules d'emménagements types […]. A côté de leurs dimensions, indicatives, figurent les masses moyennes, indicatives elles aussi », Dominique Paulet et Dominique Presles, *Architecture navale. Connaissance et pratique.* Ed. de La Villette, 1999, p. 125.

[1] *Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau, T. 7…, op. cit.,* p. 53.
[2] *Id.*, p. 97.

Patrick Roséo, l'un des premiers architectes à s'être spécialisé dans les aménagements intérieurs des voiliers de plaisance, explique les avantages des modules standards :

> Ainsi, pour les aménagements intérieurs, l'architecte spécialisé dans ce domaine verra certaines choses qui pourraient échapper à un autre concevant lui-même tout le bateau depuis la carène. Par exemple, pour les encadrements de porte, pour lesquels j'ai établi des modules standards que j'intègre dès le début de la conception. De même, pour certains éléments de meuble. Et ce système de modules standards est beaucoup plus avantageux pour le chantier qui peut les utiliser pour plusieurs types de bateaux. […] C'est ainsi, pour prendre mon cas personnel, que j'ai été conduit à concevoir pour le « Fantasia » un type d'aménagements que l'on trouve d'ordinaire dans un bateau de 9 mètres, alors que le « Fantasia » ne mesure que 7,6 mètres. Et ce, grâce à mon système de modules. Alors même que Philippe Harlé et le chantier (Jeanneau) pensaient au départ que ce serait impossible. [1]

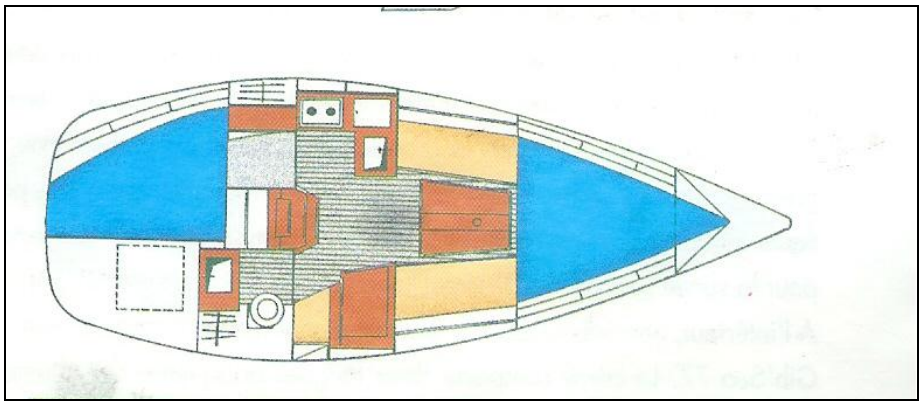


Figure 51 : Plan des aménagements du *Fantasia*, Plan Philippe Harlé et design intérieur Patrick Roséo. Emmanuel Van Deth, *Guide des voiliers d'occasion de 5 à 9 mètres*, Cenon, Loisirs nautiques, 2000, 123.

Le *Fantasia*, voilier de moins de 7 m 60 conçu en 1980, possède les modules d'aménagement ordinairement présents dans un bateau de 9 mètres : cabine double arrière avec placards, cabinet de toilette indépendant, cuisine en L, table à carte orientée dans le sens de la marche du bateau, carré salle-à-manger-salon-couchettes-latérales et couchette double dans le pic avant. L'extrémité de cette dernière se rabat pour agrandir le carré dont les banquettes forment alors un U. Aucune cloison ne sépare le pic avant du carré : la sensation d'espace visuel augmente. Si ce voilier connaît toujours beaucoup de succès – les propriétaires ont créé une association -, l'agencement des différents modules présente tout de même un espace habitable réduit.

Nicolas, la trentaine, a décidé d'habiter plusieurs mois dans un *Fantasia*, par souci d'économie et goût des éléments marins. C'est un professionnel de la voile. Sa compagne le rejoint parfois à bord. La cabine arrière est trop étroite pour les accueillir : elle sert d'espace de rangement. Le couple a choisi de dormir dans le pic avant. L'intimité de leur chambre n'est plus préservée puisque la couchette avant surplombe le carré.

Nicolas développe la comparaison avec l'habitat à terre : le bruit des éléments marins rivalise parfois avec celui de ses ex-voisins de palier. Cependant, les aménagements du *Fantasia* ne sont pas équivalents à ceux d'un studio terrestre, comportant des blocs d'aménagements identiques, excepté la douche. En effet, l'espace disposant de la hauteur sous barrot est réduite à la zone au pied de la descente. En hiver, le manque de chauffage et d'eau chaude sous pression est vécu difficilement.

[1] « Patrick Roséo, l'homme de l'intérieur »…, *op. cit.,* p. 288.

- Nicolas : C'est sympa parce que… regarde, tu vois, je dors là : quand je me réveille, j'ouvre les yeux. J'ai l'œil direct sur la girouette. La nuit, je me couche, il y a les étoiles, ce que tu n'as pas [à terre] si tu n'as pas de velux au dessus de ton lit. Les alizés, tu les entends. Tu les entends arriver, en fait. C'est vachement… Tu es avec la nature. Après, il faut accepter le bruit du clapot quand tu as un vent de terre. Là on n'entend pas trop, mais ce qui peut être un peu désagréable, c'est le clapot sur la coque, à l'arrière. Quand il y a vraiment du gros clapot, les vibrations peuvent faire résonner tout le bateau, ça peut être assez perturbant : c'est quelque chose que tu ne contrôles pas. C'est comme si tu avais un voisin qui vient frapper avec son marteau. […]
- S. J. : Tu aimerais tout le temps habiter sur un bateau ? Mis à part le problème de ta conjointe qui n'est pas forcément d'accord et celui des enfants ?
- Nicolas : Moi, si j'avais de l'argent, j'aurais mon bateau dans le port et j'aurais une petite maison, je ne sais pas, à un quart d'heure du bord du littoral, dans la campagne, dans le vert… Une petite maison avec une cheminée, une douche et de l'eau chaude et puis avoir mon bateau à quinze minutes de la maison : ça serait l'idéal. Après, habiter tout le temps sur un bateau, ça dépend du bateau. Il y a deux semaines, j'étais sur un Odyssée 40, avec chauffage intégré, chaudière, plusieurs cabines : ça c'est beaucoup plus acceptable, tu vois. T'as un carré, c'est comme une maison. Parce que tu vois, dans ce bateau, il y a tout dans une même pièce : mon lit, la cuisine, la salle d'eau…
- S. J. : Est-ce que c'est comparable à un studio ?
- Nicolas : Ça manque d'espace, en fait, ici. Tu ne peux pas te lever et marcher : tu es obligé d'aller sur le ponton pour sortir de l'habitat. Mais tu as quand même une super terrasse, là, dans le cockpit ! Non, le problème c'est que c'est un peu petit. Tu te mets debout : voilà, tu as 50 cm de chaque côté, tu ne peux pas aller bien loin…
- S. J. : Et ça c'est dur ?
- Nicolas : Disons qu'à la longue… Non, ce n'est pas dur, ça change, en fait… Ça peut manquer, effectivement. À part s'asseoir là où là tu es assise, où à la table, à quatre… Après tu as le lit et la cuisine. Le *Fantasia*, c'est bien pour faire les petites croisières courtes. Quand tu as plusieurs cabines, quand tu as vraiment une chambre séparée, de l'eau chaude sous pression, le confort minimum, ça devient tout de suite vivable.[…] Mon amie aime bien son confort aussi. Si, elle accepte de dormir de temps en temps. Même moi tu vois, je préfère largement, quand on a le choix, d'aller dormir dans son appart.
- S. J. : Et pourtant tu me vantes les mérites des mouettes !
- Nicolas : Ouais, parce que c'est l'hiver ! Quand ça caille… Tu vois le chauffage [chauffage à air pulsé branché sur l'alimentation électrique du ponton] : il chauffe bien mais il fait vachement de bruit. Pour dormir avec ça ! Donc, tu vois, il y a plein de… Et puis c'est pas… Tu vois, le pic avant, on y dort bien mais il y a plus de confort et c'est plus agréable de dormir dans un grand lit et d'avoir la douche, la télé et tout quoi ! Le confort classique en fait. Et parce qu'elle n'est pas habituée. Ce n'est pas son style de camper. […] C'est vrai que s'il y avait une petite douche… mais on ne peut pas tout demander non plus ! […] Là, je suis obligé de pomper [pour avoir de l'eau au robinet] : je ne peux même pas me laver les mains, sauf en pompant avec la bouche, voilà. C'est un peu limite. Tu vois, ici, l'huile d'olive, avec le froid, ça devient de la crème. Quand il fait froid dans un bateau tu es un peu surpris des fois par ce qu'il peut arriver… [1]

L'entretien avec Nicolas montre combien la notion de confort à bord, au ponton, en dehors de la période estivale, est complexe et dépasse largement la question de la sensation d'espace visuel.

[1] Entretien avec Nicolas réalisé à bord de son *Fantasia*, février 2003.

Cependant, aujourd'hui, la conception des aménagements intérieurs par des architectes spécialisés s'est orientée vers la recherche d'une plus grande impression d'espace pour une même longueur de flottaison : « À l'intérieur, Roséo et ses collaborateurs ont développé un style de mobilier linéaire, pour agrandir l'espace en suggérant l'horizon. "J'attache beaucoup d'importance à ce principe de stratification des meubles. Parce que ça fonctionne bien et… qu'on ne peut pas agrandir un bateau en hauteur !" L'idée est si heureuse qu'elle a été reprise par la concurrence, qui lorgne sur le succès de la nouvelle gamme Dufour […] ».[1] Le dessin de carènes plus larges aux francs-bords plus hauts participe à l'augmentation du volume habitable. L'architecte d'intérieur se charge aussi du dessin du pont. Il s'agit d'harmoniser les lignes de voiliers de plus en plus hauts, larges et ventrus : « Il faut que le bateau s'assume, que les choses soient bien en place, c'est fondamental. Je crois que nos bateaux s'améliorent parce que j'ose affirmer la nécessité de plus en plus de franc-bord pour mettre ce qu'il faut dedans. Esthétiquement, je m'en arrange. »[2]

Si la conception des intérieurs s'oriente vers une plus grande impression d'espace, c'est pour tenter de « donner à l'intérieur d'un voilier de douze mètres le confort d'un appartement »[3]. Une solution consiste à supprimer la cloison séparant la cabine avant du carré, dans les petits voiliers comme dans ceux plus grands :

> La première [conception] consiste à poser pour base la promiscuité qui peut régner à bord d'un bateau, dès que l'on est « au complet », et part du principe qu'il faut, dans ces conditions, pouvoir s'isoler « chacun de son côté ». Outre les répartitions des diverses activités collectives ou intéressant directement la « collectivité » de l'équipage, tels le carré, la cuisine, le coin navigation, les autres volumes sont alors cloisonnés, pour offrir des zones « privées », les cabines. […] Il faut savoir que nous sommes ainsi faits que l'on a besoin pour être en situation de repos et de décontraction, d'un champ visuel libre de 3,50 m devant soi… Ce n'est pas dans une cabine étriquée que l'on va pouvoir trouver ce recul nécessaire, ni en butant contre les parois de la coursive que l'on rencontrera en sortant ! Il apparaît donc que, dès que l'on ne peut plus permettre le dégagement visuel nécessaire à une bonne impression d'espace, il est bien préférable d'opter pour des aménagements aux zones « ouvertes » : en ces termes, il faut inclure les aménagements sans cloisonnement total bien sûr, amis aussi les aménagements où l'on « sépare fictivement » les différentes zones entre elles par des cloisons largement ajourées, et autres demi-cloisons, par lesquelles le regard, et donc la perspective, sont prolongés. [4]

Sur *l'Oléa 30*, la couchette avant - appelée pic avant ou lit breton - est séparée du carré par une demi-cloison. Ce choix d'aménagement est un compromis entre la préservation de l'intimité des occupants et la sensation d'espace visuel. La séparation de l'ancien poste avant du carré-salon est ancienne. Elle permettait de séparer les propriétaires du reste de l'équipage.

[1] Eric VIBART, « Patrick Roséo », *Carré Voiles*, N°8, 2007, p. 57-59.
[2] *Id.*, p. 59.
[3] Eric VIBART, « Patrick Roséo", *op. cit.*, p. 57.
[4] Philippe FESSARD et Jean-Pierre VILLENAVE, *Techniques et construction des aménagements intérieurs…, op. cit.*, p. 8.

Figure 52 : Vue vers l'avant de l'intérieur d'un *Oléa 30* neuf - 8,70 m de longueur, conçu en 2005 par l'architecte Pierre Rolland. *Voile magazine*, N° 161, Mai 2009.

Aujourd'hui, les cloisons contribuent toujours à préserver des espaces d'intimité dans l'espace restreint du voilier, calquant l'organisation de l'espace des habitations terrestres. Le modèle du logement à terre s'impose en effet dans la conception des locaux d'habitation des bateaux :

> Pour l'organisation des locaux d'habitation, on peut s'inspirer dans une certaine mesure de l'habitat terrestre, avec d'autres contraintes de circulations (en particulier intérieur-extérieur), et celle dans tous les cas d'utiliser l'espace au plus juste aussi bien pour les pièces d'habitation à proprement parler (carré, cabines…) que pour les locaux annexes et de service (cuisine, sanitaire…). Habitat des maisons individuelles pour des navires à usage privé (en général de dimensions relativement modestes). Pour un navire destiné à accueillir une collectivité, on se référera plutôt à une organisation hôtelière, de dimensions en rapport avec le nombre et catégories de personnes, et naturellement de style en rapport avec la fonction : travail, tourisme… [1]

Intriguée par le conformisme des emménagements calquant la disposition des logements terrestres, j'ai ainsi entrepris une étude diachronique des plans d'intérieurs des voiliers de plaisance. Dès les débuts de la pratique, au 19^{e} siècle, les architectes se réfèrent aux aménagements des habitations pour concevoir les intérieurs des voiliers. Malgré l'espace restreint, la distribution reproduit celle terrestre. Le souci de confort en mer est également une constante des voiliers destinés à la croisière, qu'elle soit de cabotage ou circumterrestre.

Aujourd'hui, la méthodologie de travail adoptée par les architectes prône une rationalisation de la question de l'habitation du voilier en assemblant le plus de modules fonctionnels dans un espace réduit optimisé. La surcharge de l'habitacle est compensée par une architecture valorisant la sensation d'espace comme l'ouverture des cloisons et la recherche de clarté, apportée par le choix de revêtements clairs et d'ouvertures sur l'extérieur :

> Le succès du Pogo 8,50 (signé Rolland/Roséo) vient aussi de cet intérieur simple, lumineux et aéré, parfaitement adapté au programme. Les Etap, dessinés dès le milieu des années 1990 par le tandem Mortain/Mavrikios, sortent aussi de l'ordinaire. Les J-Boats sont exemplaires avec beaucoup de lumière, quelques touches de bois et pas plus de deux cabines pour 12 mètres de long. Dans les années 1970 et 1980, Philippe Harlé et Jean-Marie Finot n'hésitaient pas, avec les Sauternes, Punch, Lévrier des Mers ou Cognac, à adopter sans complexe de grandes surfaces blanches et à ajouter,

[1] Dominique PAULET et Dominique PRESLES, *Architecture navale…, op. cit.,* p. 120.

> pour éclairer leurs intérieurs, des hublots de coque, quand les grands chantiers de l'époque croyaient augmenter le niveau de confort et d'esthétique en plaquant en teck sombre 100 % des cloisons ! Soyons critiques et attentifs à ce qui nous est proposé. Vivre sur un voilier, c'est à peu près 70 % du temps à l'intérieur en grande croisière, privilégions la lumière, l'espace, la qualité et sacrifions sans remords le teck, l'absence de capots, les cabines supplémentaires, les cuisines étriquées et le design daté, gratuit et non pensé ! [1]

Paradoxes

La complexité de l'habitation d'un équipage en mer est réduite aux besoins biologiques. Des modules d'aménagements permettent de répondre rationnellement aux différentes fonctions organiques et sociales. Paradoxalement, cette entreprise visant à traiter raisonnablement une pratique qui l'est si peu – « la plaisance est une pratique peu naturelle, elle relève de la psychanalyse » - néglige une des particularités de cette habitation : la navigation. Le travail sur les aménagements porte sur une « impression » d'espace, sur un design « réenchanteur », sur une « habitabilité » potentielle, et non sur la réalité de l'habitation d'un voilier en mer. Cette « dérive » de la conception architecturale, produisant des « bateaux caravanes », « faux appartements flottants », est paradoxalement dénoncée par les architectes navals. Ceux-ci s'investissent alors dans la conception propre à la navigation, associant performances, stabilité et élégance des formes. Le travail d'aménagement est alors dévalorisé, laissé à des spécialistes non-marins, architectes d'intérieurs ou designers ou bien au dictat de la demande toute-puissante du « plaisancier-moyen ».

Cela explique l'appréciation, qui me surprit alors beaucoup, de l'un des professionnels de l'architecture sur ma problématique, déclarant que mon sujet sur les aménagements avait bien peu d'intérêt puisque ces derniers ne changeaient pas, contrairement aux carènes. Pourquoi s'interroger sur les aménagements puisque ceux-ci sont « toujours les mêmes », les contraintes matérielles limitant les possibilités créatives et les plaisanciers souhaitant toujours la même chose ?

Si ce point de vue me déstabilisa dans un premier temps, il ne me découragea pas dans mon entreprise. Bien au contraire, il devient l'une des clés à la compréhension d'un paradoxe motivant la construction de mon objet de recherche : l'absence de discours sur la réalité de la complexité matérielle et sociale de la navigation.

C'est ainsi que je fus conduite à me plonger dans des sources historiques, afin de prendre connaissance de la disposition des aménagements dans la diachronie et à faire des comparaisons avec les habitations terrestres qui leur étaient contemporaines. Quel regard peuvent apporter les travaux socio-anthropologiques sur l'habitation ? Une tradition structuraliste influence l'analyse de l'habitation à partir de celle des plans. En quoi la structure tripartite des voiliers, calquée sur celle des habitations bourgeoises du 19^{e} siècle, peut-elle éclairer la problématique de l'habitation à bord ?

Les plans d'aménagements des revues nautiques d'époque – à partir de 1878 – sont accompagnés de commentaires. Je me suis intéressée tout particulièrement à la notion de confort à bord, mot-clé sur lequel semble buter la conceptualisation de l'habitation en navigation : « Les voiliers actuels sont des bateaux-caravanes car les plaisanciers veulent toujours plus de confort » ; « La vitesse est sacrifiée sur l'autel du confort » ; « Je transforme mon bateau de série pour avoir plus de confort » ; « Mon bateau conçu en 1930, au cockpit profond et étroit est confortable en mer alors que les nouveaux voiliers ne le sont pas » ; etc.

Le discours dominant en plaisance s'articule autour de la notion de progrès, associée aux performances nautiques et à l'idée de les dépasser constamment – aller toujours

[1] Gildas PLESSIS, « Aménager l'espace de vie »…, *op. cit.*, p. 65.

plus vite et plus loin – grâce à la technologie toute-puissante. Le progrès est la plupart du temps opposé au confort. L'architecte Jean-Marie Finot est interrogé à son sujet :

> PROGRES, *n. m. Changement graduel allant vers une augmentation ou une amélioration. Acquisition de connaissances, de capacités.* Inscrire le bateau dans une vision écologique […]. Une théorie d'esthétique générale reste à élaborer […]. Le progrès se résume à davantage de vitesse, davantage de sécurité, davantage de facilité d'emploi et de plaisir d'usage, davantage de confort, davantage d'élégance, davantage d'économies en pris, en matière, en énergie. Suivant les usages, on privilégie un facteur ou un autre, mais tous ces points sont en amélioration continue. […] Pour les navigateurs, l'amélioration des performances, de la facilité, du plaisir d'emploi et de la sécurité passent aussi par un effort à éviter les exigences inutiles et à se concentrer sur les vrais besoins et le vrai confort : être bien dans tous les cas, bien assis, bien couché, avoir une bonne position de travail, un cadre et une vue agréables. Le poids est l'ennemi sur tous les véhicules. Il n'est pas nécessaire d'avoir des vaigrages en bois partout pour avoir du confort, on peut créer chaleur et ambiance autrement. Cela demande de la part de tous un effort et une évolution des mentalités : les avions ne sont pas vaigrés de bois ! A cet égard, les équipements posent problème en croisière. Chacun veut des toilettes avec sa cabine, l'eau chaude et le frigo. Après il y a le dessalinisateur, qui n'est quand même pas mal si l'on va un peu loin. Mais là où ça ne va plus, c'est quand on réclame l'air conditionné ! J'avoue être loin de ce luxe, aussi bien dans la taille que dans les accessoires. Le progrès est un enjeu culturel […]. [1]

Que signifie avoir « davantage de plaisir d'usage » et « davantage de confort » ? Comment définir « les vrais besoins et le vrai confort » ? L'architecte les oppose au luxe. Interrogé sur sa philosophie, il déclare :

> PHILOSOPHIE, *n. f. Conception que l'on se fait des problèmes de la vie, du monde.* Placer l'homme en harmonie avec lui-même, avec le groupe qui partage sa vie à bord et avec son environnement est le but de l'architecture navale. Quand je dessine un bateau, dériveur léger ou habitable, il faut qu'il s'y établisse un lien naturel entre le vent, la mer et le bonhomme. […] Je suis obnubilé par Diogène : « Ote-toi de mon soleil ! » Je trouve géniale cette formule qui renvoie à des interrogations fondamentales : de quoi as-tu besoin ? Qu'est-ce que le confort ? [2]

Cette philosophie place l'homme, le bonhomme – standard -, au centre de l'analyse ; il est seul, face au soleil. Or, un équipage est multiple – hommes, femmes, enfants, adolescents, chats, chiens… Les statuts relatifs de chacun le sont aussi – ami(e), parent, enfant, grand-parent, compagne, compagnon, époux, épouse, équipier(e), chef de bord… Il en est de même pour « le » confort. Se questionner sur *le* confort implique qu'il existerait *un* confort idéal. Or, chacun, architecte ou « plaisancier quelconque »[3], définit sa propre notion de confort en fonction de ce qu'il ressent être bien pour lui-même dans cette situation-ci et à ce moment-là. L'idéologie d'*un* confort rend l'autre – l'architecte, le plaisancier - responsable de la conception de voiliers à bords desquels il n'est guère confortable de naviguer. C'est pourquoi j'ai entrepris de m'interroger sur les déclinaisons *des* conforts de navigation, singuliers, d'hier et d'aujourd'hui.

Après avoir décrit les reformulations endogènes des plaisanciers habitant et/ou construisant leur voilier et précisé les particularités de l'espace de représentation créé par les architectes navals, il convient de s'interroger sur la manière dont les traditions conceptuelles

[1] Eric VIBART, « Jean-Marie Finot, l'utopie ou la mer »…, *op. cit.*, p. 41 et 45.
[2] *Id.*, p. 45.
[3] *La plaisance française à la découverte de ses architectes. Le bateau moderne ou le bateau de caractère vu par 46 architectes…, op. cit.,* p. 85.

des ethno-anthropologues analysent l'habitation, l'habitat et l'habiter, afin de compléter la « boîte à outils » qui sera utilisée dans la suite du travail. En effet, l'analyse fonctionnaliste communément utilisée par les architectes et les équipes marketing n'est pas la seule qui puisse être sollicitée par ceux qui souhaitent articuler dispositif spatial et pratiques habitantes.

II - Variations conceptuelles autour du lieu de vie

La richesse conceptuelle proposée par Françoise Paul-Lévy et Marion Segaud pour constituer une anthropologie de l'espace s'avère nécessaire pour tenter de parler d'un objet, ici le voilier de plaisance habité, qui ne se laisse pas réduire à un seul point de vue. Au cours des années de recherche, lors de la collecte des données, tout comme dans l'interprétation théorique, il m'est en effet apparu nécessaire de changer souvent de focale.

La métaphore photographique me paraît bien traduire l'effort constant d'utilisation d'obje(c)t(if)s différents pour ne pas réduire mon sujet d'étude. Le temps de l'observation minutieuse des plans de voiliers tracés dans les revues et magazines de voile, photographiés à l'aide d'un objectif « macro », laissait place au temps de la navigation mémorisé à l'aide d'un objectif « 50 mm », proche de la vision « naturelle ». Le temps du « grand angle », utilisé simultanément pour situer l'objet dans son environnement, m'est apparu complémentaire : comment comprendre l'habitation du voilier sans s'intéresser au port, au plan d'eau, et plus généralement au contexte urbain qui préside au développement de cette pratique ?

Ces trois temps de terrain, associés métaphoriquement à trois focales différentes, correspondent à des points de vue théoriques eux aussi différents. Ces derniers se sont développés autour d'objets comme la maison, l'habitation, l'habiter et l'habitat. J'ai entrepris cet effort de synthèse conceptuelle avant la publication, en 2007, de la nouvelle édition de l'*Anthropologie de l'espace* de Marion Segaud[1]. Je n'ai donc pas articulé mon travail autour des nouvelles pistes qu'elle y donne. Néanmoins, elle évoque plusieurs fois la difficulté de se repérer dans ce champ dont les multiples travaux s'articulent autour de disciplines, de problématiques et de méthodes différentes. Ainsi, « on est pris de vertige devant l'ampleur du travail »[2] de recension des recherches des tentes dernières années appartenant au champ « environment-behaviour », effectué en 1990 par D. Lawrence et S. Low. De même, en France, J.-Ch. Depaule entreprend à la même époque un bilan des publications sur « la construction spatiale des groupes sociaux » : « Il parle déjà d'un champ introuvable, d'absence de cadre théorique d'ensemble, de multiplicités d'objets, de thèmes épars. »[3] L'éparpillement du champ m'a conduite à préciser chacun des champs conceptuels liés à l'habitation, l'habiter et l'habitat, afin de m'interroger sur leur pertinence à éclairer mon objet de recherche.

Dans un premier temps, je m'intéresserai aux analyses anthropologiques de l'habitation, et plus particulièrement de la maison, qui se sont principalement développées autour de deux axes théoriques : le symbolisme de l'imaginaire et le symbolique comme système. Je montrerai l'intérêt et les limites de ces approches dans l'interprétation de mes données.

Dans un second temps, je développerai les conceptualisations anthropologiques s'intéressant à l'habiter, c'est-à-dire au point de vue de l'habitant. Deux façons de traiter cette question se dégagent : l'une, holiste, privilégiant la force des structures sociales et des modèles culturels intériorisés par l'habitant ; l'autre, individualiste, centrant son attention sur la part d'invention et de créativité de l'habitant. Je tenterai de développer et de comparer le point de vue de trois auteurs appartenant à l'habiter individualiste : Michel de Certeau, Jean-Pierre Warnier et François Laplantine. Je montrerai que l'habiter, contrairement à l'habitation, permet d'interroger les observations faites lors de mes navigations.

[1] Marion SEGAUD, *Anthropologie de l'espace…, op. cit.*.
[2] *Id.*, p. 24.
[3] *Ibid.*, p. 46.

Enfin, j'interrogerai le concept d'habitat et plus précisément celui de « système d'habitat » développé par Philippe Bonnin afin de rendre compte du système d'habitations multiples auquel appartient la pratique du voilier. J'ai déjà montré comment le schéma des rites de passage élaboré par Arnold Van Gennep permet d'analyser les pratiques de passage d'un lieu à l'autre qui sont au cœur de l'activité plaisancière.

A. La maison, l'habitation

En ethnologie, l'habitation matérielle et en particulier la maison ont été des objets d'étude privilégiés pour comprendre une culture. En effet, ces lieux représenteraient en quelque sorte l'unité minimale culturelle, un condensé de culture dont l'étude permettrait de comprendre par extension l'ensemble de la société. Ce point de vue qui privilégie l'objet matériel dans l'analyse de la culture est semblable à celui de l'ethnographie nautique, présenté précédemment. Le risque est de ne concevoir la culture qu'au travers des objets qu'elle produit, au détriment des acteurs et des pratiques quotidiennes.

Pour Isac Chiva, spécialiste de l'habitation rurale, la complexité est inhérente à l'étude de la maison. Il s'agit alors d'intégrer à l'analyse les différentes lectures possibles pour ne pas tomber dans le piège de la réduction simpliste :

> L'art de construire et la manière d'habiter ont, par leur poids et leur universalité, conduit les ethnologues en particulier à faire de la maison et de l'architecture, de l'habitat et de l'habiter, un objet privilégié et un passage obligé – quand ce n'est pas un stéréotype – de leurs recherches. Ceux-ci ont-ils, pour autant, tiré tout le parti que permet la lecture *simultanée* des innombrables composantes dont le feuilletage est constitutif de la construction et de l'usage de la plus simple des huttes archaïques comme de l'édifice le plus complexe et le plus moderne ? Quels que soient le milieu culturel auquel la demeure se rattache, son lieu et son époque d'origine, seule une telle lecture permet d'échapper au piège des catégorisations simplificatrices, des systématisations unidimensionnelles, comme des typologies et des terminologies aux prétentions heuristiques excessives, qui abondent dans la littérature spécialisée.[1]

Pour Christian Bromberger, l'étude de la complexité de l'objet fait également partie de l'étude ethnologique : « Le but d'une étude ethnologique de la maison est de mettre au jour ce jeu complexe de critères, d'exigences, de limites qui interfèrent dans la production et l'occupation d'un espace bâti. »[2] Il définit l'habitation comme un « micro-milieu construit ou aménagé pour la résidence des hommes (et éventuellement pour la protection des animaux, des récoltes, etc.). »[3] Les travaux comparatifs des anthropologues montrent que la forme de la maison échappe aux seules contraintes climatiques, géographiques, matérielles et fonctionnelles : « Si, à travers le diversité de ses formes, de ses types, des matériaux qui la constituent, l'habitation témoigne des contraintes et des possibilités du milieu environnant, on

[1] Isac CHIVA, « La maison : le noyau du fruit, l'arbre, l'avenir », *Terrain*, N °9, 1987, p. 5-6.
[2] Christian BROMBERGER, « Habitation », p. 317-320 in : *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie,* Paris, PUF, 1991, p. 317
[3] *Id.*

aurait tort d'y voir la simple expression de déterminismes géographiques et d'un besoin universel de protection qui commanderait partout les mêmes exigences idéales de confort. »[1]

Ainsi, dans son ouvrage *Pour une anthropologie de la maison*[2], Amos Rapoport montre que la forme des maisons est avant tout culturelle, c'est-à-dire liée à une organisation sociale et symbolique propre à chaque culture. Il met en avant le rôle des facteurs socio-culturels dans la création d'une forme architecturale, reflet de « la vision qu'un peuple a de la vie idéale »[3]. Pour l'auteur, c'est dans un second temps que la forme sera modifiée par les conditions climatiques, les méthodes de construction, les matériaux et les outils disponibles. Ainsi, en ayant recours à la méthode comparative, il réfute les différentes théories accordant un rôle déterminant au climat et au besoin de se mettre à l'abri, aux matériaux, aux techniques de construction, à la technologie, au site, au besoin de défense et à l'économie.

Cette position met en avant l'importance de la dimension dite « symbolique » dans l'organisation spatiale : « Dans son acception large, l'adjectif symbolique renvoie donc à ce processus constitutif de l'état de culture qu'est l'attribution de sens au monde. Chaque société sélectionne des significations ; chacune classe, réunit, oppose, hiérarchise les objets de la réalité selon sa manière propre qui est à la fois le cadre d'intelligibilité qu'elle se donne et la condition de la communication entre ses membres. »[4]

La complexité, le « feuilletage » de la maison ont incité les chercheurs à développer des analyses privilégiant la recherche du « sens ». Les ethnologues se sont attachés à étudier le « sens » de l'habitation de deux façons différentes : par le biais de la théorie d'un imaginaire collectif et par celui de la théorie structuraliste. Ces deux courants reposent sur des conceptions du symbolique qui s'opposent et qu'il me paraît important de clarifier. En effet, les prises de position des ethnologues, sociologues, psychologues ou littéraires rencontrés lors d'enseignements et de colloques se sont rattachées à l'un des deux courants, l'autre étant voué à l'opprobre. Cependant, ces prises de position ne suscitaient pas de débat et les implications ontologiques n'étaient pas explicitées.

1) Le symbolisme de l'imaginaire

Les travaux anthropologiques dominants relatifs à l'habitation se réfèrent à l'un des paradigmes du symbolique : le structuralisme. Cependant, j'ai choisi de présenter le courant du symbolisme de l'imaginaire en raison d'une part de son influence sur les études sur l'habitation et en particulier sur la maison, et d'autre part de son utilisation dans mon travail universitaire de DEA[5].

Inconscient collectif et archétypes

Ce courant théorique se situe dans la lignée des travaux de Carl-Gustave Jung, postulant l'existence d'un « inconscient collectif » :

[1] Christian BROMBERGER, « Habitation »…, *op. cit.*
[2] Amos RAPOPORT, *Pour une anthropologie de la maison,* Paris, Dunod, 1972 [1969].
[3] *Id,* p. 65-67.
[4] Gérard LENCLUD, « Symbolisme », p. 688-691, in : *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie,* Paris, PUF, 1991, p. 688.
[5] Stéphanie BRULE-JOSSO, *L'habitat plaisancier …, op. cit.*

> Il apparaît, par exemple, lorsque le plus banal des individus a un rêve qui offre des représentations et des ensembles imaginatifs dont on chercherait vainement la trace et l'origine dans son expérience personnelle, mais que je n'ai pas été étonné de rencontrer dans de vieux mythes ou dans des textes anciens, dont le rêveur n'avait cependant jamais eu connaissance. […] Nous rencontrons ici une couche psychique commune à tous les humains, faite chez tous de représentations similaires – qui se sont concrétisées au cours des âges dans les mythes – couche que j'ai appelée pour cela l'inconscient collectif. Celui-ci n'est pas le produit d'expériences individuelles ; il nous est inné, au même titre que le cerveau différencié avec lequel nous venons au monde. Cela revient simplement à affirmer que notre structure psychique, de même que notre anatomie cérébrale, porte les traces phylogénétiques de sa lente et constante édification, qui s'est étendue sur des millions d'années. Nous naissons en quelque sorte dans un édifice immémorial que nous ressuscitons et qui repose sur des fondations millénaires.[1]

L'auteur est un proche de Sigmund Freud, créateur du concept de l' « inconscient individuel » à la fin du 19e siècle, jusqu'à ce que leurs positions théoriques divergent. Quelles sont les implications de ce concept ?

Carl-Gustave Jung postule qu'au-delà de l'inconscient individuel, lieu de conflits personnels, existe un inconscient collectif, décelable chez chaque personne, « inné », proche de l'ordre biologique, produit de l'évolution de l'humanité. Ces représentations inconscientes et collectives seraient de même nature que les mythes. Cette position pose en fait la question de la place de l'individu dans le social ou la culture. Pour Jung, l'individu est porteur d'un « inconscient collectif » qu'il s'agit de mettre à jour. Le sens cherché est collectif et dépasse les individus : ceux-ci ne sont que les réceptacles de ce sens. Il s'agit d'une vision holiste où l'histoire individuelle n'est qu'un moyen d'accéder à une structure holiste, globale, collective.

Pour Sigmund Freud, les représentations des rêves sont porteuses d'un sens propre à chaque individu. Une même représentation (une maison, un bateau, etc.) sera convoquée dans les rêves d'individus différents pour représenter des contenus propres à chacun. Dans l'analyse freudienne, le niveau individuel est privilégié à celui collectif, les symboles n'étant qu'une voie d'accès à la compréhension de personnes singulières et non réductibles à un collectif.

Le débat sera reformulé plus tard, dans les années 1950, avec les concepts de la linguistique et notamment avec le concept de l'arbitraire du signe stipulant l'écart entre le signifiant et le signifié.[2] Malgré le développement important du structuralisme, l'analyse jungienne a été reprise par le courant anthropologique de l'imaginaire, en développant tout particulièrement la notion « d'archétype » :

> En interprétant un nouveau rêve, nous aurons l'occasion d'aborder certaines notions essentielles, comme par exemple celle de *l'archétype, expression qui désigne une image originelle, existant dans l'inconscient*. L'archétype est aussi une manière de complexe ; mais à l'opposé de ceux que nous avons étudiés jusqu'ici, il n'est plus le fruit de l'expérience personnelle ; c'est un complexe inné. […] Chaque individu n'a-t-il pas sa vie propre, ses images et ses représentations propres ? Mais ceci, qui est capital au niveau de l'inconscient personnel, n'est plus vrai pour les matériaux qui émanent de l'inconscient collectif. *En face d'un archétype, l'analyste peut et doit commencer à penser,* car il relève d'une structure commune à l'humaine condition, au sujet de laquelle mes associations

[1] Carl-Gustave JUNG, *L'homme à la découverte de son âme,* Genève, Ed. du Mont-Blanc, 1962 [1946], p. 295-296.

[2] À un signifiant particulier (une représentation, un mythe, un objet, etc.) sera associé un signifié, c'est-à-dire un sens, toujours arbitraire. Pour les tenants du structuralisme, le signe, le signifiant, le symbole n'est pas l'objet d'étude. Il ne signifie rien en lui-même. C'est la relation, les rapports entre les signes qui constituent l'objet d'étude : la culture pour Claude Lévi-Strauss, l'inconscient pour Jacques Lacan.

> seront aussi valables que celles du rêveur. Je puis alors fournir les parallèles, les matériaux comparatifs, en bref, le contexte, à la seule condition de posséder un savoir suffisant.[1]

L'archétype est une image inconsciente qui appartient au fond imaginaire collectif, « inné », supposé exister en chacun de nous. À la différence des matériaux de « l'inconscient personnel » issus de « l'expérience personnelle », ceux de « l'inconscient collectif » sont indépendants de la vie de l'individu.

Les conséquences de ce point de vue ne sont pas négligeables : alors que l'interprétation des matériaux de l'inconscient personnel relève de la personne concernée, celle de l'inconscient collectif ne lui est pas propre. Ce n'est plus « le rêveur » qui, par ses associations, va mettre à jour les contenus de son inconscient personnel, mais bien « l'analyste », dont les « associations seront aussi valables que celles du rêveur ». Les associations de ce dernier paraissent même plus pertinentes que celle du rêveur dans le cas où il possède « un savoir suffisant » permettant de faire des comparaisons permettant « d'élucider la signification universelle du monstre ». Carl-Gustave Jung trace la voie d'une interprétation de « contes, de légendes et de mythologies » comme sources de matériaux « archétypiques » appartenant à un « inconscient collectif » dont la mise à jour relève de la compétence de l'analyste.

Ce programme de recherche présente des postulats critiquables. En effet, la théorie d'un inconscient collectif dont les représentations seraient universellement partagées risque de rendre le chercheur aveugle aux particularités culturelles. En postulant un tel inconscient collectif, l'analyste peut être accusé d'ethnocentrisme, projetant ses propres représentations sur les matériaux personnels (rêves) ou collectifs (contes, légendes, mythes) qu'il souhaite interpréter. D'autre part, cette posture met le chercheur en position toute puissante par rapport aux personnes analysées. Ces dernières ne sont que les réceptacles passifs d'un inconscient collectif millénaire, originel, inné, qui ne dépend aucunement de leur propre expérience. Seul l'analyste, par son savoir, peut faire des comparaisons et révéler le contenu archétypique. Il s'agit maintenant de détailler les travaux entrepris au sein de ce programme de recherche, notamment par Mircea Eliade, Gaston Bachelard et Gilbert Durand à propos du thème de l'habitation et plus particulièrement de l'habitation flottante, thème propice à la rêverie archétypale.

La maison imaginaire

Gaston Bachelard, philosophe et épistémologue, a proposé une lecture de la « matière » et de « l'espace » par « l'imagination poétique », philosophie en rupture avec le savoir issu du rationalisme scientifique. La lecture de poèmes éveille chez le lecteur des images qui ont « un être propre », une « ontologie ». Comme dans la théorie jungienne, ces images poétiques sont en relation avec des archétypes « dormant au fond de l'inconscient »[2]. C'est également l'analyste lui-même, par sa sensibilité, qui fait émerger le sens, l'ontologie des images attachées aux objets étudiés. Les associations personnelles du chercheur permettent de « restituer » des images dans leur dimension « transsubjective ». L'auteur parle d'une « phénoménologie de l'image » construite à partir d'une « phénoménologie de l'âme », d'une « conscience rêveuse », différente de « l'esprit » rationnel.

Tout comme Carl-Gustave Jung, Gaston Bachelard suppose une ontologie de l'image, une « signification poétique ». Celle-ci est indépendante de la personne en qui elle

[1] Carl Gustave JUNG, *L'homme à la découverte de son âme …, op. cit.*, p. 308-310.
[2] Gaston BACHELARD, *La poétique de l'espace*, Paris, PUF, 1994 [1957], p. 1-2.

naît, poète ou lecteur. Il remet en cause l'interprétation des psychologues et psychanalystes qui se limitent à la signification strictement individuelle des images ou représentations. En effet, pour ces derniers, l'image en elle-même n'est rien. Son analyse permet uniquement de mettre à jour les contenus inconscients propres à un individu, et non à un collectif, voire à l'humanité. [1]

Quelle est la signification poétique de l'habitation ? Suivant le principe de la phénoménologie de l'image, il s'attache non pas à décrire les maisons dans leur singularité mais à « atteindre les vertus premières, celles où se révèle une adhésion, en quelque manière, native, à la fonction première d'habiter » : « Car la maison est notre coin du monde. Elle est-on l'a souvent dit – notre premier univers. Elle est vraiment un cosmos. »[2] Dans son analyse de l'espace, l'auteur attache une place si importante à l'image de la maison qu'elle s'attache alors à tout espace : « Tout espace vraiment habité porte l'essence de la notion de maison ».

Comment concilier cette posture théorique avec la diversité inhérente au terrain ethnologique ? Le risque est grand d'interpréter le terrain à la lueur des images bachelardienne et de passer à côté de la complexité de la réalité. La polysémie des images présentée dans le *Dictionnaire des symboles*[3] de Jean Chevalier et Alain Gheerbrant met en garde contre une interprétation unique propre à la sensibilité phénoménologique du chercheur. L'ethnologue n'a pas le même objectif que le philosophe : ce dernier cherche à dérouler sa propre pensée alors que l'ethnologue s'attache à comprendre une culture autre. La phénoménologie comme l'entend Bachelard, c'est-à-dire comme éveil d'une sensibilité personnelle permettant d'accéder à une connaissance, est-elle une posture de recherche adéquate à la connaissance des autres ? Non, si elle incite le chercheur à rester centré sur lui-même, sur ses propres images. En revanche oui, si elle lui permet ce double questionnement sur, d'une part, sa relation aux autres (c'est la démarche de Georges Devereux qui pose comme méthode de recherche l'étude de la déformation de soi par les autres), et d'autre part, sur sa relation à la matière qui passe par le corps et les sens (c'est la démarche du courant de la « culture matérielle » porté par le groupe Matière à Penser et de « l'anthropologie modale » proposée par François Laplantine).

Le risque propre à l'imagination bachelardienne est de réifier des images de la maison, de l'habitation, du bateau, qui ne seraient pas « innées », « universelles », « archétypales », « transsubjectives », mais bien propres à l'auteur et aux poètes lus, à leurs culture, à leur société. C'est la critique que fait dans sa thèse Céline Rosselin, membre du groupe MàP, à propos de l'image attribuée classiquement par les chercheurs à la maison :

> L'image de la maison bachelardienne a enfanté toute une littérature qui repose sur une conception particulière de la maison, celle de « la Mère-Maison », originelle, protectrice, enfermant en son sein les souvenirs d'une enfance pleine de chaleur et de tendresse. H. Lefebvre [1970, p. 16], en critiquant G. Bachelard, avait bien compris que cette vision idéale ne se séparait pas d'une conception patrimoniale de la demeure : « *La maison étrangère, onirique, unique dont nous entretient G. Bachelard, cette maison qui rassemble dans son unité de rêve les dispersions du Moi, c'est une maison traditionnelle, une demeure patriarcale, bondée de symboles, riches de coins mystérieux, de greniers* ». Cette maison idéale repose sur un imaginaire de la maison provinciale des notables, puis des bourgeois […]. Associée au durable, l'image de la maison porte également en elle l'idée de famille. A la lecture des travaux sur le logement, il semble bien difficile de distinguer

[1] Gaston BACHELARD, *La poétique de l'espace…, op. cit.,* p. 12.
[2] *Id.*, p. 24.
[3] Jean CHEVALIER et Alain GHEERBRANT, *Dictionnaire des symboles. Mythes, rêves, coutumes, gestes, formes, figures, couleurs, nombres,* Paris, Robert Laffont et Jupiter, 1982 [1969].

la réflexion sur l'habitation de celle sur la famille. La maison ne serait que familiale et cette famille serait bourgeoise.[1]

Pour cette ethnologue qui étudie les logements d'une pièce, l'image bachelardienne de la maison n'est pas pertinente. Elle est même trompeuse, ne permettant plus aux chercheurs de penser les habitations en dehors du cadre de l'habitation matricielle, familiale, bourgeoise et patriarcale. En effet, les études ethnologiques publiées sur l'habitation traditionnelle rurale française ou exotique attachent beaucoup d'importance à l'étude du groupe domestique qui y vit, et en particulier à la famille. Les études sociologiques et d'histoire sociale ont travaillé longuement la question de la naissance des logements sociaux et l'imposition du modèle bourgeois dans l'organisation spatiale, puis plus généralement comme modèle culturel d'imposition des normes de confort et d'intimité. Il convient donc, comme le fait Céline Rosselin, de s'interroger sur les habitations échappant aux catégories traditionnellement étudiées par les chercheurs et de critiquer des approches holistes qui ne permettent pas de voir la spécificité de terrains et d'objets d'emblée exclus des problématiques de recherche.

La question du regard critique sur les catégories d'interprétation se pose avec d'autant plus d'acuité que mon propre objet de recherche, au contraire des logements une pièce, cadre parfaitement avec les catégories classiques de l'habitation : famille, classes sociales moyennes et bourgeoises, organisation spatiale calquée sur le modèle des habitations bourgeoises, organisation sociale patriarcale se calquant sur la distinction nautique entre un chef de bord et un équipage.

Les images bachelardiennes de la « maison–mère » sont le refuge, l'abri, le nid, la coquille, l'intimité, le coin, la miniature et la forme ronde. Ce sont des images souvent utilisées par les artistes, écrivains ou peintres pour évoquer ou figurer les bateaux.

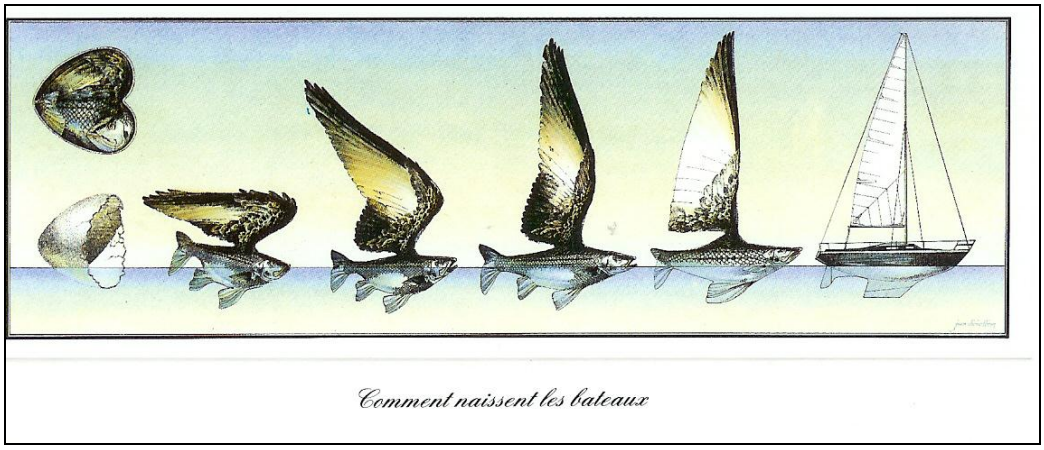


Figure 53 : « Comment naissent les bateaux », dessin de Jean-Olivier Héron, carte postale éditée par les éditions du Gulf Stream, 2000.

J'ai acheté cette carte postale représentant la naissance d'un voilier de plaisance sur les quais d'un port de la côte atlantique, en 2000. Le dessinateur, Jean-Olivier Héron[2], utilise différentes images poétiques, comme l'œuf, le poisson et l'oiseau qui pourraient symboliser respectivement « l'habitation-nid » et les éléments « eau » et « air ».

Le « rêveur » étudie les images liées à l'eau et poursuit la métaphore maternelle :

[1] Céline ROSSELIN, *Habiter une pièce…, op. cit.,* p. 344-345.
[2] Jean-Olivier HERON, *Comment naissent les bateaux*, Ed. du Gulf Stream.

> Des quatre éléments, il n'y a que l'eau qui puisse bercer. C'est elle l'élément berçant. C'est un trait de plus de son caractère féminin : elle berce comme une mère. […] D'innombrables références littéraires nous prouveraient facilement que la barque enchanteresse, que la barque romantique est, à certains égards, un berceau reconquis. Longues heures insouciantes et tranquilles, longues heures où couchés au fond de la barque solitaire nous contemplons le ciel, à quel souvenir nous rendez-vous ? Toutes les images sont absentes, le ciel est vide, mais le mouvement est là, vivant, sans heurt, rythmé – c'est le mouvement presque immobile, bien silencieux. L'eau nous porte. L'eau nous berce. L'eau nous endort. L'eau nous rend notre mère.[1]

Le voilier de plaisance, habitation restreinte et flottante, se prête bien aux métaphores bachelardiennes. Cependant, ces images du nid et de la barque maternelle ont-elles une consistance « ontologique », un contenu « archétypal » à dimension collective ou bien sont-elles l'expression personnelle d'artistes comme Jean-Olivier Héron et Paul Eluard[2] ? Comment poser la question de la culture à partir des travaux sur l'imaginaire ? Les thèses de Mircea Eliade, historien des religions, poursuivent les conceptualisations de Jung et de Bachelard.

De la maison-cosmos à la maison-corps

Le thème de la maison comme symbole du cosmos et du corps humain est développé par Mircea Eliade. Son argumentation repose sur le concept « d'espace sacré », s'opposant à un espace alentour chaotique. L'espace sacré est délimité, structuré et « centré ».

La délimitation d'un espace, sa fondation en instaurant des limites, est l'une des constantes repérées par Marion Segaud et Françoise Paul-Lévy. Cependant, leur analyse se distingue de celle de Mircea Eliade car elle ne postule pas cette action sur l'espace comme une « transcendance », une ontologie du sacré. En effet, pour Eliade, « le sacré *est* le réel par excellence. Une manifestation du sacré est toujours une révélation de l*'être.* »[3]

L'espace sacré fait communiquer « trois zones cosmiques » (le ciel, la terre et la région souterraine), disposées selon un axe vertical appelé « l'axis mundi », axe de l'univers. Le temple, la ville sacrée, le poteau sacré d'une maison cultuelle ou l'ouverture de la tente d'habitation par laquelle s'échappe la fumée symbolisent des « centres du monde » où passe l'axe de l'univers. Pour l'auteur, « toute construction ou fabrication a comme modèle exemplaire la cosmogonie. La création du monde devient l'archétype de tout geste créateur humain, quel qu'en soit son plan de référence »[4].

Cette hypothèse tend à privilégier l'analyse de l'organisation spatiale d'un lieu, qu'il soit consacré au culte ou à l'habitation quotidienne, comme la transposition symbolique de la représentation du monde des habitants. Cette « cosmisation » des lieux suppose que leur analyse reflète la culture et vice-versa, que la culture (en tant que représentation du monde propre à un groupe) se cristallise entièrement dans l'habitation. Ce point de vue n'est pas sans conséquences sur la production des travaux sur l'habitation hors du champ théorique du symbolisme. De nombreux chercheurs considèrent que l'étude de l'habitation est une voie

[1] Gaston BACHELARD, *L'eau et les rêves. Essai sur l'imagination de la matière*. s.l., José Corti, 1942, p. 150.
[2] « …et, comme aux temps anciens tu pourrais dormir dans la mer », Paul ELUARD, *Les Nécessités de la vie*, cité par Gaston BACHELARD, *L'eau et les rêves…, id.,* p. 132.
[3] Mircea ELIADE, « Architecture sacrée et symbolisme », *Les Cahiers de l'Herne,* N° 44, 1983, p. 57-78, p. 59.
[4] *Id.*, p. 64.

d'entrée privilégiée pour l'étude d'une culture et que les modèles sociaux et symboliques se « cristallisent » dans son organisation spatiale. Cette position vis-à-vis de l'objet de recherche, l'habitation – maison ou bateau - en quelque sorte « ontologisé », réduit les analyses qui prennent en compte l'habitation dans son environnement et plus particulièrement le fait - ancien mais longtemps négligé par les chercheurs - de la multirésidence.

Mircea Eliade a également développé la thèse de la « maison-corps humain ». L'auteur généralise la pensée religieuse indienne qui fait des homologies entre le corps, la représentation du cosmos et celle de la maison. :

> La pensée religieuse indienne a abondamment utilisé cette homologation traditionnelle Cosmos-corps humain, et on comprend pourquoi : le corps, comme le Cosmos, est, en dernière instance, une situation existentielle, un système de conditionnement qu'on assume. […] Le corps humain, homologué rituellement au Cosmos ou à l'autel védique (imago mundi), était en plus assimilé à une maison. […] L'homologation joue également dans le sens contraire : le temple ou la maison est à son tour considéré comme un corps humain. […] Mais il importe de souligner un fait : chacune de ces images équivalentes – Cosmos, maison, corps humain – présentent ou sont susceptibles de recevoir une « ouverture » rendant possible le passage dans un autre monde.[1]

Pour l'auteur, le corps est considéré comme « une situation existentielle, un système de conditionnement qu'on assume ». Il a le même statut que le cosmos ou l'habitation, c'est-à-dire un « système de conditionnement », une entité extérieure à… l'esprit ? « On "habite" le corps de la même façon qu'on habite une maison ou le Cosmos que l'on s'est créé soi-même. »[2] Cette posture sépare le corps de l'esprit, ce dernier étant considéré comme dominant le corps. Cette vision « idéaliste », qui désigne comme principal objet de sciences sociales l'étude des représentations, est classique en ethnologie. Elle dépasse le cadre du courant du symbolisme qui réifie les contenus imaginaires en symboles archaïques. Pour François Laplantine, la dichotomie opérée entre le corps et l'esprit est ancienne :

> Nous nous débattons depuis Platon dans des oppositions premières dont découlent toutes les autres : l'intelligible et le sensible, nécessairement inférieur au premier et ne pouvant être que confus, trompeur et illusoire, comme tout ce qui se transforme et ne tient pas en place. Ces séparations sont grecques, puis scolastiques, puis cartésiennes, puis kantiennes. Elles nous conduisent à être ballottés entre les pôles d'une dichotomie tenace : l'esprit et le corps, l'un et le multiple, la raison et la passion, la nécessité et le hasard, l'ordre et l'évènement, la logique rigoureuse mais frigide et la possession en fête.[3]

L'auteur dénonce « l'obsession sémantique », « la détermination optique et spatiale du réel », « la saturation du sens », « les trucages de l'idéologie du présent, de la présence et de la représentation » qui sont toujours à l'œuvre aujourd'hui dans les sciences sociales et plus généralement dans l'ensemble de notre société : « Or, il n'y a pas "le sens" d'un côté et de l'autre des mots préfabriqués chargés de l' "exprimer". Il n'y a que des bribes de sens qui sont comme vous et moi : elles apparaissent, elles disparaissent, elles bougent sans cesse et sont loin d'être "présentes" à tout moment. L'idéologie de la représentation ne fait, elle, qu'énoncer de manière monotone de la présence au présent. »[4] L' « obsession sémantique » n'a pas comme unique conséquence de « déréaliser » la réalité en réduisant le complexe au

[1] Mircea ELIADE, « Architecture sacrée et symbolisme »…, *op. cit.*, p. 72.
[2] Mircea ELIADE, *Le sacré et le profane*, Paris, Gallimard, 1965 [1957], p. 150.
[3] François LAPLANTINE, *Le social et le sensible*…, *op. cit.*, p. 47.
[4] *Id.*, p. 78 et 80.

simple. Elle est aussi violente car elle impose un sens unique. L'auteur aborde la question de l'éthique dans les postures théoriques de la science.

Mircea Eliade est dans la posture de la « recherche du sens à tout prix » dénoncée aujourd'hui par François Laplantine :

> Les exégèses fondées uniquement sur l'analyse des structures symboliques risquaient d'être suspectes : on pouvait toujours penser que, non attestée par des témoignages historiques écrits ou oraux, l'interprétation avancée ne représentait que le point de vue personnel du chercheur, qu'elle resterait invérifiable aussi longtemps qu'un témoignage autochtone ne viendrait la confirmer. Heureusement, les découvertes de la psychologie des profondeurs ont de quoi rassurer même les plus sceptiques. On a pu démontrer que la fonction et la valeur d'un symbole ne s'épuisent pas sur les plans de la vie diurne et de l'activité consciente. Il est tout à fait indifférent qu'un individu se rende compte que l'image d'un arbre vert peut symboliser le renouvellement cosmique […]. En d'autres termes, le symbole délivre son message et remplit sa fonction alors même que sa signification échappe à la *conscience*. […] [Le patient du psychologue] n'est pas – ou n'est plus - conscient de la signification des images vécues ; il n'en reste pas moins qu'elles ont agi sur son être, qu'elles ont décidé de sa conduite.[1]

L'argumentation théorique de Mircea Eliade repose sur les thèmes développés par Car-Gustave Jung et Gaston Bachelard, c'est-à-dire l'existence de représentations symboliques inconscientes, oubliées car archaïques, que seul le chercheur éclairé par les thèses de la psychologie des profondeurs et sa grande érudition peut mettre à jour, passant outre la propre interprétation des personnes.

La faille épistémologique de l'argumentation apparaît clairement, puisque cette dernière repose entièrement sur les thèses jungiennes qui elles-mêmes ne sont pas réfutables.[2] Pour Eliade, toute interprétation de la part du patient ou de l'informateur, tout fait matériel, toute pratique, ne remet pas en cause la théorie initiale. Au contraire, le rôle du chercheur est d'interpréter ces faits discordants pour conforter la théorie du symbolisme. Les données de terrain ne constituent pas l'objet de recherche, l'énigme du chercheur : elles ne sont que des indices de symboles, archétypes et images à déceler.

L'étude de l'habitation en anthropologie est donc marquée par le courant théorique du symbolisme, lui-même ancré dans une tradition scientifique idéaliste qui privilégie la recherche du « sens » propre à l'habitation aux pratiques et points de vue des habitants. Elle a tendance à considérer l'habitation comme un « objet total », à la fois cosmos, corps, condensé de culture, matrice, unité familiale et cristallisation de la culture dominante. Les travaux critiques permettent de mettre à jour le « hors-champ » de ces études : les habitations non familiales et non bourgeoises, les pratiques corporelles en tant que lieu de la culture, le mouvant, le changement inhérent à la réalité, le sujet habitant. Elles soulignent le totalitarisme de « la recherche du sens à tout prix » et sa dérive métaphysique.

Le bateau de plaisance : symbole du ventre maternel ?

[1] Mircea ELIADE, *Le sacré et le profane …, op. cit.,* p. 58.

[2] Pour l'épistémologue Karl R. Popper, toute théorie qui n'est pas falsifiable ou réfutable, c'est-à-dire dont on ne peut pas prouver les limites de son pouvoir explicatif par des faits contraires, n'est pas une théorie scientifique. C'est le critère de falsifiabilité qui permettrait de distinguer la science de l'idéologie ou de la métaphysique. Karl R. POPPER, *La logique de la découverte scientifique*, Paris, Payot, 1973 [1959].

Poser la question du voilier de plaisance comme symbole du ventre maternel peut apparaître étrange après les développements précédents. Pourtant, c'est le titre de l'essai que j'ai présenté à la soutenance de D.E.A. Après une année de terrain au cours de laquelle j'avais effectué des entretiens et des observations auprès de plaisanciers vivant à l'année à bord de leurs voiliers, au ponton, je me suis posée la question du « sens » du choix de la vie à bord : « "Pourquoi choisir de vivre ici, quelles caractéristiques extraordinaires possède votre bateau pour que vous choisissiez d'y vivre, délaissant votre logement « terrien » ? ". Question vaste, existentielle, qui poussait les plaisanciers à invoquer diverses valeurs phares comme la "Liberté". Certes, je touchais aux valeurs, à l'idéologie véhiculée sur les pontons, mais cela ne répondait pas à mon questionnement, ne me satisfaisait pas. »[1]

À cette époque, je n'avais pas entrepris de démarche d'observation « partiprenante », selon la formule de François Laplantine. En écoutant les plaisanciers habitant à bord de leur bateau amarré au ponton, j'éprouvais un sentiment de frustration vis-à-vis des discours recueillis. En effet, tous évoquaient la « liberté » de la vie à bord par rapport à la vie à terre, la quête du bateau idéal, la vie au ponton idéalisée en vie de « village », les récits des croisières passées, les projets de grands voyages à venir. Cependant, ils exprimaient peu les pratiques de la vie quotidienne à bord. Or, c'étaient ces dernières qui m'intéressaient : comment vivre en famille dans un si petit espace, ranger ses affaires, faire la lessive, la cuisine, prendre son courrier, etc. Néanmoins, les personnes rencontrées n'étaient pas prêtes à m'accorder du temps pour décrire un quotidien qui avait peu d'intérêt à leurs yeux, ni à m'accueillir à leur bord en navigation. Je n'avais accès qu'aux discours.

Un thème, pourtant, proche des thématiques de la vie quotidienne surgit dans les discours : celui du sommeil à bord.

> Quel étonnement quand Christian et Micheline se mettent à parler pendant très longtemps de leur sommeil à bord du bateau avec un sourire béat ! Ils comparent le sommeil à terre et celui du bateau : il leur est maintenant difficile de passer une nuit à terre ! A bord, le bruit de la nuit perd sa connotation négative, alors qu'à terre, dans l'appartement de la ville, ce même bruit les énervait et les empêchait de se rendormir. Ainsi, à bord, le bruit devient agréable : « On est bercé par le clapotis le long de la coque, et quand le bruit du vent dans les gréements réveille, c'est une incitation à se lever, à mettre le nez dehors et profiter de la beauté de la nuit. »[2]

Dans les entretiens, la récurrence du thème du sommeil à bord, associé aux thématiques du bercement et du ventre maternel (« À bord tu dors bien, c'est comme une berceuse » ; « On dort deux fois mieux à bord ; les balancements du bateau c'est comme ceux dans le ventre de la mère ») orienta mon interprétation vers le champ théorique du symbolisme et en particulier vers l'interprétation bachelardienne de l'« habitation-matrice » :

> À tête reposée, ces notes m'évoquent étrangement le sommeil du nouveau-né, qui s'éveille et qui s'endort rapidement, n'importe où, n'importe quand, centré sur son propre rythme différent du nôtre. L'association du bateau avec le ventre maternel vient alors à l'esprit. En effet, il n'y a qu'un pas vite franchi entre nouveau-né et vie intra-utérine. Sur le moment, j'ai trouvé cette interprétation fort hasardeuse, et je me suis demandée si elle n'était pas induite par ma récente expérience de maternité et de maternage… Je mis donc mon interprétation entre parenthèses… jusqu'à ce qu'un des rares designers français spécialisés dans l'aménagement intérieur des bateaux de plaisance ne la remette à l'ordre du jour. Tout au début de notre entretien, alors qu'il me montre son espace de travail, il s'arrête devant des profils et coupes de carènes et fait le commentaire suivant : « Voilà, je

[1] Stéphanie BRULÉ-JOSSO, *L'habitat plaisancier*…, *op. cit.,* p. 38-39.
[2] *Id.,* p. 40.

reçois des ventres par disquettes, des ventres plus ou moins enflés ; des ventres italiens, français,… »[1]

Dans cet extrait, la récurrence de la thématique du bateau-ventre m'apparaît comme une incitation à utiliser les théories établissant le lien entre habitation et ventre maternel comme ontologique. Cela soulève la question de l'imposition d'un sens « inconscient » à des personnes qui n'adhèrent pas à l'image du bateau-ventre. Sont-elles « résistantes » à l'interprétation ou bien est-ce l'interprétation qui est peu fiable ? Pourquoi privilégier les discours qui confirment l'interprétation théorique plutôt que ceux qui la réfutent ? Ces interrogations étaient présentes dans l'essai de DEA, mais elles restaient sans réponses : « Cela soulève deux questions : tout d'abord le caractère inconscient ou non de la symbolique du bateau comme ventre ainsi que le problème de l'interprétation. Pour N., cette symbolique est un fait indéniable, pour son mari c'est une élucubration féminine… Si pour l'ethnologue, l'intuition se trouve confirmée par ailleurs, il n'est pas non plus question d'imposer son interprétation à la population plaisancière. »[2]

L'utilisation de l'interprétation symbolique clôt la recherche : si, en effet, les plaisanciers font le choix d'habiter à bord pour retrouver cette habitation primordiale, image archétypale, alors, tout autre questionnement disparaît. Le trop-plein de « sens » efface le questionnement, propre à la démarche même de la recherche. Je me souviens avoir éprouvé un sentiment de déception après la rédaction de l'essai, lié au trop-plein explicatif de la théorie du symbolisme : si tout est dit, à quoi bon chercher autre chose ? Mais tout n'était pas dit, et j'avais le sentiment que les interprétations archétypales de Gaston Bachelard ou Gilbert Durand ne saturaient pas les données de terrain propres à l'habitation quotidienne, corporelle, sensible du bateau : « Précisons que cette image [le bateau comme giron maternel] est apparue dans deux situations : d'une part l'évocation du sommeil à bord avec les bruits et les balancements dus au clapotis, d'autre part à la vue de l'intérieur du bateau, que ce soit en photographie ou sur plan. Ce sont des stimuli auditifs, kinesthésiques et visuels. »[3]

Mais comment parler de l'habitation du bateau comme pratique corporelle et sensible, auditive, kinesthésique et visuelle autrement que par les représentations qui y sont associées ? Je présenterai plus loin les propositions d'ethnologues qui refusent le réductionnisme des analyses accordant une place prépondérante aux représentations.

L'attrait qu'ont exercé sur moi les conceptualisations de Gaston Bachelard et Gilbert Durand résidait dans la place faite au corps, à l'action, au sensible et aux émotions, place que je ne retrouvais pas, par exemple, dans les analyses dites structuralistes. En effet, l'analyse de Gilbert Durand prend en compte l'action avec le concept de « schème »[4]. Cependant, cette action est considérée comme appartenant à l'ordre du « réflexe », c'est-à-dire au corps biologique : une conception bien éloignée du corps vécu. L'objet d'étude est l' « archétype », intermédiaire entre les sensations internes et externes, sans ambiguïté, universel, constant et rattaché au schème c'est-à-dire à une action corporelle interne d'ordre biologique.

Ce point de vue attache une importance déterminante au corps biologique, laissant dans l'ombre le corps culturel étudié par Marcel Mauss dans les « techniques du corps » ainsi que le corps sujet. La visée explicative universelle du concept d'archétype empêche de penser la question de la différence culturelle. De plus, elle est « déréalisante », car elle laisse de côté les éléments de terrain qui ne valident pas les archétypes. En effet, au cours des navigations, je me suis rendue compte que les représentations du « bateau-ventre », associées à un sommeil tranquille et bercé par le doux bruit du clapotis, étaient bien éloignées de celles qui

[1] Stéphanie BRULÉ-JOSSO, *L'habitat plaisancier…, op. cit.*
[2] *Id*., p. 41.
[3] *Ibid*., p. 47.
[4] Gilbert DURAND, *Les structures anthropologiques de l'imaginaire,* Paris, Dunod, 1992 [1969], p. 61-63.

s'emparaient de mes nuits et de celles des autres membres de l'équipage lorsque par temps agité, le roulis, la crainte de l'ancre qui chasse ou le crissement des pare-battages entre la coque et le ponton étaient plus sources de visions angoissantes que de douces rêveries aquatiques…

Cela pose la question du traitement des représentations collectées. L'analyse symboliste, et en particulier celle bachelardienne peut apparaître séduisante par l'imaginaire sensoriel auquel elle se réfère. Cependant, son postulat d'un contenu universel inconscient apparaît peu compatible avec la diversité des faits de terrain, alors « tirés » vers une interprétation relevant plus des présupposés théoriques du chercheur que de la culture étudiée. Comme alternative à l'analyse symboliste, les anthropologues ont développé une approche structuraliste qui prend comme objet non pas le contenu des représentations mais les relations qu'elles entretiennent.

2) Le symbolique comme système

Les anthropologues structuralistes proposent une analyse radicalement différente de celle des symbolistes : il ne s'agit plus de prendre comme objet d'étude le contenu des représentations associées par exemple au bateau et à la vie en ville, mais d'étudier les relations entre ces deux éléments, c'est-à-dire le rapport entre le bateau et la ville. Ainsi, il ne s'agit plus de dégager une symbolique propre au bateau de plaisance d'une part et à la ville d'autre part, mais un ensemble de représentations dont les relations fonctionnent en système. Chaque culture se singularise par le choix, toujours arbitraire, des représentations associées à tout élément de la culture (objets, lieux, pratiques, relations sociales, etc.). L'universalité est à déceler, non pas dans le contenu, mais dans les rapports entre les éléments du système. Cette option théorique résout le problème posé par l'hypothèse d'un « sens » universel et collectif, mais en soulève d'autres, en particulier celui de la réification de la « structure » et celui de l'évacuation du sujet et plus particulièrement du sujet incorporé, c'est-à-dire considéré dans son être corporel.

Les relations entre les représentations

Pour Marcel Henaff, la théorie symbolique de la société de Claude Lévi-Strauss « se définit d'abord par ce qu'elle récuse : le fonctionnalisme utilitarisme ou l'écologisme biologique. […] Il y a symbolisme dans et par une transformation de l'élément simplement utile et fonctionnel en quelque chose qui, dans une culture particulière, est valorisé et chargé de signification. Cela peut concerner par exemple des vêtements, des aliments, des objets, des habitations, des instruments, des plantes, des animaux, etc. Si bien que l'expérience la plus immédiate des choses et des situations n'est pas séparable des représentations qui leur confèrent leur statut symbolique »[1]. En effet, les ethnologues ne peuvent se satisfaire d'une explication liée à l'utilité des éléments (la maison sert à abriter) ou à leur naturalité (l'être humain se construit un abri par instinct, à la manière de nombreux animaux).

Cependant, pour Lévi-Strauss, les éléments auxquels sont attachées des représentations ne délivrent pas eux-mêmes un message, un sens spécifique. C'est leur

[1] Marcel HENAFF, *Claude Lévi-Strauss et l'anthropologie structurale*, Paris, Belfond, 1991, p. 176-178.

position réciproque qui fait sens : « Cette méthode repose sur une conception "relativiste" des symboles. […] Seuls comptent les rapports d'opposition s'établissant entre ces éléments à l'intérieur d'un certain nombre de domaines ou de codes. Ce que l'analyse structurale de tout corpus symbolique met en évidence est moins un contenu sémantique qu'un système de classement ou encore une logique formelle d'organisation. »[1]

Pour les ethnologues structuralistes, la question du choix de l'habitation sur un voilier ne peut pas s'expliquer par une symbolique propre au voilier (les plaisanciers préfèrent dormir à bord plutôt qu'à terre car le sommeil à bord leur rappelle leur vie intra-utérine) mais par les relations d'opposition que les plaisanciers établissent entre la vie en mer et la vie à terre. À la vie en mer correspond la « liberté », le bateau représentant un « refuge » contre les nuisances terrestres, sources d'aliénation.

Je montrerai dans la section suivante que les oppositions comme liberté-aliénation, mer-ville, famille réunie-famille éclatée, santé-maladie, virginité-pollution et marins-terriens sont présentes dans les discours des plaisanciers d'aujourd'hui comme dans ceux des yachtsmen français de la fin du 19e siècle. On peut faire l'hypothèse que ces pôles de représentations opposés constituent une « logique formelle » propre à la culture plaisancière française. La problématique est celle de l'homologie entre les logiques formelles (les oppositions) repérables dans les règles de navigation, l'organisation spatiale des voiliers, les discours et les pratiques des plaisanciers.

Cependant, cette logique holiste n'est pas toute la culture et ne rend pas compte des micro-changements diachroniques, ni de la question du rapport des individus à cette logique. Cette réserve constitue la problématique centrale de ce chapitre, c'est-à-dire la question de l'articulation des logiques formelles repérables dans les discours, les pratiques, les réglementations et l'organisation spatiale avec la diversité des pratiques réellement observées chez (et vécues par) les habitants des voiliers.

L'analyse spatiale de la maison Kabyle

Cette conception du symbolique qui forme un système, inspirée de la linguistique saussurienne, est largement utilisée dans les travaux anthropologiques sur l'habitation. Le sociologue Pierre Bourdieu a développé dans un article, au début de sa carrière, une analyse structuraliste de la maison kabyle qui fait référence en anthropologie. Cette approche permet de ne pas négliger, dans la description de la maison, la « localisation et l'orientation des choses et des activités »[2].

Décrire les choses et les activités sans les situer (les unes par rapport aux autres dans la maison et par rapport à l'espace de la maison), ni les orienter (par rapport à l'extérieur et en particulier au lever du soleil) n'a que peu d'intérêt pour Pierre Bourdieu. En effet, il considère la maison comme insérée dans le système plus vaste des « représentations magiques » et des « pratiques rituelles ». Par une opération logique, une « abstraction initiale », il propose d' « arracher » la maison à ce système et de la traiter elle-même comme un système au sein duquel « la localisation et l'orientation des choses et des activités » ont un sens et une fonction les unes par rapport aux autres.

[1] Gérard LENCLUD, « Symbolisme »…, *op. cit.*, p. 690.
[2] Pierre BOURDIEU, « La maison ou le monde renversé », p. 61-82 in *Esquisse d'une théorie de la pratique, précédé de trois études d'ethnologie kabyle,* Paris, Seuil, 2000 [1972], p. 193-194 (Note 3).

L'auteur procède à une opération logique (une « abstraction initiale ») qui considère les limites de l'habitation, représentées sur un plan, comme les limites du système. Cette abstraction procède par la figuration de l'espace habité en un plan. Y sont dessinés les murs, les deux portes avant et arrière ainsi que divers objets : métier à tisser, fusil, moulin, etc.

Cette façon d'analyser l'espace de la maison est classique en ethnologie. Cependant, elle soulève différentes questions. En effet, la représentation en plan est liée à notre propre culture occidentale et plus particulièrement à la culture professionnelle des architectes qui, on l'a vu, créent un « espace de représentation ». Le fait d'utiliser cette représentation de l'espace sans commenter ses effets dans l'interprétation qu'en fait le chercheur revient à nier la propre implication de ce dernier dans la recherche. Son interprétation risque alors de n'être que le reflet de ses propres catégories d'analyse.

La figuration en plan de l'espace n'est pas sans conséquences : en effet, elle réduit l'analyse à la seule disposition spatiale des objets dans un cadre défini par les limites de l'habitation. De plus, elle réduit, au sens propre, l'espace par l'échelle. Un espace d'habitation se trouve réduit à l'échelle d'une feuille de papier : est-ce le même espace ? Les opérations logiques que produit le chercheur ne sont-elles pas comparables à celles d'une recherche expérimentale ? Ainsi, les résultats ne sont-ils pas propres aux seules conditions de l'expérimentation, c'est-à-dire au plan ? De plus, il y a transformation d'un espace en trois dimensions (ou plus, si on prend en compte l'espace sensoriel : odeurs, luminosités, sons, et mouvements pour le voilier) en un espace en deux dimensions, vu de dessus. En effet, il me semble que l'on ne peut pas négliger la façon dont le chercheur construit ses opérations logiques : il est penché sur sa feuille, et imagine, d'en haut, les logiques inhérentes à cet espace. Ainsi, Pierre Bourdieu décrit le foyer de la maison kabyle comme « une cavité circulaire de quelques centimètres de profondeur en son centre, autour de laquelle trois grosses pierres destinées à recevoir les ustensiles de cuisine sont disposées en triangle. »[1] La question soulevée est celle de la conformité des catégories spatiales utilisées par le chercheur avec celles des habitants : dans leur discours d'une part, et dans leur vécu de l'espace d'autre part. Pour eux, le foyer est-il « circulaire » ? Voient-ils le « triangle » formé par les trois grosses pierres ?

Les études sur l'habitation privilégient l'analyse des représentations de plans vus de dessus à celles des coupes ou bien de croquis ou photographies représentant la perspective, la profondeur des volumes et les saillies des objets. Le choix d'un support de représentation n'est pas neutre mais bien propice à un certain type d'analyse.

Ainsi, le plan est une représentation de l'espace d'habitation adéquat à une analyse de type structuraliste. En effet, il permet une opération logique d'abstraction des objets qui sont ensuite mis en relation dans l'espace intérieur de la maison (c'est la « localisation ») et extérieur (c'est « l'orientation »). Cependant, rien n'indique que la complexité de l'habitation se résume à des opérations logiques s'effectuant dans un espace en deux dimensions.

Céline Rosselin explique que pendant son étude des logements à une pièce, elle prit des photographies qu'elle considéra longtemps comme « ratées ». En effet, des meubles venaient s'immiscer au premier plan et entravaient la perspective de la pièce représentée sur le cliché. Un objectif grand angle aurait pu palier cette faute de goût photographique. Or, l'auteure s'aperçut par la suite qu'au contraire, ces photos étaient loin d'être ratées car elles permettaient de travailler sur la problématique de l'incorporation de l'espace restreint :

> En fait, je me suis rendue compte que l'objectif traduisait non plus une réalité visuelle, car mon œil dépassait le cadre restreint de la photographie, mais une expérience corporelle.

[1] Pierre BOURDIEU, « La maison ou le monde renversé »…, *op. cit.*, p. 63.

> Une expérience que j'ai faite et que les habitants ont dû faire avant d'incorporer l'espace. Cette porte qui m'a gênée pour prendre la photographie est la porte qui me gêne effectivement pour engager mon corps dans ce « une pièce ». L'appareil photographique enregistrait les données d'un espace encore étranger, où l'ouverture de la porte est insuffisante au corps habitué à pénétrer dans des espaces plus grands, où les coins des meubles sont anguleux, où les trajets entre ceux-ci sont à apprendre.[1]

Sur un plan, les objets figurés sont statiques. Or, certains d'entre eux, sont, dans la pratique, manipulés. Pierre Bourdieu n'indique pas ce que représente la place qui leur est attribuée sur le plan : sont-ce des emplacements qu'il a lui-même observés à un moment précis, ceux que d'autres ethnologues ont observé, ou bien ceux prescrits par les habitants ? De plus, les objets n'ont pas toujours été placés dans la maison : ont-ils été importés de l'extérieur ou bien fabriqués en son sein ? Y restent-ils toujours ? Sont-ils parfois donnés, prêtés, déplacés ?

Les activités analysées par l'auteur ne sont pas représentées sur le plan. Le fait de représenter les objets et non les activités au cours desquelles ils sont manipulés conduit à privilégier le statut de l'objet par rapport à l'activité. Or, ce choix est propre à « l'approche muséographique »[2] ou « patrimoniale » qui caractérise les études françaises portant sur les objets et l'habitation. Les objets et l'habitation sont traités par l'ethnographie comme des « preuves objectives ». Ils sont « porteurs de représentations » et « figés ». Ils ne sont pas perçus comme incorporés dans le mouvement des activités quotidiennes des habitants : « À l'image de l'ensemble de la culture matérielle étudiée par l'ethnographie classique, l'habitation a été vidée de son contenu humain, des corps et des gestes des habitants. »[3]

Je suis d'autant plus sensible à ces interrogations que j'ai choisi, dans les premières années de thèse, de constituer un corpus de plans de voiliers de plaisance issus du journal *Le Yacht*, première revue nautique française éditée depuis 1878. Le mode de représentation du voilier par plan est lié à la place importante de la culture architecturale dans la constitution de la pratique. Le plan de voilier peut aussi être considéré comme un objet d'appropriation du voilier par les plaisanciers qui parfois le dessinent, et dans tous les cas le lisent, imaginant alors les courbes et les mouvements du bateau représenté.

Outre le fait que le plan de voilier soit une représentation chère aux plaisanciers, j'ai tenté de soumettre ce corpus à une analyse structuraliste. Il en résulte un modèle de voilier orienté selon les oppositions tribord-bâbord, avant-arrière, haut (pont)-bas (cabine), extérieur-intérieur, homme-femme. Les espaces intérieurs et extérieurs présentent des éléments d'aménagement (meubles, cloisons, objets) dont l'organisation peut aussi être interprétée en terme d'oppositions logiques calquées sur celles liées à l'orientation du bateau.

L'analyse structuraliste de l'habitation à partir d'une représentation de l'espace par plan a pour objectif de mettre à jour une représentation du monde fondé sur des oppositions logiques. L'habitation a un double statut : elle est d'une part un élément du vaste système dans lequel elle s'insère, et d'autre part elle est elle-même un système qui reproduit les oppositions logiques qui structurent le « vaste système ».

Cette approche anthropologique de l'habitation laisse peu de place à l'étude des pratiques habitantes qui ne s'inscrivent pas dans les logiques recherchées. En effet, le chercheur structuraliste tente de trouver une logique, une cohérence à la diversité, au désordre apparent de la réalité. Les pratiques individuelles d'habitation ne sont pas, dans la pratique de la vie quotidienne, régies formellement par des logiques : les individus bricolent, composent, incorporent les objets et les lieux, se subjectivent dans l'acte d'habiter. Ce lieu de création de

[1] Céline ROSSELIN, *Habiter une pièce, une ethnographie des espaces par la culture matérielle…, op. cit.,* p. 166.
[2] *Id.*, p. 139.
[3] *Ibid.*, p. 341.

la culture n'est pas pris comme objet d'étude du structuralisme. Aussi, Céline Rosselin choisit de ne pas utiliser les représentations par plans des logements à une pièce : « Les nombreux gestes sur les objets décrits dans cette section alimentent la construction des espaces sans les séparer de façon univoque, mais en les articulant. C'est dans ce sens qu'ils suppléent à l'absence de cloisons sans reproduire un découpage spatial rigide de la pièce. Les habitants des "une pièce" inventent ainsi un mode d'occupation de leur espace diversifié que la représentation à l'aide de plans des "une pièce" ne saurait approcher. »[1]

Pour ma part, j'ai fait le choix d'accorder une large place à l'analyse des plans du fait que ceux-ci constituent un mode de représentation du voilier approprié par les plaisanciers. De plus, leur étude diachronique et synchronique permet une ethnographie de la culture matérielle du voilier. J'ai montré qu'il est nécessaire d'introduire la culture architecturale pour comprendre l'habitation du voilier par son équipage. En effet, les plaisanciers achètent, louent, restaurent, construisent un bateau conçu selon des normes d'aménagement architecturales qui ne sont pas remises en cause. Ainsi, dans ce travail, les plans de voiliers ont d'abord un statut de source avant d'être le support d'une construction théorique.

L'analyse structuraliste des plans soulève d'autres questions et en particulier celle du lien entre les logiques formelles des représentations du monde et celles de l'habiter quotidien.

La maison comme représentation du monde

Pour Pierre Bourdieu, les éléments du système (les « choses et activités ») sont considérés dans leurs relations à l'intérieur du système, c'est-à-dire dans la maison kabyle. Il distingue une « partie basse » qui s'oppose à une « partie haute » de la même manière que le « féminin » au « masculin » et le « dedans » au « dehors »[2].

Les mêmes relations d'opposition régissent d'une part l'organisation des choses et des activités de la maison et d'autre part l'organisation du monde extérieur dont fait partie la maison : « Microcosme organisé selon les mêmes oppositions et les mêmes homologies qui ordonnent tout l'univers, la maison entretient une relation d'homologie avec le reste de l'univers ; mais, d'un autre point de vue, le monde de la maison pris dans son ensemble est avec le reste du monde dans une relation d'opposition dont les principes ne sont autres que ceux qui organisent tant l'espace intérieur de la maison que le reste du monde et, plus généralement, tous les domaines de l'existence. »[3]

L'extrapolation de cette logique en dehors du cadre de la société kabyle a pour conséquence de considérer que le système symbolique d'une habitation fonctionne selon les mêmes oppositions que celles de la société où elle s'insère. Ce point de vue contribue à considérer la maison comme un simple reflet social. Une analyse structuraliste de l'habitation suffirait alors pour mettre à jour les logiques formelles propres à la culture étudiée, selon la logique des poupées russes, toutes semblables mais chacune de taille différente et s'emboîtant les unes dans les autres.

Il peut sembler surprenant que l'analyse structuraliste de la maison kabyle associe à l'habitation des contenus proches de ceux de l'interprétation symboliste. En effet, comme chez Gaston Bachelard, la maison est en fin de compte féminine. Son opposition interne entre une partie haute et basse présente l'ambiguïté propre aux symboles présentés par Jean Chevalier et Alain Gheerbrant. Comme chez Mircea Eliade, la maison est en fait un microcosme, c'est-à-dire un cosmos en miniature. Plus généralement, tout comme l'analyse

[1] Céline ROSSELIN, *Habiter une pièce…, op. cit.*, p. 296.
[2] Pierre BOURDIEU, « La maison ou le monde renversé »…, *op. cit.*, p. 66.
[3] *Id.*, p. 71.

symboliste, l'interprétation structuraliste bourdieusienne de l'habitation a pour objectif de mettre à jour un ordre des choses qui organise la société. C'est une analyse holiste qui laisse peu de place aux initiatives personnelles des habitants.

Cette conception de l'habitation a orienté les premières années de mon travail de thèse. Par la comparaison diachronique des plans, je souhaite alors mettre à jour une logique spatiale propre aux voiliers de plaisance. Les oppositions décelées dans l'habitation plaisancière sont-elles en relation homologique avec celles régissant la culture plaisancière comprise comme l'ensemble des pratiques observées, des discours entendus et des interactions dans lesquelles je suis prise en naviguant ?

Ce choix théorique a pour conséquences de considérer l'habitation comme un système clos, dont la signification en terme de logique formelle peut être interprétée sans se référer aux choses et activités extérieures. Mais est-ce pertinent ? Peut-on vraiment faire une interprétation structuraliste de la maison sans se référer à l'ensemble des lieux parcourus par les habitants ? Par homologie, l'interprétation propre à la maison est étendue à l'ensemble de la société. L'habitation plaisancière est-elle une « cristallisation » matérielle du système symbolique qui structure la société ? Les travaux de Claude Lévi-Strauss et de Pierre Bourdieu s'inscrivent dans une position déterministe et holiste propre au courant structuraliste français. Dans la lignée durkheimienne, ils accordent une place déterminante aux logiques sociales qui en quelque sorte conditionnent les pratiques individuelles. Ce courant théorique a également fortement inspiré les travaux portant sur l'habitation française.

L'étude ethnologique des formes du bâti en France : une anthropologie de l'architecture

Une grande part des travaux « d'anthropologie du proche » s'intéressant à l'habitation s'est portée sur l'architecture rurale française. Ils furent initiés par l'équipe du Musée national des Arts et Traditions Populaires dès 1942. Les chercheurs se sont attachés à décrire les formes extérieures et la distribution intérieure des habitations rurales traditionnelles. Ils ont établi les plans d'habitations vouées à une disparition prochaine. La démarche entreprise avait une visée patrimoniale[1].

Types et genres

Au-delà de la visée patrimoniale, le programme de recherche est fondé sur une hypothèse structuraliste : il s'agit de donner une image précise du « système des formes architecturales employées dans la France rurale ». L'objet d'étude est clairement l'habitation en tant que forme architecturale.

Une typologie est élaborée dans une optique structuraliste dont l'objectif est la mise en évidence d'un système qui donnerait une cohérence aux variations typologiques observées sur le terrain. C'est dans cette optique comparative que se situe l'intérêt des différents volumes consacrés aux régions françaises. Bien que Jean Cuisenier se déclare prudent vis-à-vis de l'hypothèse d'un système ordonnant « l'ensemble des maisons rurales de France » [2], il

[1] Jean CUISENIER, « L'architecture rurale française », p. 9 in : *L'architecture rurale française : corpus des genres, des types et des variantes. Bretagne*, Paris, Berger-Levrault, 1985.

[2] Jean CUISENIER, « Propositions théoriques et conventions terminologiques pour une typologie de l'architecture rurale », p. 11-18 in : *L'architecture rurale française : corpus des genres, des types et des variantes. Bretagne*, Paris, Berger-Levrault, 1985, p.12.

propose une méthode de recherche typologique fondée sur cette hypothèse : une classification qui distingue des « types » architecturaux, nés de l'interprétation du chercheur, des « genres », issus des représentations des habitants : « Les usagers, en effet, sont multiples, leurs points de vue sont plus ou moins contradictoires, leur consensus est plus ou moins large. Une critique des genres est donc toujours nécessaire pour parvenir à identifier des types. » [1]

L'auteur s'inscrit clairement dans une tradition de pensée qui suppose une signification à l'ensemble architectural. Ce sens est accessible au chercheur et non à l'habitant, tout comme la théorie du symbolisme supposant un contenu archétypal collectif inconscient que le chercheur s'attache à mettre en évidence grâce à son savoir, au-delà des représentations individuelles. Le travail de recherche de l'ethnologue est perçu comme une traduction d'une langue à une autre.

Le modèle lexical est utilisé par l'auteur pour rendre compte de l'activité architecturale. La « langue » architecturale du bâtisseur est reconstituée *a posteriori.* Elle est à distinguer du langage : la langue est le système de signes verbaux à la disposition des locuteurs ; le langage est l'utilisation personnelle de la langue par les locuteurs. Ce qui intéresse l'anthropologie structuraliste est la langue et non le langage. Jean Cuisenier se pose la question de la langue de l'architecture rurale, et non de son langage.

La typologie recommandée ne prend pas seulement en compte « les composantes architecturales ». Elle intègre aussi « les contraintes de programme (sites, convenances sociales, moyens d'exécution) » et les « procédés de construction (matériaux et techniques) ». Pour chaque type, le chercheur doit trouver un exemple appelé « spécimen ». L'objectif de la typologie est « de raisonner le choix des spécimens. Son résultat est donc un échantillon régional raisonné ». La typologie organisée en types, sous-types, variantes et spécimens s'organise sur le modèle classificatoire élaboré dans les sciences de la nature.

L'auteur précise cependant que « les maisons rurales ne sont pas des produits de la nature »[2]. Ce qui distingue les classifications des maisons rurales des espèces végétales ou animales, ce sont les processus de reproduction : alors que ces dernières se reproduisent « par génération », c'est-à-dire de manière « naturelle », les maisons rurales sont des « produits de l'activité humaine » dont les spécimens étudiés sont reproduits de manière « non naturelle », c'est-à-dire culturelle.

Ce n'est « qu'à travers les œuvres » que le corpus doit restituer ces « traces » de « reproduction et de production de la maison ». La visée patrimoniale ou muséographique domine, les « objets-maisons » étant répertoriés et classifiés selon une typologie proche des sciences naturelles. Les maisons changent de statut : d'habitations de communautés ou de sociétés rurales françaises elles deviennent des « œuvres » dignes d'être répertoriées et classées selon une typologie qui, peut-être, permettra de mettre à jour la logique systémique, l'ordre formel auxquels leur architecture obéit. Les activités culturelles de « reproduction et de production » ne sont que des objets de recherche secondaires. L'activité de consommation, c'est-à-dire d'habitation de la maison, n'est pas évoquée.

Je me suis posée la question de la pertinence de l'application de cette démarche classificatoire au corpus des plans de voiliers habitables que j'ai constitué : prendre pour objet d'étude anthropologique les formes architecturales du voilier sans faire référence aux « traces » matérielles de son habitation pratique et quotidienne ne correspond pas à mon projet de recherche. J'ai donc fait un premier choix en constituant un corpus de plans des aménagements intérieurs, en excluant les plans de la carène – à la grande déception des plaisanciers passionnés d'architecture navale… Toute la difficulté consiste à trouver le moyen

[1] Jean CUISENIER, « Propositions théoriques et conventions terminologiques pour une typologie de l'architecture rurale »…, *op. cit.*
[2] *Id.*

de réintroduire les personnes dans l'analyse du corpus de plans. Je me suis donc attachée aux annotations figurées sur les plans ainsi qu'aux discours qui y sont associés.

Une logique classificatoire par « types » de plans d'architectes peut être pertinente. En effet, la référence aux architectes navals est importante dans le rapport des plaisanciers à leur voilier (ils disent naviguer « Sur un plan Harlé » ou « Joubert » par exemple). Ces « types » s'exemplifient dans des « spécimens » en associant des représentations à des particularités architecturales. En revanche, je ne suivrai pas l'auteur dans l'hypothèse d'un système logique ordonnant ces types.

Je montrerai qu'un « type » d'aménagement intérieur s'impose à travers le temps. La comparaison avec les travaux socio-historiques portant sur les aménagements des habitations à terre permet de faire l'hypothèse que l'aménagement des voiliers suit un modèle d'habitation « bourgeois ». Des « sous-types » et des « variantes » peuvent être distingués. Cependant, la problématique que je développe dans ce travail n'est pas celle de la nature de ce modèle (est-ce un type architectural appartenant à une logique systémique ?) ni celle de l'élaboration d'une typologie exhaustive et représentative de l'architecture plaisancière française. Elle concerne la relation entre normes idéologiques et contraintes matérielles du modèle d'aménagement du voilier et les pratiques quotidiennes d'habitation.

Le dessin des architectes

Une part de l'ethnologie française s'est donc donnée comme objet de recherche « l'architecture » du bâti. Parler d'architecture, c'est d'abord faire référence au groupe social ou professionnel qui a conçu ce bâti : architectes et/ou artisans. Jean Cuisenier différencie les façons de bâtir des « agents de l'architecture savante » de celles des « architectes ruraux » :

> À la différence en effet des agents de l'architecture savante, dont l'activité spécifique consiste à élaborer un *projet* à partir d'un *programme*, les architectes et bâtisseurs ruraux n'articulent pas des projets explicites qu'ils fixeraient par le dessin, et ne disposent que rarement de programmes explicites qui les lieraient par un descriptif écrit. […] Mais les architectes et bâtisseurs ruraux n'ont pas le même rapport au projet que les architectes d'Académie. Ils travaillent plutôt comme des charpentiers de la marine, dans un genre bien déterminé, et avec l'aide, le cas échéant, de calibres et de gabarits, non par la médiation de plans graphiquement tracés et de dessins d'exécution. Les projets formés par les bâtisseurs et effectivement exécutés sont, à la vérité, des *variantes* de modèles réalisés : on se met à bâtir une maison d'un genre bien connu localement, dont des spécimens nombreux donnent des exemples, la maison d'un tel, qui est ici, ou de tel autre, qui est là. L'opération architecturale consiste donc, en ce qu'elle est spécifique, à *produire une variante* : pure reproduction d'une autre maison que le bâtisseur prend pour modèle réalisé ; adaptation du modèle réalisé aux contraintes d'un autre programme par commutation de parties constitutives ou par réarrangement des mêmes parties ; création d'une variante significative qui sera prise elle-même comme modèle par d'autres bâtisseurs.[1]

En plaisance, la distinction entre architecture savante et traditionnelle a pu être pertinente jusqu'à une époque qui reste à déterminer[2]. En effet, les chantiers navals élaboraient traditionnellement les bateaux de pêche à partir de modèles réduits de coques de navires. Le modèle de l'architecture savante s'est imposé dès la fin du 19e siècle, comme le

[1] Jean CUISENIER, « Propositions théoriques et conventions terminologiques pour une typologie de l'architecture rurale »…, *op. cit.*, p. 11.

[2] Une étude d'histoire culturelle et sociale sur les chantiers de construction de voiliers de plaisance reste à faire.

montrent les nombreux plans de voiliers dans *Le Yacht*. Je ne connais pas de sources pouvant indiquer si les plans étaient utilisés par les chantiers. Aujourd'hui, les architectes navals comme les chantiers travaillent à partir de plans. Les représentations graphiques interviennent à différents niveaux de la construction et de l'appropriation du voilier de plaisance : les représentations du bateau par les architectes lors de sa conception sont à différencier de celles présentées dans les revues nautiques et de celles utilisées par les plaisanciers qui s'approprient ainsi leur bateau à partir de sa représentation graphique.

En architecture navale, la notion de programme est en effet très importante. L'architecte élabore un projet à partir du programme de navigation de son client, dans le cas de la conception d'un bateau prototype, ou bien d'après le programme élaboré par l'équipe marketing du chantier, dans le cas de la conception d'un bateau de série. Cependant, les réponses architecturales proposées dans le projet se font quasiment toujours en référence à des modèles de bateaux déjà existants. Ainsi, le directeur de production d'un grand chantier français explique la façon de créer un nouveau bateau : « On prend le modèle de la concurrence, on rajoute deux centimètres ici, on en enlève dix là, et voilà »[1]. Comme pour l'architecture rurale, l'architecture navale savante est une architecture de « variantes » à partir de « types » architecturaux réduits.

De nombreux travaux sociologiques portant sur l'architecture des habitations décrivent la constance de modèles architecturaux à travers le temps. Certains, comme Christian Moley[2], dénoncent cet immobilisme ainsi que l'inadéquation entre les solutions architecturales proposées et les pratiques des habitants. La question du décalage entre les projets architecturaux et les pratiques habitantes est en effet au cœur de ce travail sur le voilier de plaisance.

L'analyse des projets architecturaux est souvent faite, tant par les sociologues que par les ethnologues, en terme d'incarnation (de « cristallisation ») de modèles culturels dans la matérialité de l'habitation. Pour ma part, du fait de la particularité d'un terrain où les architectes navals sont eux-mêmes des plaisanciers et où les plaisanciers, à leurs heures de loisir, achètent, regardent, commentent, imaginent, utilisent, créent des plans de voiliers, je propose d'analyser les projets architecturaux comme des « pratiques d'espace », expression utilisé par Marion Segaud et Françoise Paul-Lévy. Etudier l'habitation comme architecture, c'est s'intéresser à sa conception par des acteurs spécifiques, les architectes, à partir d'un produit culturel particulier, le projet architectural, associant programme écrit et représentation graphique. La spécificité de l'étude de l'habitation en tant qu'architecture implique donc de prendre pour objet un espace spécifique. Cet espace, appelé « espace de représentation » par Marion Segaud et Françoise Paul-Lévy est nommé « espace architectural » par Philippe Boudon : « Cet espace est défini comme l'ensemble de l'espace vrai des édifices et de l'espace mental de l'architecte (ou de toute autre personne) projetant dans l'espace vrai. Cette projection s'effectue par une dialectique conception-perception : de même que la conception de l'espace architectural fait intervenir la perception, de même la perception de l'espace architectural ne peut pas ne pas faire intervenir la conception. Percevoir l'espace architectural c'est le percevoir comme *ayant-été-conçu* »[3].

Pour ces auteurs, l'étude de l'habitation en tant qu'architecture implique d'étudier la conception des bâtiments par l'architecte, tant comme l'indice d'un modèle culturel que comme celui d'une pratique personnelle d'habitation, ici le voilier de plaisance.

---

[1] Entretien effectué auprès du responsable des ressources humaines d'un grand chantier de la côte atlantique en 1999.

[2] Christian MOLEY, *L'Architecture du Logement. Culture et logiques d'une norme héritée*, Paris, Economica, 1998.

[3] Philippe BOUDON, *Sur l'espace architectural. Essai d'épistémologie de l'architecture*, Paris, Dunod, 1971, p. 59.

La problématisation de l'habitation telle qu'elle s'est construite en anthropologie ne pose pas la question de l'habiter, c'est-à-dire des pratiques quotidiennes des habitants, comme objet d'étude principal. Aussi, pour Marie-Pascale Mallé, l'étude des plans d'habitation et l'élaboration d'une typologie ne suffisent pas pour « comprendre une maison ». Pour cela, il est nécessaire de mettre en évidence les pratiques quotidiennes des habitants : « Tout cela pour dire qu'un plan ne suffit pas à comprendre une maison, tout comme une typologie de plans ne permet qu'une approche limitée des modèles architecturaux. Il faut faire intervenir d'autres données comme le trajet réel, l'usage des pièces ou l'existence de structures mobiles qui peuvent en modifier le fonctionnement (échelle, aménagement des abords l'hiver, etc.). »[1]

Mais est-ce la maison qu'il s'agit de comprendre ou bien les habitants qui l'habitent ? Les limites d'une analyse structurale se posent pour la compréhension de la maison ou bien pour celle des façons d'habiter qui s'y déroulent ? Pour Céline Rosselin, « l'approche structurale des logements ou des habitations conduisent à des analyses hermétiques aux modes d'habiter quotidiens. […] Elles offrent un bon support à une étude symbolique des habitations, mais n'ouvrent pas sur la question de l'habiter proprement dite. Parce que certaines dimensions ne sont pas considérées conjointement, en l'occurrence les habitants, l'habitation et les actions des habitants, et la temporalité du quotidien, elles fixent la réflexion sur des données spatiales dont l'impression qu'elles sont immuables s'impose aux lecteurs. »[2]

Céline Rosselin cite Michel de Certeau qui oppose l'espace aux lieux. Ce dernier définit le « lieu » comme un « ordre des choses » statique et indépendant de l'habitant. À l'opposé, « l'espace », pratiqué par l'habitant, est dynamique et fruit de la créativité individuelle : « La distinction opérée par Michel de Certeau entre les termes de lieu et d'espace, permet de comprendre ces deux points de vue de chercheurs dont l'un se focalisera plus sur la dimension symbolique de l'habitation, l'autre sur une analyse des modes d'habiter »[3]. Pour Céline Rosselin, l'approche structurale s'oppose à l'approche dynamique, comme les « lieux » s'opposent aux « espaces » selon la définition proposée par Michel de Certeau : « Le lieu pourrait être ce qui se déroule sous mes yeux sans que j'en sois actrice, tandis que je suis dans l'espace, j'agis dans l'espace, j'agis l'espace. Il semble que le lieu s'oppose aux espaces comme l'extériorité à l'intériorité. Le lieu est découverte, premières identifications, les espaces sont incorporation, vécus »[4].

L'auteure propose une lecture du texte de Michel de Certeau que je ne partage pas entièrement. En effet, je montrerai dans la prochaine section que l'opposition des lieux aux espaces ne se limite pas à désigner des objets de recherche différents (les lieux d'une part, les espaces d'autre part) auxquels seraient adaptées des théories appropriées (le structuralisme d'une part, la culture matérielle d'autre part). En effet, Michel de Certeau montre que c'est par rapport aux lieux que se définissent les espaces. Espaces et lieux s'opposent, mais ils sont liés. Comment séparer les actions habitantes des lieux où elles prennent vie ? Comment parler des pratiques d'espace sans parler des lieux, c'est-à-dire de « l'ordre des choses » qui les contraint et les crée en même temps ? C'est parce que le voilier gîte et que les aménagements ne sont pas adaptés à la gîte que les plaisanciers inventent des pratiques d'espace pour continuer à manger et dormir dans un environnement pour le moins bancal.

L'étude de l'habiter n'est-elle pas celle de l'action individuelle et créatrice dans un cadre matériel, social et culturel donné ? Ce cadre, objet de recherche des structuralistes, ne

[1] Marie-Pascale MALLÉ, « L'inventaire de l'habitat rural, un exemple : les Hautes-Alpes », p. 59-65 in : *Habitat et espace dans le monde rural*, Paris, MSH, 1988.
[2] Céline ROSSELIN, *Habiter une pièce…, op. cit.*, p. 279.
[3] *Id.*, p. 280.
[4] *Ibid*.

serait-il pas le point de départ des ruses et pratiques habitantes ? Comment parler alors de l'articulation et de l'indissociabilité des lieux et des espaces ?

Cette problématique n'a pas échappée à Céline Rosselin, qui, à quelques reprises, nuance l'opposition entre lieu et espace. En effet, elle précise que « la schématisation de ces espaces aboutirait à conclure que la toile de fonds, le décor, est fixe alors que la vie quotidienne est alimentée par un ensemble d'actions. Cependant, ces actions et ce décor sont inséparables les uns des autres et offrent à l'observateur une réalité extrêmement mouvante. »[1]

L'analyse des actions, jusqu'alors négligée par les ethnologues au profit du décor, induit un biais qui semblerait les rendre autonomes vis-à-vis de ce décor. Or, l'auteure reconnaît qu'actions et décor sont « inséparables ». La question des modalités de leur articulation reste cependant en suspens.

Une approche individuelle de la création des représentations dans l'action sur la matière est envisagée par l'auteure comme le complément de celle des actions[2]. Ce programme de recherche est développé dans les études sur « l'habiter », concept qu'il s'agit maintenant de préciser.

B. L'habiter

La maison n'est qu'une des multiples formes possibles d'habitation. Le voilier, la tente, le cabanon, l'immeuble de logement collectif sont des formes d'habitations. Tout lieu peut être transformé en espace d'habitation. S'intéresser à la manière dont une personne s'approprie son espace quotidien relève de « l'habiter ». L'objet d'étude n'est plus l'habitation en elle-même, mais la façon dont l'habitant habite les lieux. En anthropologie, deux postures épistémologiques proposent une interprétation de l'habiter.

La première, que je qualifie d' « habiter holiste », s'attache à montrer comment des logiques structurales, symboliques, sociales ou culturelles expliquent et / ou déterminent la façon dont l'individu habite son espace. L'objet d'étude est bien les pratiques quotidiennes des habitants et non l'habitation matérielle. Cependant, les pratiques observées constituent, de la même manière que l'organisation spatiale ou les objets de l'habitation, des indices de logiques holistes explicatives.

La deuxième, que je désigne comme l' « habiter individualiste », cherche à étudier la façon dont les individus composent, rusent, créent et se créent eux-mêmes dans la relation avec les multiples contraintes matérielles, sociales, culturelles et symboliques de leur habitation. En habitant leur espace, les individus acquièrent une identité, se subjectivent, incorporent les objets qui les entourent. Alors que dans l'habiter holiste la culture est perçue comme une logique structurant les pratiques et les discours, dans l'habiter individualiste elle est appréhendée comme étant en création dans la relation entre l'habitant et son habitation.

[1] Céline ROSSELIN, *Habiter une pièce…, op. cit.*, p. 277.
[2] *Id.*, p. 350.

1) L'habiter holiste

Les anthropologues ont souvent recours à une interprétation structuraliste pour rendre compte de « l'habiter » d'un lieu : l'individu reproduit un modèle d'habitation pensé comme un système. Les actions et le discours (ou autrement dit les pratiques et les représentations) de l'habitant s'expliquent par des structures sociales qu'elles révèlent, fonctionnant par couples d'opposition, comme l'explique Christian Bromberger : « C'est donc à la recherche des significations attachées aux espaces que je voudrais consacrer cette brève intervention. Je tâcherai de montrer que les significations assignées aux espaces forment un système, c'est-à-dire qu'elles se définissent réciproquement par une série d'oppositions logiques qui sous-tendent l'expérience sensible qu'ont les usagers des différents espaces qu'ils fréquentent. »[1]

L'expérience sensible sous-tendue par des logiques

Les usagers habitent l'espace de la maison selon des oppositions logiques propres à leur culture : droite-gauche, nord-sud, est-ouest, homme-femme, haut-bas, sec-humide, propre-sale, clair-obscur, dedans-dehors, privé-public, etc. Ces oppositions logiques règlent les rapports sociaux : relations entre les sexes, entre les classes d'âge, entre les membres de la famille et ceux qui ne le sont pas, entre groupes sociaux, entre classes sociales, etc. Elles règlent aussi le rapport du privé et du public, lié à la définition du groupe domestique ; celui du propre et du sale qui renvoie à celle de l'ordre et du désordre ainsi qu'au profane et au sacré.

Dans cette interprétation structuraliste, l' « expérience sensible » de l'habitant, c'est-à-dire l'habiter, est présentée comme sous-tendue par les oppositions logiques. Celles-ci forment un système qu'il s'agit de mettre à jour. L'habiter - comme pratiques et discours de l'habitant -, tout comme la matérialité de l'habitation, ne constituent que des objets de recherche partiels. Ils permettent à l'anthropologue de révéler un système logique propre au groupe social ou culturel, système qui constitue son objet de recherche.

Des pratiques habitantes engendrées par des modèles de classe ou culturels

J'ai montré que l'étude de l'habitation en ethnologie accorde une large place à l'étude du bâti en tant qu'architecture. Dans un souci de réintroduction de l'habitant dans l'habitation, des travaux ont porté sur la question de ses actions, avec notamment celle des « compétences » de l'habitant. Ainsi, Khalid Kajaj s'intéresse à la « compétence habitante » :

> Peu de tentatives ont été engagées pour reconnaître aux habitants des quartiers populaires leur compétence à être des acteurs de leur propre habitat, c'est-à-dire capables d'organiser

[1] Christian BROMBERGER, « Pratiques et représentations des espaces bâtis », p. 75-86 in : *Habitat et espace dans le monde rural*, Paris, MSH, 1988, p. 76.

> leur espace pour pouvoir y inscrire un certain nombre de pratiques engendrées par des modèles de classe ou des modèles culturels (cf. N. Haumont et M. Segaud). L'idée même que les habitants puissent avoir leur mot à dire, avec leurs formes d'expression esthétiques et urbaines, et être considérés comme des « acteurs », reste incongrue chez les « professionnels ». La question qui fonde notre réflexion est alors la suivante : comment une culture architecturale, voire une « compétence habitante », se diffuse-t-elle au-delà du projet conçu par l'architecte ? Cette question renvoie à la distinction entre une architecture « savante », qui tente d'imposer des normes urbanistiques et un plan rationnel, et une architecture « sauvage » qui cherche une légitimité et un « droit de cité ». Cela amène un rapport paradoxal entre la conception et la pratique d'appropriation de l'espace. Les deux schèmes tendent à s'autonomiser et sont de plus en plus interdépendants.[1]

Il y aurait une opposition entre la conception de l'espace par les architectes et celle des habitants. La compétence habitante est pensée comme la reconnaissance des habitants à pouvoir organiser leur espace en fonction de leurs propres normes culturelles. Il s'agit de mettre en évidence les modèles de classes ou culturels des habitants qui ne seraient pas pris en compte par les architectes dans la conception architecturale. Les habitants ne sont en fait reconnus comme compétents que dans leur appartenance à des modèles culturels ou de classe différents de ceux des architectes. La compétence que l'auteur leur reconnaît n'est donc pas individuelle. Elle fait uniquement référence au collectif auquel ils appartiennent. Ce point de vue soulève la question de la pertinence du recours à une interprétation holiste pour expliquer des comportements individuels d'appropriation de l'espace.

Modèle ou réalité ?

L'interprétation structuraliste, toujours dominante dans les travaux anthropologiques portant sur l'espace et l'habitation, appartient au paradigme holiste. Elle laisse en suspens la question de l'individu en tant que sujet, lieu de création de la culture. Bernard Valade en livre une analyse :

> Selon [les conceptions de la totalité sociale aujourd'hui qualifiées de « holistes »], toute société est par essence holiste et hiérarchique – et elle le demeure même si une idéologie individualiste et démocratique veut la fonder sur la négation de ces principes. Elle est holiste, parce que la totalité sociale est aussi logiquement qu'ontologiquement antérieure aux parties qui la forment ; elle est hiérarchique par la formule logique qui toujours relie chaque élément à l'ensemble. […] La démarche inaugurée par C. Lévi-Strauss dans *Les structures élémentaires de la parenté* (1949) a été étendue de l'anthropologie « sociale » à l'anthropologie « économique » et à l'anthropologie « toute entière » (y compris historique). […] Toujours, il s'agit de décrire des structures, d'en saisir l'évolution et d'en expliquer la logique. […] En histoire et en sociologie, on a dénoncé le mythe d'une totalité englobante, d'une « globalité » à laquelle renverraient les évènements et les actions individuelles qui ne possèdent pas en eux-mêmes leur signification.[2]

[1] Khalid KAJAJ, « L'architecte et le « populaire » ou le projet urbain à l'épreuve de la valeur d'usage », p. 269-285 in : *Cultures et habitats. Douze contributions à une ethnologie de la maison*, Paris, L'Harmattan, 1999.
[2] Bernard VALADE, « De l'explication dans les sciences sociales : holisme et individualisme », p. 357-405 in : *Epistémologie des sciences sociales,* Paris, PUF, 2001, p. 363-365.

L'auteur reprend la critique faite au structuralisme qui utilise l'analyse structurale comme une méthode d'analyse et comme un objet d'étude. La logique structuraliste utilisée par les anthropologues pour repérer des rapports entre des éléments qui forment un système de sens postule que ce système est la réponse culturelle du groupe social ou culturel étudié. Cela implique que le système mis en valeur change de statut épistémologique : d'interprétation, il devient réalité. De plus, cette posture implique que les pratiques et représentations de l'individu n'ont pas de sens hors du système. Bernard Valade dénonce le « glissement… de la méthodologie à la doctrine, et de l'analyse structurale à une sorte de structuraliste métaphysique »[1] à propos de l'œuvre de Michel Foucault : « D'instrument d'analyses la structure devenait une réalité. L'*acteur* des sociologues, l'*agent* des économistes, le *sujet* des psychologues, bref, l'individu étaient déportés vers d'obscurs confins – où ils disparaissaient. »[2]

Bernard Valade est sociologue. Il m'est apparu pertinent de recourir à un discours extra-disciplinaire afin d'échapper à un ethnocentrisme théorique et de situer les enjeux théoriques dans la globalité du champ des sciences sociales en général. En effet, mon objet de recherche, peu étudié par les anthropologues, me porte à faire référence aux travaux d'historiens, de sociologues et de géographes. Bernard Valade ne remet pas en cause l'intérêt de l'analyse structurale dans les sciences sociales. Il pointe les conséquences d'une posture de recherche objectiviste qui réifierait la structure mise en évidence et réduirait la place de l'individu à, en effet, un simple… informateur pour la compréhension de sa culture.

Ce questionnement me paraît ici essentiel : en effet, de nombreux travaux auxquels je me réfère postulent des structures, des « modèles culturels ». Ainsi, les travaux historiques portant sur l'habitation bourgeoise et la naissance de la famille, du confort et de l'intimité présentent un modèle d'organisation spatiale spécifique lié à un modèle social et culturel bourgeois. Ceux des sociologues du sport prennent place dans une sociologie bourdieusienne structuraliste où les actions des agents s'expliquent par leur position dans le champ du nautisme. Les propositions des géographes utilisent aussi un modèle spatial où les circulations des plaisanciers prennent sens dans un bassin de plaisance régi par un système de flux terrestres et maritimes lié à l'urbanisation de la société.

Ces interprétations théoriques donnent du sens aux données collectées sur le terrain. Lors de l'analyse diachronique des plans d'aménagement des voiliers, j'ai été « saisie » par le sentiment de réalité qui se dégageait de la mise en évidence d'un type unique d'organisation spatiale de la fin du 19^{e} siècle à aujourd'hui. En revanche, comment rendre compte de l'expérience de terrain, de ma propre navigation en croisière familiale pour la compréhension de l'habitation du voilier ? Certes, je peux trouver des oppositions logiques dans l'assignation des lieux aux différents membres de l'équipage, aux différentes actions quotidiennes, aux catégories du propre et du sale, etc. Mais comment rendre compte des sensations corporelles éprouvées, tout comme celles des autres membres de l'équipage : le mal de mer, le vent dans les oreilles, le bruit de l'eau sur la coque, le bruit des voiles qui faseyent, les « bleus » marquant le corps suite aux multiples chocs qu'entraîne la vie à bord ? Je ne peux pas réduire ces sensations – souvent peu exprimées verbalement - uniquement à des catégories ou oppositions comme malade-en forme, bruit-silence, etc. J'ai le sentiment que la culture se crée tant dans le registre singulier du corps que dans celui de la relation à l'autre, et que ces phénomènes participent à la définition de l'habiter plaisancier. Le recours à un autre champ théorique s'avère nécessaire.

[1] Bernard VALADE, « De l'explication dans les sciences sociales : holisme et individualisme »…, *op. cit.,* p. 367.
[2] *Id.*

2) L'habiter individualiste

À partir du milieu des années 1970, les observateurs des sciences sociales en France notent le déclin du paradigme structuraliste et la montée du paradigme individualiste. Bernard Valade souligne la multiplicité des façons de penser l'individualisme : « Face à cette pléthore d'acceptations et de variations polysémiques engendrées par les multiples figures de l'individu que S. Lukes (1973) a recensées, on choisira, avec P. Birnbaum et J. Leca, d'adopter comme règle de méthode une séparation logique entre individualisme *descriptif,* individualisme *justificatif* et individualisme *explicatif.* »[1]

Le paradigme « individualiste explicatif » postule le primat du niveau de l'individu sur le tout social ou culturel pour rendre compte des phénomènes sociaux ou culturels. En sociologie, de nombreuses théorisations découlent de ce paradigme : individualisme méthodologique, interactionnisme, ethnométhodologie, etc. Pour chacune existe une définition propre de l'individu qui est qualifié de rationnel, acteur, etc. à laquelle est associée une explication de la construction du social ou du culturel. Qu'en est-il en anthropologie et plus particulièrement dans le champ de l'habiter ?

L'ethnologue habite son terrain

Rompre avec une théorisation uniquement holiste, c'est réintégrer la question du sujet comme le montre l'historien François Dosse dans son *Histoire du structuralisme* : « Le sujet avait disparu de la problématisation des sciences humaines, entre autres sous l'impulsion d'un modèle linguistique qui en avait écarté la pertinence pour mieux fonder sa scientificité. Or, cette même linguistique s'oriente de plus en plus dans les années soixante-dix vers une réintroduction du refoulé de son champ d'investigation. Ce retour au sein même d'une discipline qui jouit encore d'un grand prestige va accélérer le processus au terme duquel le sujet, l'individu vont pouvoir être de nouveau problématisés. »[2]

Introduire la question du sujet dans la recherche (le sujet-ethnologue, le sujet-informateur) pose la question de la définition de ce sujet. Depuis les travaux de la psychanalyse et la définition d'un inconscient individuel, on sait que le sujet n'est pas transparent, qu'il est clivé. Le sujet de la sociologie défini comme un acteur rationnel est donc bien éloigné du sujet psychanalytique.

Le premier individu rencontré sur le terrain par l'ethnologue, c'est lui-même. Est-ce par une démarche qualifiée de « réflexive »[3], dans laquelle le chercheur prend en compte sa propre subjectivité d'habitant, que s'opèrerait une théorisation individualiste de l'habiter ? J'ai montré dans le premier chapitre qu'une réflexivité relationnelle est une première étape nécessaire ; il convient aussi de l'accompagner d'outils théoriques adéquats.

Si aujourd'hui, la spécificité de l'ethnologie par rapport à des disciplines proches consiste à accorder une place importante au terrain, cette particularité valorisant l'expérience personnelle et interindividuelle est cependant pleine d'ambiguïté : cela pourrait expliquer le décalage entre la méthodologie inductive et les interprétations holistes toujours dominantes.

---

[1] Bernard VALADE, « De l'explication dans les sciences sociales : holisme et individualisme »…, *op. cit.*, p. 368.

[2] François DOSSE, *Histoire du structuralisme, T. 2, Le chant du cygne, 1967 à nos jours*, Paris, La Découverte, 1992, p. 377.

[3] *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive. Nouveaux terrains, nouvelles pratiques, nouveaux enjeux* / sous la direction de Christian Ghasarian, Paris, A. Colin, 2002.

Dans le premier chapitre, j'ai décrit une posture « relationnelle » qui ne « refoule pas »[1] la question de la relation du chercheur à son terrain dans la construction du savoir ethnologique. Cependant, cette posture, en soi, n'apparaît pas suffisante : il convient de l'associer à une théorisation qui donne une place à l'individu dans la compréhension de sa culture. J'ai ainsi fait le choix de présenter trois anthropologues qui proposent des outils permettant de penser l'habiter à partir des individus.

Un sujet qui invente le quotidien

Pour Luce Giard[2], c'est en réaction au paradigme holiste et par résistance à la représentation commune postulant la passivité des individus de la société de consommation que Michel de Certeau a développé sa théorie des pratiques quotidiennes où il met en valeur les tactiques des individus.

La culture populaire

La culture étudiée par Michel de Certeau et son équipe est définie comme la « culture populaire ». Le terme de populaire ne désigne pas spécialement une classe sociale, mais plutôt la culture de ceux qui consomment, c'est-à-dire qui utilisent des objets – et des habitations - qu'ils n'ont pas conçus eux-mêmes :

> Plus généralement, *une manière d'utiliser* des systèmes imposés constitue la résistance à la loi historique d'un état de fait et à ses légitimations dogmatiques. Une pratique de l'ordre bâti par d'autres en redistribue l'espace ; elle y crée au moins du jeu, pour des manœuvres entre forces inégales et pour des repères utopiques. Là se manifesterait l'opacité de la culture « populaire » - la *roche noire* qui s'oppose à l'assimilation. Ce qui s'y appelle « sagesse » (*sabedoria*) se définit comme stratagème (*trampolinagem*, qu'un jeu de mots associe à l'acrobatie du saltimbanque et à son art de sauter sur le tremplin, *trampolim*) et comme « fourberie » (*trapaçaria*, ruse et tromperie dans la manière d'utiliser ou de piper les termes des contrats sociaux). Mille façon de jouer/déjouer le jeu de l'autre, c'est-à-dire l'espace institué par d'autres, caractérisent l'activité, subtile, tenace, résistante, de groupes qui, faute d'avoir un propre, doivent se débrouiller dans un réseau de forces et de représentations établies. Il faut « faire avec ».[3]

La position des plaisanciers que j'ai rencontrés est semblable à celle de la population décrite par Michel de Certeau. En effet, pour la plupart, ils utilisent un bateau produit en série dont ils ne choisissent pas les aménagements, le plus souvent peu adaptés à la vie en mer. L'étude de leur habiter est celle des pratiques du quotidien : bricolages, ruses et tactiques mis en œuvre pour rendre le bateau habitable en fonction du programme de navigation et de la composition de l'équipage.

---

[1] François DOSSE, « Le retour du refoulé : le sujet », in : *Histoire du structuralisme, T. 2, …, op. cit.,* p. 377-391.
[2] Luce GIARD, « Histoire d'une recherche », p. I-LIII in : *L'invention du quotidien, T.1. Arts de faire* / sous la direction de Michel de Certeau, Paris, Gallimard, 1990.
[3] Michel de CERTEAU, *L'invention du quotidien, T.1. Arts de faire*, Paris, Gallimard, 1990 [1980], p. 35.

Stratégies et tactiques

Michel de Certeau développe différents concepts pour rendre compte des « mille façons de jouer/déjouer le jeu de l'autre, c'est-à-dire l'espace institué par d'autres ». Il différencie les « stratégies » des « tactiques » : « Ce qui distingue les unes des autres, ce sont des *types d'opérations* en ces espaces que les stratégies sont capables de produire, quadriller et imposer, alors que les tactiques peuvent seulement les utiliser, manipuler et détourner »[1].

> J'appelle *stratégie* le calcul (ou la manipulation) des rapports de forces qui devient possible à partir du moment où un sujet de vouloir et de pouvoir (une entreprise, une armée, une cité, une institution scientifique) est isolable. Elle postule un lieu susceptible d'être circonscrit comme un propre et d'être la base d'où gérer les relations avec une extériorité de cibles ou de menaces (les clients, les concurrents, les ennemis, la campagne autour de la ville, les objectifs et objets de la recherche, etc.). […] L'instauration d'une césure entre un lieu approprié et son autre s'accompagne d'effets considérables, dont quelques-uns doivent être notés tout de suite : […] victoire du lieu sur le temps, […] maîtrise des lieux par la vue, […] type spécifique de savoir. […] Par rapport aux stratégies, […] j'appelle *tactique* l'action calculée que détermine l'absence d'un propre. Alors aucune délimitation de l'extériorité ne lui fournit la condition d'une autonomie. La tactique n'a pour lieu que celui de l'autre. Aussi doit-elle jouer avec le terrain qui lui est imposé tel que l'organise la loi d'une force étrangère. Elle n'a pas le moyen de se tenir en elle-même, à distance, dans une position de retrait, de prévision et de rassemblement de soi : elle est mouvement « à l'intérieur du champ de vision de l'ennemi », comme le disait von Bulow, et dans l'espace contrôlé par lui. Elle n'a donc pas la possibilité de se donner un projet global ni de totaliser l'adversaire dans un espace distinct, visible et objectivable. Elle fait du coup par coup. Elle profite des « occasions » et en dépend, sans base où stocker les bénéfices, augmenter un propre et prévoir des sorties. Ce qu'elle gagne ne se garde pas. Ce non-lieu lui permet sans doute la mobilité, mais dans une docilité aux aléas du temps, pour saisir au vol les possibilités qu'offre un instant. Il lui faut utiliser, vigilante, les failles que les conjonctures particulières ouvrent dans la surveillance du pouvoir propriétaire. Elle y braconne. Elle y crée des surprises. Il lui est possible d'être là où on ne l'attend pas. Elle est ruse.[2]

La différenciation des « stratégies » et des « tactiques » montre l'importance de la figure du dominant et du dominé dans la pensée de l'auteur. Le rapport de force est inégal, tout comme dans les théories holistes de Pierre Bourdieu et Michel Foucault auxquelles Michel de Certeau fait référence dans le souci de les dépasser. Cependant, la particularité de son analyse est de mettre en valeur l'importance, la variété et la force des ruses dans les pratiques quotidiennes.

L'étude des « stratégies », lieux d'exercice d'un pouvoir, serait à rapprocher de celle des structures mises en évidence par le paradigme holiste. Cette distinction conceptuelle entre « stratégies » et « tactiques » me paraît opératoire pour la plaisance. En effet, différents « lieux propres » à partir desquels s'élaborent des stratégies s'imposent aux plaisanciers : les architectes navals et les chantiers élaborent des stratégies de conception et de mise sur le marché de voiliers ; les manuels nautiques et les écoles de voile élaborent des stratégies de définition des « justes manières de naviguer » ; les collectivités locales et les institutions nationales élaborent des stratégies d'aménagement du littoral en ports de plaisance et mouillages. Quelques-unes de ces stratégies ont été prises comme objet d'étude par des chercheurs en sociologie, géographie et histoire. Celle de la conception des bateaux par les

[1] Michel de CERTEAU, *L'invention du quotidien, T.1…, op. cit.*, p. 51.
[2] *Id.*, p. 60-61.

architectes et leur construction par les chantiers n'a cependant pas été étudiée. Or, ce que montre implicitement Michel de Certeau, c'est que les « tactiques » n'existent que par rapport aux « stratégies ». Etudier les « tactiques », c'est implicitement les mettre en relation avec les « stratégies ». L'objet de cette recherche serait ainsi les « tactiques » mises en oeuvres par les plaisanciers dans l'habitation du voilier de croisière, en lien avec les « stratégies » diversement élaborées par les acteurs dans la conception, la production et la vente des bateaux ainsi que dans l'aménagement des sites de mouillage et l'élaboration des juridictions.

De plus, à bord, on peut différencier les pratiques relevant de la navigation, considérées comme légitimes, de celles d'habitation qui ne le sont pas. Lors des activités de cabotage, il est convenu que dire que l'on navigue, mais pas que l'on habite. L'habitation du bateau est implicite mais n'est pas revendiquée comme une pratique légitime. Ainsi, les pratiques propres à la navigation seraient à penser comme des « stratégies » (étudier les cartes, les livres d'instructions nautiques, les horaires de marées pour prévoir un itinéraire de croisière ; effectuer les diverses manœuvres selon les règles décrites dans les manuels) et celles propres aux activités de la vie quotidienne (manger, dormir, aller aux toilettes, se laver, discuter avec ses amis, son ou sa conjoint(e), s'occuper des enfants, etc.) comme des « tactiques ». Cependant, à bord, les activités de navigation et celles de la vie quotidienne sont intimement liées.

L'objet d'étude se déclinerait ainsi : la mise en valeur des « stratégies » et des « tactiques » quotidiennes à bord et l'analyse de leurs rapports réciproques. En plaisance, l'« ordre des choses » avec lequel les plaisanciers doivent « faire avec » serait double : les règles convenues de la navigation en croisière et l'organisation spatiale du bateau.

Les pratiques de l'espace

L'apport conceptuel de Michel de Certeau à la construction de mon objet de recherche se précise dans la partie intitulée « Pratiques d'espace »[1].

Il associe le discours urbanistique qui crée le concept de « ville » aux stratégies définies plus haut, « appareils producteurs d'un espace disciplinaire ». À ce concept, il oppose celui des « pratiques de l'espace » : « Mais à ces appareils producteurs d'un espace disciplinaire, quelles *pratiques de l'espace* correspondent, du côté où l'on joue (avec) la discipline ? »[2]

Ainsi, il montre que les tracés des trajets des habitants sur des cartes ne permettent pas de saisir « l'acte même de passer » : « Certes, les procès du cheminer peuvent être reportés sur des cartes urbaines de manière à en transcrire les traces (ici denses, là très légères) et les trajectoires (passant par ici et non par là). Mais ces courbes en pleins ou en déliés renvoient seulement, comme des mots, à l'absence de ce qui a passé. Les relevés de parcours perdent ce qui a été : l'acte même de passer. […] La trace s'est substituée à la pratique »[3]. Il compare l'acte de marcher à l'acte d'énonciation de la parole, et le système spatial à celui de la langue. Etudier les « pratiques de l'espace » comme la marche c'est étudier une énonciation qui se distingue du système spatial.

Il reconnaît l'existence d'un « ordre spatial » qu'il a identifié plus haut aux stratégies : « D'abord, s'il est vrai qu'un ordre spatial organise un ensemble de possibilités (par exemple, par une place où l'on peut circuler) et d'interdictions (par exemple, par un mur qui empêche d'avancer), le marcheur actualise certaines d'entre elles. Par là, il les fait être autant que paraître. Mais aussi il les déplace et il en invente d'autres puisque les traverses,

[1] Michel de CERTEAU, *L'invention du quotidien, T.1…, op. cit.,* p.139-191.
[2] *Id.,* p. 146.
[3] *Ibid.,* p. 147.

dérives ou improvisations de la marche, privilégient, muent ou délaissent des éléments spatiaux. »[1]

À la question de l'articulation des « stratégies » et « tactiques », de « l'ordre des choses » (spatial ou comportemental) et des pratiques de « faire avec », l'auteur répond en proposant une théorie spécifique de ces dernières comme mise en acte, appropriation, transformation des premières. Poursuivant la comparaison de la marche avec l'énonciation, il qualifie les cheminements des passants de « figures de style » singulières, propres à chacun. Le « style » se distingue de « l'usage », ce dernier renvoyant à une norme. La théorie des pratiques se précise : il s'agit d'étudier le croisement du « style » et de « l'usage », le « style de l'usage » : « Le style et l'usage visent tous deux une "manière de faire" (de parler, de marcher, etc.), mais l'un comme traitement singulier du symbolique, l'autre comme élément d'un code. Ils se croisent pour former un style de l'usage, manière d'être et manière de faire. »[2]

Les normes (organisation spatiale et usages) ne constituent donc pas un objet d'étude en soi pour l'étude des pratiques. C'est leur « énonciation » singulière qui l'est : « Le style de l'usage ». L'auteur tient une position nouvelle par rapport à cet ordre des choses qui n'a plus le statut de « structure » quasiment réifiée et déterminante comme dans les théories holistes. C'est une « fiction », produite par la science : « J'ajouterai que l'espace géométrique des urbanistes et des architectes semble valoir comme le "sens propre" construit par les grammairiens et les linguistes en vue de disposer d'un niveau normal et normatif auquel référer les dérives du "figuré". En fait, ce "propre" (sans figure) reste introuvable dans l'usage courant, verbal ou piétonnier ; il est seulement la fiction produite par un usage lui aussi particulier, celui, métalinguistique, de la science qui se singularise par cette distinction suprême. »[3]

Ce point de vue apparaît comme une critique des méthodes d'étude des « pratiques de l'espace » en sciences humaines qui utilisent la représentation spatiale - comme par exemple les cartes des géographes montrant les « flux » des plaisanciers dans un « bassin de plaisance », ou bien l'étude par les ethnologues du « trajet réel » dans l'habitation – sans prendre en compte leur caractère « fictionnel ». Or, Michel de Certeau précise qu'étudier « l'usage », ce n'est pas étudier le « style » qui est l'interprétation toujours singulière de « l'usage ».

Les récits d'espace

Les « pratiques de l'espace » sont définies par Michel de Certeau comme des figures rhétoriques, jouant avec les codes spatiaux comme un art d'énonciation[4]. Il attribue une place fondatrice au « discours » et en particulier aux « récits » des pratiques. Ainsi, c'est le discours qui crée l'habitabilité d'un lieu, et non l'inverse : « Bien loin d'exprimer un vide, de décrire un manque [le discours] le crée. Il fait place à du vide. Par là, il ouvre des jours ; il "permet" du jeu dans un système de lieux définis. Il "autorise" la production d'un espace de jeu (Spielraum) dans un damier analytique et classificateur d'identités. Il rend habitable. »[5]

Michel de Certeau distingue le « lieu » de « l'espace », de la même manière qu'il a différencié la « stratégie » de la « tactique » et « l'usage » du « style » :

[1] Michel de CERTEAU, *L'invention du quotidien, T.1…, op. cit.*, p. 149.
[2] *Id.*, p. 151.
[3] *Ibid.*, p. 152.
[4] *Ibid.*
[5] *Ibid.*, p. 159.

> Est un *lieu* l'ordre (quel qu'il soit) selon lequel des éléments sont distribués dans des rapports de coexistence. S'y trouve donc exclue la possibilité, pour deux choses, d'être à la même place. La loi du « propre » y règne : les éléments considérés sont les uns à côté des autres, chacun situé en un endroit propre et distinct qu'il définit. Un lieu est donc une configuration instantanée de positions. Il implique une indication de stabilité. Il y a *espace* dès qu'on prend en considération des vecteurs de direction, des quantités de vitesse et la variable de temps. L'espace est un croisement de mobiles. […] A la différence du lieu, il n'a donc ni l'univocité ni la stabilité d'un « propre ». En somme, *l'espace est un lieu pratiqué*. Ainsi la rue géométriquement définie par un urbanisme est transformée en espace par des marcheurs.[1]

L'étude des pratiques met en évidence ces deux niveaux : les « lieux » sont repérables dans les « récits » par la référence aux objets et les espaces par les « opérations », « les actions de sujets historiques » : « Les récits effectuent donc un travail qui, incessamment, transforme des lieux en espaces ou des espaces en lieux. Ils organisent aussi les jeux de rapports changeants que les uns entretiennent avec les autres. »[2]

Cette position met en évidence le rôle fondateur des récits dans la transformation des « lieux » en « espaces ». Elle permet d'interpréter les récits des fins de journées de croisière comme constitutifs de la création des « pratiques d'espace ». En effet, le soir, autour de la table du carré du bateau ou à terre, dans un café ou un restaurant du port, les membres de l'équipage passent en revue les différents évènements qui ne manquent pas d'animer la journée de navigation : manille qui lâche, départ au lof, mal de mer d'untel, etc. Les « lieux » du bateau et de l'environnement marin sont alors le théâtre de « pratiques d'espace ». En croisière côtière, il y aurait alors un temps des opérations pratiques - des « tactiques », des « styles » - lors de la navigation puis un temps du « récit » où ces dernières seraient alors constituées comme telles et reconnues dans toute leur légitimité.

L'auteur oppose les « récits d'espace » fondés sur les opérations dynamiques aux cartes géographiques qui, au cours des siècles, ont supprimé toute référence à des « figures narratives » indiquant des opérations, pour n'exposer que des « lieux propres ».

L'activité de croisière s'articule autour de cette opposition entre « lieux propres » et « figures narratives ». En effet, les stratégies de croisière qui planifient les navigations à venir précèdent toujours les temps de navigation. Les plaisanciers étudient des cartes dont le quadrillage et les symboles légendés sont de l'ordre des « lieux propres ». Ils imaginent la navigation à venir et tracent un itinéraire en fonction des données du bulletin météorologique et des horaires de marées. Le désir de naviguer s'enracinerait-il dans le décalage entre cet imaginaire des lieux (rappelons que pour Michel de Certeau les lieux sont de l'ordre de la fiction) et les « tactiques » mises en action lors du temps de la navigation ?

La navigation de croisière s'articulerait ainsi autour de trois temps : les « stratégies » de préparation, les « tactiques » propres à la navigation puis leur mise en « récit », qui les légitime. En effet, pour l'auteur, la légitimation des actions constitue le « rôle premier » du récit : « Tel est précisément le rôle premier du récit. Il ouvre un théâtre de légitimité à des actions effectives. […] Les récits sont animés par une contradiction qu'y figure le rapport entre la frontière et le pont, c'est-à-dire entre un espace (légitime) et son extériorité (étrangère). »[3] Quels sont les contenus des récits des plaisanciers ? Ils évoquent essentiellement les tactiques et les ruses déployées lors des navigations. *A contrario*, celles de la vie quotidienne propres à l'habitation des lieux ne sont que très rarement évoquées et mises en récit. Par exemple, autour de la table, les plaisanciers narrent avec force et plaisir la façon

[1] Michel de CERTEAU, *L'invention du quotidien, T.1…, op. cit.,* p. 172-173.
[2] *Id.*, p. 174.
[3] *Ibid.*, 183-185.

dont ils ont réussi ou échoué à rattraper *in extremis* le moteur hors-bord avant qu'il ne tombe complètement à l'eau, à prendre le contre-courant pour passer un goulet, à repérer à temps le hauban cassé et le remplacer par une drisse, etc. Ils évoquent beaucoup plus rarement la façon dont ils ont réussi ou non à aller aux toilettes par forte brise, à surmonter leur nausée, à faire un repas chaud, à se reposer, à s'occuper des enfants, à avoir des relations satisfaisantes avec les autres membres de l'équipage malgré la promiscuité, le stress, la hiérarchie, etc. En large majorité, ce sont les femmes qui parlent (peu) de ces tactiques d'habitation du bateau. Les hommes interrogés à ce sujet lors de l'enquête ne comprenaient pas mon intérêt pour ces questions. L'analyse de Michel de Certeau me permet d'avancer que le fait de ne pas parler des tactiques d'habitation consiste à les exclure du champ de l'espace légitime du voilier.

L'absence de récits narratifs des tactiques d'habitation pose le problème de la légitimité de l'espace d'habitation à bord. Or, Michel de Certeau indique que « réciproquement, là où les récits disparaissent (ou bien se dégradent en objets muséographiques), il y a perte d'espace : privé de narrations (comme on le constate tantôt en ville, tantôt à la campagne), le groupe ou l'individu régresse vers l'expérience, inquiétante, fataliste, d'une totalité informe, indistincte, nocturne. »[1]

Peut-on conclure que l'absence de récits narrés sur les pratiques d'habitation entraîne la non-existence d'un espace qui y est associé ? Certes non : peut-être faut-il en chercher les traces ailleurs, sous une autre forme que celle des récits de navigation. Je fais l'hypothèse que les discours sur le confort à bord, présents tant dans les revues nautiques que dans les discours des plaisanciers, seraient les récits des pratiques de l'habiter. Ce sont des récits « techniques », au cours desquels les plaisanciers racontent comment les bricolages ont permis de rendre les lieux habitables. Cependant, ces récits de l'habiter sont rares. Comme l'action de marcher dans la ville, décrite par l'auteur, au cours de laquelle le marcheur crée l'espace, les tactiques de l'habiter sont de l'ordre de l'action. L'ethnologue qui interroge le marcheur ou le plaisancier obtiendra un discours construit pour l'entretien. Peut-on parler encore de « récits » ? Les discours collectés n'ont donc pas le même statut que ceux entendus autour de la table du carré et dont le rôle d'appropriation de l'espace est indéniable.

Le travail de Michel de Certeau et de son équipe a permis de mettre en valeur l'inventivité, la richesse et la diversité des pratiques du quotidien. Les enquêtes présentées dans *Habiter, cuisiner*[2] reposent essentiellement sur l'étude des discours des interviewés. Les observations des chercheurs permettent de situer les discours dans leur contexte spatio-temporel mais font l'impasse sur les pratiques d'espace.

Ainsi, dans le chapitre sur l'*Habiter*, Pierre Mayol porte son attention sur les relations entre les notions d'espace public et privé. Les habitations sont envisagées dans leur rapport avec l'espace plus vaste du quartier, les pratiques de l'habiter se référant au territoire parcouru en marchant. L'étude des logements et plus précisément celle de leur organisation spatiale est présentée sous forme d'un plan présentant des objets évoquant des particularités biographiques des habitants. Mais les auteurs ne décrivent pas l'aspect dynamique des tactiques à l'œuvre dans l'habitation de ces logements. Autant l'espace du quartier est analysé comme un lieu de pratiques dynamiques où les gens marchent, s'arrêtent dans les commerces, y achètent des provisions et y discutent, autant l'espace de l'habitation est analysé statiquement, présenté sous la forme d'un plan où sont figurés des objets décrits par le chercheur : « Il y a encore un meuble à outils en bois, bizarrement repeint en mauve pâle par Joseph, sur lequel est posé un poste de radio des années 50, un peu mafflu comme on les aimait alors. »[3]

[1] Michel de CERTEAU, *L'invention du quotidien, T.1…, op. cit.,* p. 182.
[2] Michel de CERTEAU, Luce GIARD, Pierre MAYOL, *L'invention du quotidien. T.2. Habiter, cuisiner*, Paris, Gallimard, 1994 [1980].
[3] *Id.*, p. 97.

La dynamique présentée est de l'ordre de l'historicité : la machine à coudre Singer a été offerte à sa propriétaire pour ses dix ans ; l'organisation spatiale est le fruit d'une histoire sociale et économique propre à l'ancienne activité de tissage, restituée par le chercheur. Les tactiques dynamiques des habitants qui « font avec » les contraintes de leur logement ne sont pas analysées du point de vue de leurs actions, comme cela est fait pour le quartier par l'intermédiaire de la marche. Peut-être ce décalage entre l'analyse de l'espace du quartier et celle de l'habitation est-il lié à la méthode employée ? L'enquête est en effet beaucoup plus difficile à mettre en place dans l'espace privé des logements que dans celui, public, du quartier.

Un sujet qui pense avec ses doigts

Les pratiques de l'habiter, tactiques et ruses avec les normes architecturales analysées par Michel de Certeau, apparaissent comme les actions où se crée la culture. Cependant, ces pratiques de l'espace privé sont d'une part difficilement observables et d'autre part peu verbalisées.

Ces deux spécificités tentent d'être intégrées par les chercheurs du groupe MàP dans une problématisation qui prend pour objet la construction de la culture matérielle dans l'action, à partir d'une relecture du concept des « techniques du corps » de Marcel Mauss : « Ces pratiques sont peu verbalisées, et l'entretien cesse de produire de l'information là où commencent les techniques du corps en action. »[1]

La culture matérielle

Michel de Certeau qualifie la culture étudiée de « culture populaire ». Il souligne ainsi la légitimité de son objet d'étude. Pour Jean-Pierre Warnier, il s'agit aussi de redonner toute sa place à l'étude de la « culture matérielle », trop souvent subordonnée à celle des représentations associées aux objets. Tous deux s'intéressent ainsi aux techniques dites de consommation, encore trop souvent délaissées par les ethnologues au profit de celles de production et de distribution : « Si la mise en objets passe aujourd'hui par l'approvisionnement de masse et ses imaginaires, il importe d'articuler ensemble cette modalité particulière et le régime général des techniques de soi par l'incorporation de la culture matérielle. A cette fin, il faut en passer par les analyses de la consommation comme fait social. Celles-ci sont relativement récentes. Elles accusent un retard considérable par rapport aux analyses de la production et de la distribution. »[2]

De même, Jean-Pierre Warnier récuse la réduction de la diversité des pratiques de consommation sous le vocable généraliste de « consommation de masse » : « On est en présence d'une multitude de pratiques qui sont globalement structurées par des systèmes d'approvisionnement dont les profils varient considérablement de branche en branche. Ces systèmes alimentent les mises en objets matériels pratiquées dans les sociétés contemporaines. Les modalités de subjectivation sont réfractées par de nombreux paramètres de classes et de conditions. Il en résulte que les régimes de subjectivations matérielles sont extraordinairement divers. »[3]

[1] Jean-Pierre WARNIER, *Construire la culture matérielle…, op. cit.,* p. 64.
[2] *Id.,* p. 113.
[3] *Ibid.,* p. 129.

La subjectivation par les actions

Pour Michel de Certeau, les pratiques sont toujours pensées comme ruses ou styles singuliers d'interprétation de normes, d'usages et de lieux propres. Pour Jean-Pierre Warnier, la singularité des actions est également au centre de la réflexion. Par contre, le point de vue se décale. D'un « style » qui interprète une « norme », les pratiques singulières sont interprétées comme une activité de « subjectivation », c'est-à-dire de construction du sujet : « Le but que j'assigne à ce livre est de construire une théorie de la culture matérielle à partir de ce qui lui est essentiel : la *matérialité* dans son rapport aux conduites motrices du sujet, comme matrice de subjectivation. […] C'est le sujet qui assure les médiations [entre les conduites motrices associées à un objet et l'objet comme signe]. »[1]

Le rapport de l'individu à la matière est au centre du questionnement. Plus précisément, c'est la transformation du sujet par l'action sur la matière qui est interprétée, plutôt que celle de la matière par le sujet, comme pour le courant de la technologie culturelle présenté dans le premier chapitre. Ainsi, dans l'étude des pratiques de rangement des bouts à bord, c'est moins le geste technique efficace de la main lovant le bout libre de la drisse en un élégant assemblage, du point de vue du plaisancier, fixé ensuite à un taquet, qui intéresse le chercheur, que le procès de subjectivation du sujet qui se construit en tant que plaisancier dans cette action où la drisse est incorporée dans l'action de la lover.

Pour Jean-Pierre Warnier, il s'agit de quitter le « paradigme cérébraliste, pour lequel la matière n'est qu'un support facultatif des projections de l'esprit » pour celui « culturo-bipédique », inspiré de Marcel Mauss où la matière, le corps et l'action sont en relation « avec tous les aspects de l'humain »[2]. Cette position appartient au paradigme individualiste qui rompt avec la tradition holiste accordant une importance majeure aux représentations dans l'interprétation.

Gouverner les autres et soi-même

Dans l'analyse de Michel de Certeau, les pratiques se définissent toujours en marge de « l'ordre des choses ». Celles étudiées par Jean-Pierre Warnier ne se caractérisent pas par leur opposition à une norme imposée par un pouvoir dominant extérieur. Au contraire, la « gouvernementalité », concept développé par Michel Foucault, s'introduit dans les pratiques elles-mêmes, de soi sur soi et de soi sur les autres :

> Gouverner, c'est structurer le champ d'action des autres. C'est agir sur des actions en leur fournissant moyens, points d'appuis et limites. Se gouverner soi-même, c'est se prendre soi-même comme objet de ses propres actions. […] Mais la « gouvernementalité » atteint les sujets bien au-delà de leurs actions plus ou moins routinières puisqu'elle les fabrique en tant que sujets diversifiés par leurs capacités, leur corps et ses particularités, et par leur mise en objet comme technique de soi. L'usage de la culture matérielle des contenants atteint les individus dans leur subjectivité en produisant celle-ci tout en passant sous silence le mécanisme qui la structure.[3]

Dans cette optique, l'habitation du voilier n'est plus analysée comme un ensemble de pratiques rusant avec une organisation spatiale imposée par les architectes. Elle l'est comme mise en œuvre de « techniques de soi » ou « d'actions sur les actions » des autres.

[1] Jean-Pierre WARNIER, *Construire la culture matérielle…, op. cit.,* p. 16-17.
[2] *Id.*, p. 58.
[3] *Ibid.*, p. 82.

Les techniques de soi sur soi intègrent une gouvernementalité. Par exemple, pour maintenir un cap, le plaisancier tient la barre avec souplesse, en fonction des embardées du voilier. Il fait corps avec la barre et le bateau. Il applique des « techniques de soi »[1] (« maîtrise de soi sur soi ou de connaissance de soi par soi ») acquises lors des navigations antérieures, par la médiation des autres (les membres de l'équipage, le chef de bord ou le moniteur, les conseils des manuels). On peut parler de « subjectivation » dans l'acte de barrer le bateau : le plaisancier se réalise en tant que sujet singulier, acteur de « techniques de soi » propres, barrant un bateau singulier dans des conditions elles aussi singulières. Cette subjectivation intègre des techniques de soi : la gouvernementalité n'est plus pensée comme une contrainte extérieure mais comme propre au sujet qui se réalise à travers elle.

Le voilier est aussi un objet produit en série dont la conception, la fabrication et la vente intègrent les gouvernementalités des différents acteurs de la « filière d'approvisionnement »[2] : architectes, industries et chantiers nautiques, équipementiers, vendeurs, etc. Les qualités de l'objet sont en lien avec les actions de ces différents acteurs : le voilier acheté est plus ou moins confortable à la mer ou au port, plus ou moins raide à la toile, doux à la barre, etc. Le temps de la croisière n'est cependant pas exempt de gouvernementalités. Le propriétaire du bateau n'est pas uniquement dans une position de subir ou de jouer avec des normes architecturales imposées : il est aussi soumis à une hiérarchie nautique obligatoire, distinguant un chef de bord et un équipage. À ces rôles correspondent des gouvernementalités et donc des subjectivation particulières, s'ajoutant à celles liées aux rôles en vigueur à terre : conjoint, parent, enfant, ami, etc.

Articuler représentations et pratiques

Pour Michel de Certeau, être sujet de sa culture c'est jouer avec les normes dominantes. Pour Jean-Pierre Warnier, c'est « participer à une gouvernementalité » en se gouvernant soi-même et en gouvernant les autres. La notion de « jeu », de décalage par rapport aux normes dominantes, est également présente dans la théorie de la culture matérielle. En effet, le sujet développe des techniques de soi en incorporant les objets dans ses actions de manière toujours singulière. Il existe donc un « jeu » entre les représentations collectives fixant les règles de l'acte de barrer un bateau par exemple, et l'interprétation singulière qui en est faite par le sujet. C'est pourquoi les représentations, objets d'étude traditionnels des ethnologues, ne permettent pas d'accéder à cette singularité. La question de l'articulation entre les représentations et les pratiques du sujet se pose à nouveau :

> Nous savons que cette articulation n'est ni univoque, ni nécessaire, ni à sens unique. Il faut se garder de considérer les représentations comme le reflet de pratiques corporelles […]. En fait, nous savons qu'il y a une articulation, mais nous ne savons pas comment elle fonctionne. […] Il me semble plus fécond, pour l'instant, de laisser de côté les mécanismes (conduites motrices, étayages, production des représentations) pour faire porter le regard sur le sujet, alias « l'homme total » qui opère la synthèse. En opérant ce renversement de perspective, on se trouve en compagnie de Michel Foucault et de ses « techniques de soi ».[3]

[1] Cf. Michel FOUCAULT, *Le gouvernement de soi et des autres. Cours au Collège de France (1982-1983)*, Paris, Gallimard/Seuil, 2008.
[2] Marie-pierre JULIEN et Céline ROSSELIN, *La culture matérielle …*, *op. cit.*, p. 61.
[3] Jean-Pierre WARNIER, *Construire la culture matérielle…, op. cit.,* p. 34.

À l'étude des représentations, significations collectivement partagées par un groupe, Jean-Pierre Warnier revendique celle de la singularité des pratiques et des techniques de soi, à l'œuvre dans la culture matérielle. Ces objets d'étude – « représentations » et « techniques de soi » - ont des statuts épistémologiques différents, et la question de leur articulation pose un souci théorique et méthodologique.

Lorsque j'observe les pratiques et les actions à l'œuvre dans l'habitation du voilier, je ne peux me résoudre à les associer uniquement à des représentations structurantes formant système ou à des techniques efficaces d'action sur la matière. Ainsi, étudier l'habitation du voilier de plaisance ne se limite pas à la mise en évidence des représentations collectivement partagées par les plaisanciers à propos de leur embarcation. L'étude de la « culture populaire » des plaisanciers met en valeur les pratiques d'habitation qui transforment les lieux en espaces. Celle de la « culture matérielle » du voilier permet de saisir comment le sujet plaisancier se construit par ses actions sur lui-même et sur les autres, à partir des objets qu'il incorpore dans l'action : « Ainsi, chacun est subjectivé par ses propres conduites motrices en situation de sociomotricité étayée sur la culture matérielle. La singularité de chaque sujet est vécue dans sa temporalité, ses propres conduites motrices et les choses qui lui sont propres, autant que dans les représentations, les symboles et les catégories de la culture, qui sont partagés par tous. »[1]

Michel de Certeau permet d'envisager l'étude de la culture comme celle des habitants qui créent un espace singulier à partir de ruses, de tactiques, de récits et de pratiques. Jean-Pierre Warnier poursuit la réflexion sur la place du sujet dans la culture en insistant sur l'étude de ses actions sur lui et sur les autres, actions incorporant les objets dans l'action, permettant une subjectivation c'est-à-dire une construction de soi.

Un sujet sensible

Jean-Pierre Warnier entreprend un « renversement de perspective » en mettant le sujet au centre de la construction de la culture. C'est une posture également revendiquée par François Laplantine, qui s'interroge sur l'étude anthropologique d'un « sujet sensible ».

Le corps sensible, un oublié de la « raison »

Dans *La description ethnographique*, François Laplantine montre que l'ethnologue mobilise tous ses sens dans son activité de recherche : « La description ethnographique est loin de se limiter à une perception exclusivement visuelle. Elle mobilise la totalité de l'intelligence et de la sensibilité du chercheur, mieux de sa sensualité, et le conduit à travers la vue, l'ouïe, l'odorat, le toucher et le goût à s'attarder sur les différentes sensations rencontrées, à les détailler minutieusement. »[2] Plus récemment, dans un ouvrage intitulé *Le social et le sensible*, l'auteur s'interroge sur la façon de faire une anthropologie qui puisse avoir pour objet le corps sensible : « Le thème - plus que l'objet – de ce livre est ce qui a été malmené, refoulé, oublié pendant cinq siècles de rationalocentrisme et qui, depuis les années 1970, refait surface : le sensible, la vie des émotions, le corps, ainsi que le caractère physique de la pensée en train de se faire. »[3]

[1] Jean-Pierre WARNIER, *Construire la culture matérielle…, op. cit.,* p. 63.
[2] François LAPLANTINE, *La description ethnographique…, op. cit.,* p. 17-18.
[3] François LAPLANTINE, *Le social et le sensible…, op. cit.,* p. 9.

François Laplantine remet en cause le modèle de connaissance anthropologique qui privilégie la raison, le signe, le sens, en laissant dans l'ombre le corps, les sensations, les sentiments. La conception idéaliste de la raison permet certes d'ordonner la réalité, d'avoir « les idées claires et distinctes ». Mais, en réduisant les contradictions, cette pensée devient imprécise et « déréalisante » : « Cette pensée qui indique, signale, fixe, immobilise et jamais ne suggère ni n'évoque, est réfractaire au temps et à l'histoire. Elle fait disparaître les contradictions, les fluctuations, l'ombre, les clair-obscur »[1].

L'auteur critique l'approche structurale holiste dominant le champ théorique de l'anthropologie et qui privilégie « l'espace » au « temps », entendu comme « texture » et « durée » : « Alors que le temps est susceptible d'être "constitué", "organisé", "composé", à l'instar de la *langue*, en éléments discontinus, la durée, à l'instar de la vie du *langage*, avance, revient en arrière, dit mais aussi se contredit, bref, évolue par mouvements discontinus et continus. »[2]

Les « modulations » dans la « durée »

Il propose alors une « anthropologie modale », c'est-à-dire de la modulation, du rythme, de l'intensité, de la résonance, de la tonalité, qui s'intéresse plus aux « faire sociaux » qu'aux « faits sociaux », « démarche permettant d'appréhender les *modes* de vie, d'action et de connaissance, les *manières* d'être, et plus précisément encore, les *modulations* des comportements, y compris les plus apparemment anodins, non seulement dans la relation à l'espace, mais dans la dimension du temps, ou, plutôt, de la durée »[3].

C'est une anthropologie du singulier qui parle « du corps-langage en tant que sujet et non plus moyen, outil, engin, instrument, expression, représentation » et de « l'expérience du corps, expérience non du "sens" en lui-même, mais du sensible »[4]. Le corps n'est pas séparé de l'esprit. Il n'est pas le simple instrument d'expression de sentiments. Il est sujet sensible.

En s'appuyant sur le modèle chorégraphique, il montre qu'une anthropologie du corps est « une pensée qui s'élabore dans le mouvement de la durée et du devenir » :

> Il n'existe pas, en effet, de comportements corporels en dehors d'expériences qui sont celles de la temporalité. Ces dernières peuvent être extrêmement tributaires du passé (par exemple dans la fatigue) mais aussi tendues vers un avenir (dans l'angoisse, la peur, l'attente, la patience). Il n'existe pas de corporéité en soi mais des actes oscillant entre le ralenti et l'accéléré, des actes susceptibles de se répéter mais aussi de s'improviser chaque fois de manière singulière. […] Le corps-sujet évoluant d'un état à un autre appelle un modèle d'analyse (un paradigme, mais cette fois au sens de Kuhn) qui ne peut être celui de la simultanéité comme dans le structuralisme, mais de la successivité, du temps et de l'histoire.[5]

L'habitation du bateau ne peut se saisir que dans la durée, au fil des différents bateaux, équipages et plans d'eau : c'est ce que montrent les entretiens réalisés sur plusieurs années avec Yvon, Nicolas, Paul, Marie, Ludovic, Marianne, Aline et Lino. Chacun change, adapte, innove, accepte ou refuse tel aménagement, tel bateau ou telle façon de naviguer. C'est aussi ce que montre l'analyse diachronique des revues nautiques déclinant au fil des ans les thèmes du confort, de la liberté ou de la sécurité en mer.

[1] François LAPLANTINE, *Le social et le sensible…, op. cit.,* p. 187.
[2] *Id.,* p. 186.
[3] *Ibid.,* p. 185-186.
[4] *Ibid.,* p. 183.
[5] *Ibid.,* p.38-41.

Le modèle cinématographique permet à l'auteur de souligner l'importance du « hors-champ » dans une anthropologie modale. En effet, le charme du cinéma viendrait du fait que tout n'est pas montré : les plans sont choisis parmi une infinité de possibles et font sans cesse référence à un hors-champ insaisissable. Or, l'anthropologie s'est constituée en niant ce hors-champ, en envisageant « le caractère presque toujours exclusivement visible et présent (et par conséquent susceptible d'une appropriation) de la réalité » : « Ce dehors du champ, cet autre de l'écran, cet autre de l'espace est en fait le temps en mouvement. Or ce temps en mouvement est encore, largement, la *terra incognita* des sciences sociales. »[1]

L'écriture du « hors-champ » de l'anthropologie holiste

Pour François Laplantine, il ne s'agit pas « d'abolir ou d'abandonner » la connaissance anthropologique qui classe et ordonne mais de montrer « qu'il subsiste un écart entre ce que l'on voit et ce que l'on dit ou écrit, entre le voir, le croire, le savoir, le croire savoir, le faire voir, le faire croire » : « Une telle démarche doit s'effectuer sans précipitation, ce qui suppose que nous acceptions souvent de nous arrêter, ou, du moins, de ralentir le pas avant que le trop-plein explicatif ou interprétatif (des liaisons tenues pour acquises) ne se reforme. »[2]

L'auteur prend pour objet le champ de l'« entre-deux » délaissé par les oppositions classiques : « Tout se passe comme s'il n'y avait que des alternatives : le vide ou le plein, l'écrit ou l'oral, la langue ou la parole, le logos du monde des idées de Platon ou le pseudos des habitants ignares de la caverne, l'être ou le non-être […]. Pourtant ce qui se forme dans le mouvement de l'*entre* et de *l'entre-deux* n'en existe pas moins pour autant. »[3]

Cette anthropologie de la transformation, du « mouvement » et de « l'entre-deux » permet de sortir des oppositions conceptuelles auxquelles semblait se réduire l'analyse de mon objet de recherche. En effet, le voilier de plaisance habitable entre dans des catégories d'analyse des sciences sociales binaires : il est interprété soit comme un véhicule, soit comme une habitation ; soit comme un sport, soit comme un loisir ; soit comme une habitation principale, soit comme une habitation secondaire ; soit comme une habitation nomade, soit comme une habitation sédentaire, etc.

N'y aurait-il pas à s'interroger sur le hors-champ de ces oppositions, c'est-à-dire sur le mouvement et toutes les transformations dans la durée qui affectent les plaisanciers dans leurs pratiques et plus spécifiquement dans leurs relations aux autres et dans leur corps ? Occuper le rôle de chef de bord tout en occupant celui d'ami, de conjoint, de parent ou de grand parent ne revient pas au même. Pour chaque cas, ce n'est plus le même rôle ni le même bateau ou plan d'eau : la perception des dangers, de la force du vent, de la sécurité ou du plaisir à naviguer seront différents. De même, en fonction de l'âge, de la forme physique, de la place à bord, les corps des plaisanciers se tendent et se courbent avec plus ou moins d'entrain sous le poids des sacs d'avitaillements, ils montrent plus ou moins de souplesse sur les appontements soumis aux mouvements de la mer, sont plus ou moins nauséeux par petite houle et plus ou moins saisis d'effroi quand le bateau, pris par le courant, échappe au contrôle et dérive vers les rochers.

[1] François LAPLANTINE, *Le social et le sensible…, op. cit.,* p. 84-85.
[2] *Id.*, p. 91.
[3] *Ibid.*, p. 94.

La « pensée du sensible » ou « du corps-sujet en mouvement » de François Laplantine se réfère à l'intuition de Marcel Mauss qui repère des « manières » ou modes de marche différents à New-York et Paris. Le mouvement étudié ici est celui de la durée, avec ses variations et ses modulations : « Or la sensibilité ne saurait concerner un objet (fût-il sonore, savoureux, coloré), mais le rapport nécessairement instable qu'un sujet entretient avec des objets (ainsi qu'avec d'autres sujets) dans une expérience elle-même singulière et rarement reproductible. Les sensations ne cessent de se transformer. »[1]

Le mouvement qu'évoque François Laplantine est différent de celui traité par Jean-Pierre Warnier, comme action qui incorpore l'objet. Cependant, ces deux auteurs qui conceptualisent, pour l'un, un « corps-sujet en mouvement » et pour l'autre, un « sujet agissant par les conduites motrices dans un monde d'objets », mettent le « sujet incarné » au cœur de leur anthropologie.

Tous deux s'insurgent contre le réductionnisme des théories du sens et du signe qui assimile le corps et l'objet matériel à un simple instrument du discours. Ces auteurs, tout comme Michel de Certeau, proposent de penser ce qui est laissé de côté par l'anthropologie holiste : l'interprétation singulière de la culture dans la création, l'action sur la matière et la modulation dans la durée. Chacun d'eux propose des concepts et suggère une méthode, une manière de faire de l'anthropologie : Michel de Certeau invite à observer les « tactiques d'espace » et à recueillir les « récits d'espace » ; Jean-Pierre Warnier à être attentif aux actions des « sujets agissants par les conduites motrices dans un monde d'objets » comme autant de modalités de « gouvernementalités » et de « subjectivations » ; François Laplantine à écrire et à décrire les modulations, les « infimes variations du sensible ». Pour ce dernier, il s'agit de travailler l'écriture de cette pensée du corps sensible, car bien souvent, « on prend les premiers mots qui tombent sous la main, on n'en fait pas une affaire, des mots souvent les plus imprécis, des notions les plus grossières qui évoquent approximativement ce que l'on cherche à "communiquer" »[2].

Ces auteurs proposent des pistes pour une anthropologie de l'habiter du voilier de plaisance au plus près des habitants qui font corps avec le bateau et inventent constamment des manières de l'habiter, dans le mouvement et la durée, en fonction des relations singulières dans lesquelles ils sont engagés.

La question du rapport à l'habiter holiste reste toujours présente : l'habiter individualiste se construit contre son imprécision du point de vue des particularités individuelles et contre l'imposition quelque peu totalitaire d'un sens unique à une réalité multiple. Cependant, étudier l'habiter du voilier suppose de prendre également en compte l'organisation matérielle et les codes sociaux mis en valeur dans une analyse holiste. Je tenterai à la fin de ce chapitre d'aborder la question de l'articulation de ces deux paradigmes.

Habiter un bateau est un temps transitoire dans la vie des plaisanciers. La question de l'habiter, qu'elle soit traitée de façon holiste ou individualiste, se pose à propos de l'alternance des lieux d'habitation. Il s'agit de la problématique de l'habitat.

[1] François LAPLANTINE, *Le social et le sensible…, op. cit.,* p. 153.
[2] *Id.*, p. 203.

C. L'habitat

L'« habitat » est un concept largement utilisé par les anthropologues. Pour Christian Bromberger, il est à différencier de l'habitation car c'est « le mode de répartition des unités d'habitation sur un territoire donné »[1]. Ainsi, les ethnologues parlent d'habitat dispersé ou groupé. L'échelle d'observation est celle du territoire de la communauté étudiée. La problématique explicitée est celle de la « répartition des unités d'habitation » sur le territoire.

La question de l'habitat se pose à deux niveaux pour le voilier de plaisance. En effet, il est d'une part un lieu d'habitation temporaire, donc vécu en alternance avec d'autres lieux de résidence, et d'autre part, c'est un lieu d'habitation mobile, se déplaçant de ports en mouillages au cours de périodes de navigation plus ou moins longues. La question du passage du voilier à la terre, et vice-versa, nécessite des outils conceptuels adéquats.

1) L'habitat plaisancier, un objet géographique ?

Dans l'optique développée par Christian Bromberger, étudier l'habitat plaisancier consiste à décrire la localisation des bateaux au mouillage, dans les ports et à terre. Les géographes se sont attachés à ce travail. Ainsi, Nicolas Bernard s'intéresse à la structure et la composition des ports de plaisance. L'aspect dynamique de la navigation est analysé avec le concept de « bassin de navigation (ou bassin de croisière) » :

> La notion de bassin de croisière, élaborée au milieu des années 60, se définit comme « *une zone côtière accueillante de manière homogène, limitée à ses extrémités soit par un passage dangereux, soit par de longues distances sans abris, soit par un autre bassin de croisière présentant un style différent (vent, mer, courants,...)* » (S.E.A.T.L.). Il s'agit donc d'un bassin de navigation « naturel », de modestes dimensions, dans lequel les plaisanciers locaux effectuent des sorties à la journée avec retour au port le soir, après avoir couvert une distance d'environ 20 miles. […] La démarche revient en fait à délimiter le bassin de navigation privilégié de chacun des ports de plaisance du département, selon les habitudes de leurs usagers et l'aptitude des flottilles, pour des sorties à la journée, plus rarement le week-end. […] Ces bassins constituent en quelque sorte des espaces de navigation « exclusifs » pour une majorité de plaisanciers. En aucune manière, ils ne doivent être assimilés aux vastes espaces concernés par la pratique de la croisière côtière ou hauturière, qui ne connaissent comme limites que celles fixées par les skippers eux-mêmes.[2]

Ainsi, la large majorité des plaisanciers naviguent à la journée au sein d'un bassin défini par « une zone côtière accueillante », offrant une zone de navigation homogène et sécurisante. Dix ans plus tard, Dorothée Retière élargit le concept du « bassin de navigation » avec celui de « bassin de plaisance »[3]. Ce dernier ajoute l'étude des « flux terrestres » à celle des « flux maritimes » et de la frange littorale. En effet, faire du voilier ne se résume pas à naviguer. C'est aussi quitter son domicile terrestre puis se déplacer sur une plus ou moins

[1] Christian BROMBERGER, « Habitation »*..., op. cit.,* p. 317.
[2] Nicolas BERNARD, *Ports de plaisance et structuration de l'espace littoral finistérien,* Th. 3e c. : Géographie : Brest : 1993, p. 192-193.
[3] Dorothée RETIERE, *Les bassins de plaisance : structuration et dynamiques d'un territoire. Etude comparative Mor Bras (France) – Solent (Grande-Bretagne),* Th. 3e c. : Géographie : Brest : 2003.

grande distance afin de rejoindre le port d'attache du bateau. La géographe construit son analyse à partir des pratiques des acteurs :

> Le bassin de plaisance doit avant tout son existence aux plaisanciers qui par leur flux, leurs pratiques et les équipements qu'ils réclament, créent un territoire. Le bassin de plaisance est un lieu de vie (pour les personnes y habitant), de loisirs (pour les individus profitant de cet espace récréatif), de travail (pour les professionnels de la mer et du tourisme). Chaque individu aborde le territoire avec ses propres usages, selon son point de vue et avec un objectif spécifique, qui peut être une promenade en bord de mer, une journée de détente, des travaux d'entretien sur son bateau ou l'observation d'oiseaux dans une réserve… Quelle que soit l'activité, une appropriation du territoire va naître de ces rapports entre l'individu et l'espace où elle s'exerce. Cette appropriation se fait sous deux formes : matérielle […et…] immatérielle.[1]

Cette approche considère la navigation de plaisance comme une appropriation des espaces marins, du littoral et terrestres. En effet, la seule prise en compte de l'espace maritime ne permet pas de comprendre la pratique de plaisance. Dorothée Retière met en évidence des logiques macro-spatiales d'appropriation de l'espace (flux terrestres et maritimes) à partir de celles micro-spatiales de la vie quotidienne des plaisanciers.

La prise en compte des logiques individuelles des plaisanciers et de leurs liens au territoire terrestre urbain permet de ne pas traiter la plaisance uniquement comme une pratique de loisir nécessitant des aménagements portuaires. La problématique de l'appropriation du territoire par les individus, et celle de la plaisance comme pratique urbaine ne sont pas évacuées. Cependant, pour les affiner, le recours aux travaux anthropologiques s'avère nécessaire.

2) Penser la mobilité résidentielle

Le voilier de plaisance est une habitation de loisir mobile utilisée de façon transitoire. Le concept d'habitat utilisé traditionnellement en ethnologie pour l'étude des habitations permanentes et sédentaires n'apparaît pas opératoire pour comprendre la pratique d'habitation plaisancière. Les géographes du nautisme, confrontés à cette question, ont intégré la mobilité des pratiquants se rendant à leur embarcation.

Le fait d'habitation a en effet longtemps été pensé par les ethnologues dans la permanence, l'habitation étant largement considérée comme l'incarnation matérielle du groupe domestique à travers le temps.

Or, la mobilité résidentielle est une pratique sociale qui existe depuis longtemps dans la société occidentale. Cette mobilité ne se restreint pas à l'utilisation d'une maison secondaire par les classes sociales les plus aisées. C'est ce que démontre une équipe de chercheurs dans l'ouvrage *D'une maison l'autre,* sous la direction de Philippe Bonnin et Roselyne de Villanova : « Le dédoublement de la résidence, sa multiplication, est un fait, encore mal connu et pourtant bien réel. La diversité des situations rencontrées, l'opiniâtreté des *a priori,* les difficultés de l'enquête également ont retardé le constat. Mais le fait est là, et il déjoue les jugements à l'emporte-pièce. L'ubiquité résidentielle n'est ni un fait marginal, ni

[1] Dorothée RETIERE, « Dynamique et structuration des bassins de plaisance », p. 49-60 in : *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires*, Rennes, PUR, 2005, p. 50.

une affaire de nantis. Elle rassemble ouvriers, provinciaux expatriés, travailleurs migrants autour d'une même pratique. »[1]

La résidence multiple : un concept ouvert

Le concept de « résidence multiple » est une alternative à la « résidence secondaire », trop souvent associée à l'idée de luxe et dont la dénomination suppose une moindre importance vis-à-vis de la résidence principale. En effet, les travaux entrepris sous la direction de Françoise Dubost montrent que la résidence secondaire n'est pas l'apanage de classes sociales aisées et qu'elle remplit une fonction sociale importante de lien entre les générations[2]. Cependant, le terme de « secondaire » pose d'emblée la question d'un ordre de valeur entre les deux résidences. Peut-être est-ce la conséquence de la représentation, très présente dans les travaux des ethnologues, d'une habitation unique, lieu symbolisant l'ordre du monde et de la famille et structurant les rapports sociaux. Dans les années soixante-dix, Dan Ferrand-Bechmann[3] et Pierre Sansot[4] réfutent le terme de « secondaire », la résidence ne l'étant pas pour les occupants.

La notion de « résidence multiple » instaure ainsi une rupture avec la conception uni-locale de la résidence. Ce n'est plus le lieu, sa matérialité ou le temps passé qui fonde la résidence, mais l'importance qu'il revêt pour ses habitants : « Les frontières du logement, dans son acception courante, éclatent. Elles dessinent un espace résidentiel plus vaste où la hiérarchie entre le principal et le secondaire est reconsidérée. Il s'agit de comprendre où et comment se produisent les investissements préférentiels, les attaches, les identités, les solidarités, les retournements. »[5]

De plus, le concept de « résidence secondaire » est souvent associé au luxe et aux loisirs, tout comme l'activité de plaisance :

> On connaît cette notion administrative de résidence secondaire, et sa comptabilité qui débuta en 1946. Il s'agissait à l'époque d'identifier les éléments du « train de vie » luxueux, une marque de richesse, de standing (classée avec les yachts et chevaux de course), afin d'asseoir une juste répartition de l'impôt. On n'y voyait qu'une résidence de week-end ou de vacances de gens fortunés. Dès lors, marquée à l'origine du sceau du privilège, comprend-on que sa comptabilité a donné lieu à maints travers masquant des réalités tout autres.[6]

J'ai présenté précédemment les travaux en sciences sociales montrant que la plaisance, loin d'être l'apanage d'une élite financière et aristocratique, est cependant un loisir sportif fermé, difficile d'accès et toujours réservé aux classes moyennes et supérieures. Le

---

[1] *D'une maison l'autre. Parcours et mobilités résidentielles* / sous la direction de Philippe Bonnin et Roselyne de Villanova, Grane, Ed. Créaphis, 1999, p. 5.

[2] *L'autre maison : la résidence secondaire, refuge des générations* / sous la direction de Françoise Dubost, Paris, Autrement, 1998.

[3] Dan FERRAND-BECHMANN, *L'anti-ville : les résidences secondaires,* Th. 3e c. : Sociologie : Paris X - Nanterre : 1974

[4] Pierre SANSOT et al., *L'espace et son double. De la résidence secondaire aux autres formes secondaires de la vie sociale,* Paris, Ed. du Champ urbain, 1978

[5] Philippe BONNIN et Roselyne de VILLANOVA, « Pluriel singulier », p. 5-15 in : *D'une maison l'autre. Parcours et mobilités résidentielles*, Paris, Autrement, 1998, p. 7.

[6] *Id.*, p. 7.

risque est alors de traiter la résidence plaisancière dans la lignée des analyses sociologiques holistes, c'est-à-dire principalement du point de vue d'une pratique distinctive. Cette analyse est pertinente à maints points de vue, mais ne permet pas de saisir les particularités de la vie quotidienne à bord de cette habitation flottante et d'en comprendre la signification dans une logique pluri-résidentielle.

La prise en compte du phénomène de la résidence multiple a conduit Philippe Bonnin et Roselyne de Villanova à analyser l'habitat comme un système : « La compréhension des logiques résidentielles a conduit à analyser les deux résidences dans leur relation entre elles, dans leurs similitudes, leurs oppositions, leurs complémentarités. Car, pour tous les doubles résidents, l'habitation unique semble insuffisante au déploiement de l'identité, à l'alternance des rôles. »[1]

C'est à partir de la notion d'identité, conçue comme une construction permanente où alternent des rôles multiples, que peut se comprendre la logique pluri-résidentielle. Les auteurs se situent dans une perspective de l'habiter individualiste : l'analyse part de l'individu dans sa construction identitaire. Les habitations sont les supports matériels au déploiement de différents rôles dans lesquels les individus se construisent. Elles sont considérées comme le produit des pratiques des habitants, et non l'inverse.

Philippe Bonnin et Roselyne de Villanova observent une alternance des rôles sociaux en fonction des lieux : qu'en est-il pour la plaisance ? Le monde maritime est traditionnellement un monde masculin. Or, en plaisance, de nombreux couples naviguent, et souvent avec leurs enfants. Lors de l'enquête, de par l'occupation des statuts de femme, d'épouse, de mère, et de chef de bord, j'ai été particulièrement sensible à cette question des rôles à bord. Comment la répartition des tâches s'organise-t-elle dans le groupe domestique ? Observe-t-on un changement des rôles par rapport à l'habitation à terre ? Quelles identités se construisent ou se déconstruisent ? Comment concilier hiérarchie nautique et relations conjugales et/ou amicales vécues à terre sur un mode égalitaire ?

Dans les secondes résidences, les auteurs observent souvent un « relâchement » des rôles. *A contrario,* la vie à bord du voilier semble plus contraignante qu'à terre : espace clos, restreint, mouvant, humide et potentiellement dangereux. En mer, il semblerait que les rôles se durcissent plutôt qu'ils ne se relâchent. Cependant, des marges d'action, des gouvernementalités existent pour chacun : il s'agit de les mettre en évidence. En effet, si pour les plaisanciers, naviguer, serait se sentir libre… De quelle liberté s'agit-il ? Bien plus, le relâchement en question ne serait-il pas celui de l'idéal égalitaire des couples contemporains, toujours difficile à mettre en pratique ?

L'importance de la dimension temporelle est soulignée par Philippe Bonnin et Roselyne de Villanova. Les identifications aux habitations, les rôles et les identités se construisent avec le temps : « Ainsi, le croisement de questions jusqu'ici cloisonnées, éloignées, nous ont conduit à quitter une vision trop sédentaire et trop univoquement consommatrice des pratiques habitantes, et à considérer tout habitant comme migrant réel ou potentiel, à un moment ou à un autre du cycle de vie, et comme producteur des formes très diverses de la *domus,* s'y investissant plus ou moins profondément, comme se déplaçant continuellement au cœur d'un système d'habitat. »[2]

L'habitant étudié par les auteurs est un individu producteur de son habitat, construisant son identité au fil du temps et de ses habitations. On peut ainsi envisager que la culture plaisancière se construit dans l'alternance entre séjours en mer et séjours à terre, au fil du temps. Pour rendre compte de ce processus, ils proposent le concept de « domus ». Le « système d'habitat » est avancé pour intégrer dans une même logique les différentes habitations qui forment un système cohérent autour de l'individu ou du groupe domestique

[1] Philippe BONNIN et Roselyne de VILLANOVA, « Pluriel singulier »…, *op. cit.,* p.12.
[2] *Id.*, p. 15.

auquel il appartient. C'est une conception du système éloignée de celle définie par le structuralisme : les relations mises en évidence entre les habitations ne sont pas assurées par des oppositions logiques extérieures aux habitants. Elles le sont par les habitants eux-mêmes, par la façon dont ils investissent les différents lieux, les rôles qu'ils y tiennent, les identités qu'ils s'y créent. Si la notion de système définie classiquement par le structuralisme a pour vocation d'être intemporelle, le « système d'habitat » proposé par l'équipe de Philippe Bonnin intègre au contraire la durée. Il change au cours du cycle de vie des habitants. En revanche, son caractère de système montre que les différentes habitations sont liées entre elles du point de vue de l'individu qui les utilise et les produit : toute modification de l'une entraîne celle de l'autre. Dire qu'il y a un « système d'habitat » montre qu'il n'est pas pertinent de favoriser une habitation « principale » par rapport aux autres, « secondaires ».

Cette interprétation de l'habitat est éloignée de celle proposée par Georges-Hubert de Radkowsky, présentée précédemment, fondée sur une analyse logique des rapports entre l'habitation et son environnement. L'opposition holiste entre « nomades » et « sédentaires » laisse place à une conception individualiste considérant toute personne comme un « migrant réel ou potentiel ».

La *domus* : articuler individus, vie familiale et habitation

Philippe Bonnin et Roselyne de Villanova se situent dans la perspective de l' « habiter individualiste » : il s'agit de comprendre les pratiques des habitants à partir de leur attachement, de leur identification à un espace qu'ils produisent. L'espace d'habitation est pensé en fonction des « pratiques habitantes » [1]. L'espace matériel est produit par les pratiques des habitants : il n'est pas envisagé comme « un objet détaché » d'eux, perspective majoritairement développée dans les travaux anthropologiques sur l'habitation.

Pour rendre compte de l'articulation entre l'individuel et le macro-social, les auteurs développent le concept de « domus » : « La *domus* est cette entité tricéphale composée du groupe domestique (la maisonnée), de son espace matériel (la maison) et de ses ressources. Structure sociale intermédiaire, elle paraît mieux à même de rendre compte des pratiques réellement observées, des stratégies d'acquisition, d'occupation, de transmission patrimoniale, de leur articulation avec l'individuel et le macro-social. »[2]

La *domus* est un concept non superposable à l'habitation matérielle. Philippe Bonnin explicite sa création en réaction aux études urbaines d'après-guerre sur le logement. En effet, celles-ci envisagent l'acte d'habiter comme la simple consommation d'une marchandise. Comme pour Michel de Certeau et Jean-Pierre Warnier, l'innovation conceptuelle naît en réaction à une vision de l'habiter qui nie la part de création des habitants : « La pratique des habitants, leur statut d'acteurs, ont été relégués dans l'angle mort de la théorie. Pourtant, par effet structurel autant que par effet d'agglomération, la pratique habitante contribue de manière centrale à façonner l'urbain que tentent d'encadrer et de canaliser les politiques publiques. Sa logique et ses effets réémergent comme autant de problèmes non-résolus. »[3]

La critique des théories de l'habitation comme consommation s'appuie essentiellement sur leur inadéquation à la réalité des pratiques habitantes observées sur le terrain ainsi que sur l'absence de la prise en compte de la durée. C'est en effet dans la durée

[1] Philippe BONNIN et Roselyne de VILLANOVA, « Pluriel singulier »…, *op. cit.*, p. 10-11.
[2] *Id.*, p. 11.
[3] Philippe BONNIN, « L'habitation, modalité de l'existence sociale », p. 109-123 in : *Les hommes, leurs espaces et leurs aspirations. Hommage à Paul-Henry Chombart de Lauwe*, Paris, L'Harmattan, 1994, p. 110.

que les habitants s'attachent à leur habitation, qu'ils s'y identifient et qu'ils la produisent dans sa matérialité.

En revanche, à la différence des conceptualisations de Michel de Certeau et de Jean-Pierre Warnier, les pratiques (dans leur rapport à « l'ordre des choses » pour le premier et à la « matière dans l'action » pour le second) ne constituent pas l'objet de recherche central pour Philippe Bonnin et son équipe. En effet, « la domus » est un concept « tricéphale » dont la composante individuelle créatrice n'est qu'une des facettes. Philippe Bonnin fait référence à « l'identification », à l' « attachement identitaire » des individus à leur habitation. Mais le niveau d'analyse recherché est celui du « sujet collectif » qu'est le « groupe domestique ». En effet, pour lui, c'est le niveau social le plus pertinent en rapport avec la matérialité de l'habitation. L'objet de recherche n'est pas l'individu dans son rapport à l'habitation mais bien l'habitation elle-même. Quand Philippe Bonnin parle de la production des pratiques habitantes, c'est dans un sens différent de celui de la théorie de la culture matérielle : il identifie des pratiques habitantes qui produisent l'habitat alors que Jean-Pierre Warnier s'intéresse à celles au cours desquelles l'habitant se produit lui-même en tant que sujet habitant.

Pour mettre en évidence une *domus* qui lie le groupe domestique, l'habitation matérielle et les ressources, Philippe Bonnin introduit la notion « d'investissements », c'est-à-dire les « tâches, d'une grande variété, que les ménages effectuent par eux-mêmes, voire qu'ils commanditent, mais qui sont directement liées à la volonté de maintenir ou produire la maison en état d'habitabilité, et qu'ils y incorporent »[1]. Les investissements se différencient par leur poids en durée et en coût, par leur mode de réalisation, par le type de ressources mobilisées, par leur transformation et par la spécificité des savoir-faire utilisés. Il s'agit alors « de différencier des genres, des espèces de *Domus*, non pas simplement en termes de localisation socio-géographique, de statut d'occupation, de dimensions, d'ancienneté, de confort (les quelques variables sur lesquelles la comptabilité nationale repère les logements), mais en termes d'investissement opéré par un groupe domestique sur un espace, d'ancrage localisé et plus ou moins pérenne, de construction de l'identification sur laquelle s'appuiera ensuite le ménage »[2].

Le concept de *domus* permet de se détacher d'une analyse de l'habitation séparant celle de sa matérialité de celle des pratiques des habitants. Les notions de « groupe domestique » et d' « investissements » proposent un niveau d'observation des pratiques intermédiaires entre l'individuel et le macro-social. L'habitation matérielle est produite par les habitants. Elle n'est pas considérée comme le cadre fixe des pratiques.

Philippe Bonnin souligne le caractère ambiguë et relatif de la cristallisation des rapports sociaux dans l'habitat : « Le propre de l'habitat est non seulement de cristalliser (de réifier, d'une certaine manière) une petite partie des rapports sociaux, mais surtout de les instituer de manière durable, quoique ambiguë et relative. »[3] Si cette cristallisation existe, elle est très partielle (tous les rapports sociaux effectifs ne se cristallisent pas) et s'inscrit dans la longue durée (ainsi les habitants peuvent vivre dans des habitats cristallisant des rapports sociaux décalés par rapport à ceux du moment). Cela explique l'ambiguïté et la relativité de cette cristallisation, qui constitue pourtant l'objet d'étude des travaux mettant à jour les « modèles culturels » ou les « systèmes symboliques » de la matérialité de l'habitation.

Pour Philippe Bonnin, la multi-résidentialité ne remet pas en cause le concept de *domus* qui s'étend alors à un système d'habitat : « En fait, l'unilocalité n'apparaît pas une condition sine qua non du fonctionnement des sociétés et des maisons-domus, fussent-elles

[1] Philippe BONNIN et Roselyne de VILLANOVA, « Pluriel singulier »…, *op. cit.*, p. 122.
[2] *Id*., p. 123.
[3] *Ibid.*, p. 111.

sédentaires. La multilocalité est ancienne. […] S'il est difficile de lui attribuer des frontières spatiales, il est tout aussi difficile d'attribuer a priori des frontières sociales à la *domus*, lesquelles retentissent sur les frontières spatiales et la géométrie du système d'habitat. »[1] Est-il pertinent de considérer le voilier et l'habitation à terre comme des résidences participant d'un genre de *domus* à définir en fonction des investissements qui y sont associés ?

Alterner les rôles et les identités

Jean Rémy incite lui aussi à « prendre de la distance par rapport à un présupposé fréquent, associé à l'idéalisation de la sédentarité »[2]. L'introduction de la multi-résidentialité comme composante à part entière dans le concept de la *domus* majore l'importance accordée à la dynamique des pratiques des habitants : le « dédoublement » de l'habitation crée « un espace de liberté » par rapport à l'espace d'habitation primaire. Les chercheurs observent une alternance des rôles des habitants d'une résidence à l'autre. L'espace secondaire permettrait de prendre une distance vis-à-vis des rôles traditionnels et du contrôle social.

Il s'agit alors d'identifier, au niveau du groupe domestique, les variations des rôles. Dans un article intitulé « Variations saisonnières de la vie familiale »[3], des chercheurs s'interrogent sur les variations sociales d'une résidence à l'autre. Les « variations saisonnières des sociétés Eskimos » décrites par Marcel Mauss seraient-elles transposables à l'alternance résidentielle ? Marcel Mauss décrit « deux formes nettement opposables, et parallèles à leur double morphologie », auxquels « correspondent deux systèmes juridiques, deux morales, deux sortes d'économie domestique et de vie religieuse. A une communauté réelle d'idées et d'intérêts dans l'agglomération dense de l'hiver, à une forte unité mentale religieuse et morale, s'opposent un isolement, une poussière sociale, une extrême pauvreté morale et religieuse dans l'éparpillement de l'été. »[4]

La question du « fonctionnement du collectif familial, dans ses rôles et dans ses pratiques, face au besoin de bilocalité », peu explorée, a dirigé l'enquête d'Anne Gotman, Jean-Michel Léger et Benoîte Decup-Pannier : contrairement à la société étudiée par Marcel Mauss, celle enquêtée ne présente pas d'oppositions sociales nettes entre les deux résidences.

Pour chaque famille, il existe des variations dans les relations familiales au cours du temps (« selon les heures de la journée, les saisons de l'année, les périodes d'une vie »). Ces variations se distribuent autour de trois types de « configurations » qui ne sont pas spécifiques à un type de famille ou de résidence, mais qui se vivent en alternance :

> *L'intimisme,* qui réunit tout le monde dans un même espace, si possible restreint, avec recherche de promiscuité et de rusticité ; *l'extension* , réalisation accomplie d'un vivre ensemble séparément où conjoints et enfants disposent d'un territoire particulier, et vivent chacun selon leur rythme et s'assemblent selon des combinaisons privilégiées ; *la scission,* par laquelle la maison secondaire devient préférentiellement celle de l'un des conjoints ou d'un enfant adulte, et qui permet aux uns et aux autres de se succéder dans l'espace. Dans

[1] Philippe BONNIN et Roselyne de VILLANOVA, « Pluriel singulier »…, *op. cit*., p. 26-30.
[2] Jean REMY, « Dédoublement des espaces sociaux et problématiques de l'habitat », p. 315-345 in : *D'une maison l'autre. Parcours et mobilités résidentielles,* Grane, Ed. Créaphis, 1999.
[3] Anne GOTMAN, Jean-Michel LEGER, Benoîte DECUP-PANNIER, « Variations saisonnières de la vie familiale. Enquête sur les secondes résidences », p. 177-211 in : *D'une maison l'autre. Parcours et mobilités résidentielles*, Grane, Ed. Créaphis, 1999.
[4] Marcel MAUSS, « Essai sur les variations saisonnières des sociétés Eskimos. Etude de morphologie sociale », p. 389-475 in : *Sociologie et anthropologie*, Paris, PUF, 1991 [1950], p. 470.

> tous les cas, la circulation des personnes et des objets entre les habitations active le système et assure la continuité d'une maison à l'autre.[1]

Le voilier de plaisance, espace restreint et clos, tend à favoriser la configuration « intimiste ». C'est d'ailleurs la recherche de ce temps passé « vraiment » en famille qui apparaît comme une motivation à la pratique de croisières familiales. Cependant, malgré sa petite taille, le voilier-résidence est un lieu qui permet aussi une configuration familiale « extensive ». À bord, chacun occupe une place ou un poste spécifique. L'observation du temps de navigation permet de repérer une répartition des rôles et des espaces différente pour les adultes et les enfants d'une part, pour les hommes et les femmes d'autre part, les relations familiales se superposant à la hiérarchie maritime, le rôle du chef de bord étant très largement occupé par le propriétaire, également époux et père. C'est essentiellement la préparation et la consommation du repas du soir qui réunit le groupe familial autour d'une même activité. Dans la journée, les tâches relatives à la navigation sont le plus souvent effectuées par le chef de bord, l'épouse-équipière s'occupant alors des enfants dans le cas de la croisière familiale.

Le voilier-résidence est aussi le lieu d'une « scission » familiale : dans toutes les familles rencontrées, le voilier est utilisé une partie du temps en solitaire, souvent pendant la mauvaise saison, par le conjoint (ou par un équipage masculin composé du propriétaire et de ses amis). De même, pendant leur « grand voyage » en famille circumatlantique, Ludovic et Marianne se sont séparés pour les navigations océaniques : pendant que Ludovic traversait l'Atlantique en solitaire, Marianne logeait chez sa famille à Paris avec les enfants. En saison estivale, Yvon navigue avec des amis pour amener le bateau vers un bassin de croisière particulier. Sa femme et son fils le rejoignent ensuite pour une semaine de croisière familiale. Louis, la soixantaine, a prêté son voilier plusieurs fois à ses enfants dès leur adolescence, pour qu'ils y naviguent avec les amis de leur choix. En 2010, les enfants d'Aline et Lino, devenus adolescents, refusent d'embarquer avec leurs parents… Les navigations ne se font plus à quatre mais par couples : les parents ensemble ou bien le père avec l'un puis l'autre enfant. Contrairement à son mari, Aline n'envisage pas de faire naviguer le bateau seule avec l'un des enfants.

Ainsi, tout comme une seconde résidence terrestre, le voilier permet à la famille des configurations variées qui changent au cours de la journée, des saisons et du cycle de vie. La multi-résidence serait à penser non en terme d'alternative mais « d'alternance » : « C'est bien l'hypothèse de l'alternance qui est à l'œuvre, et l'idée des saisons qui, selon Marcel Mauss, peuvent correspondre aux saisons stricto-sensu, mais aussi faire se succéder des périodes de temps plus courtes – alternances mensuelles, hebdomadaires, voire journalières. Il n'y aurait pas de hiérarchie implicite ou désirée entre résidence principale et seconde résidence, mais nécessité réciproque de l'une et de l'autre. Non pas l'une ou l'autre mais l'une après l'autre »[2]. Cette mobilité résidentielle serait propice à la mobilité des configurations familiales où chacun, au cours d'une journée ou du cycle de vie, varie ses relations aux autres. Cette analyse de la résidence multiple comme lieu de l'alternance et non d'alternative excluant les autres lieux me paraît féconde pour comprendre l'habitat plaisancier.

La thèse de l'alternative est en effet très sollicitée dans les représentations courantes associées à la plaisance. Ainsi, la pratique des « grands voyages » de plusieurs mois (ou plus rarement de plusieurs années) est souvent considérée par les non-plaisanciers comme une « fuite » de la société. La vie à bord apparaît comme une alternative marginalisée à la vie en résidence terrestre. De même, les plaisanciers justifient souvent leur pratique comme une rupture avec la vie urbaine. Pourtant, les références urbaines sont au cœur des aménagements

[1] Anne GOTMAN, Jean-Michel LEGER, Benoîte DECUP-PANNIER, « Variations saisonnières de la vie familiale. Enquête sur les secondes résidences »…, *op. cit.*, p. 184.
[2] *Id.*, p. 210.

portuaires, du matériel de navigation et de l'organisation de l'espace d'habitation. Il s'agit alors de situer le discours de rupture comme l'expression d'une « variation » dans la continuité familiale : « Le discours de la rupture entre résidence principale et seconde résidence, très présent dans certains énoncés, est alors à interpréter comme une entité construite et délibérément entretenue, au service de la continuité. Comme une variation, au sens plein du terme qui permet au groupe d'exister dans la durée, et non pas seulement de survivre. »[1]

Pour les plaisanciers rencontrés, il s'agit bien d'une alternance : le temps de la navigation est transitoire : il succède et précède le temps à terre. Pour comprendre la vie à bord du voilier, il convient donc de considérer l'ensemble matériel dans lequel elle s'insère, le système d'habitat, ainsi que les variations des configurations du groupe domestique qui y sont associées. Les concepts de « domus » et de « système d'habitat » permettent d'articuler d'une façon souple individu, groupe domestique et habitation en soulignant leur caractère mobile et leur construction perpétuelle. Il s'agit maintenant de s'interroger sur les pratiques de passage d'une résidence à l'autre.

3) Passer d'une résidence à l'autre

Pour Jean Rémy, la mobilité d'une résidence à l'autre serait à penser avec la notion « d'espace transitionnel ». L'auteur réinterprète le concept développé par le pédiatre et psychanalyste Donald W. Winnicott dans *Jeu et réalité*[2]. Des « lieux d'ancrage » alterneraient avec des « espaces de transit ». Une attention particulière serait à accorder à ces espaces transitionnels, lieux de passage où s'acquièrent des compétences.

Les pratiques de passage d'une résidence à l'autre se font dans le cadre du système d'habitat. Peu importe l'éloignement géographique : les enquêtes montrent qu'« un quart des secondes résidences sont très proches du domicile »[3]. Les modalités de passage sont alors à mettre à jour : qu'amène-t-on dans l'autre résidence ? Comment s'y rend-t-on ? La large majorité des plaisanciers rencontrés habitent près du port d'attache de leur bateau. Rappelons que les différentes enquêtes montrent que la distance entre le domicile et le port d'attache augmente avec la taille du voilier. Pour Aline et Lino, le bateau transportable séjourne entre deux périodes de navigation sur une remorque, dans le jardin situé à quelques kilomètres du mouillage. Malgré leur proximité, il y a bien passage d'une résidence à l'autre. La mise à l'eau du voilier est une action où les rôles de chacun sont définis à l'avance.

Les rites de passage et l'individu

Les pratiques de passage peuvent être analysées du point de vue de l'individu, en tant qu'espace transitionnel où il y a une redéfinition des rôles. L'espace-temps du passage, cet entre-deux, est souvent associé par les plaisanciers au sentiment de « liberté ».

Les ethnologues ont montré comment l'espace de marge est vécu de façon ambivalente, également associé au sentiment de danger et d'insécurité. Des pratiques rituelles,

[1] Anne GOTMAN, Jean-Michel LEGER, Benoîte DECUP-PANNIER, « Variations saisonnières de la vie familiale. Enquête sur les secondes résidences »…, *op. cit.*, p. 209.
[2] Donald W. WINNICOTT, *Jeu et réalité*, Paris, Gallimard, 1975 [1971].
[3] Philippe BONNIN et Roselyne de VILLANOVA, « Pluriel singulier »*..., op. cit.,* p. 36.

c'est-à-dire codifiées et répétitives, se mettent en place pour passer d'un lieu à l'autre, de la résidence terrestre au voilier et vice-versa : « Le rite s'inscrit dans la vie sociale par le retour des circonstances appelant la répétition de son effectuation. Il se caractérise par des procédures dont il implique la mise en œuvre afin d'imposer sa marque au contexte que son intervention même contribue à définir. »[1]

Les procédures rituelles et le contexte dans lequel elles s'effectuent se définissent mutuellement. L'ethnologue Arnold Van Gennep a mis en évidence la logique propre aux rites dits « de passage »[2] qui marquent les différentes étapes de la vie d'un individu. Tout passage se caractériserait par trois phases (de séparation avec l'état antérieur, de marge et d'agrégation), schéma que j'ai utilisé précédemment pour décrire et donner une interprétation du baptême des voiliers. En effet, cette conceptualisation, proposée par l'auteur en 1909, « reste la plus célèbre des tentatives d'interprétation des rites dont la pérennité démontre l'efficacité »[3]. Martine Segalen poursuit : « Contrairement à l'interprétation de Durkheim, qui se place tout entier du côté du collectif, le très grand intérêt de la position de Van Gennep pour qui veut étudier les manifestations contemporaines des rituels est de se placer du côté des acteurs sociaux. La participation aux rituels devient un guide pour évaluer le degré d'intégration à la communauté. Dans tout rituel réside une injonction, et se soustraire de façon ostentatoire à la contrainte collective est une façon d'exprimer ses choix sociaux. »[4]

Pour Martine Segalen, les « acteurs sociaux » ne sont pas considérés comme passifs par rapport au schéma des rites de passage. Au contraire, le décalage de leurs actions par rapport à la norme, à l'« injonction » du rituel, permet d'apprécier leur « degré d'intégration » et leurs « choix sociaux ». Ce point de vue me semble opératoire vis-à-vis des observations de terrain qui ne sont pas en adéquation avec la norme collective. Travailler sur ce décalage permet d'analyser plus finement le rapport de chacun à la norme, en fonction de ses caractéristiques de sexe, d'âge, sociale, etc. On peut y retrouver l'opérationnalité du concept de « domus » où chacun, au sein du groupe domestique, module ses rôles sociaux en fonction du lieu de résidence. De même, cette analyse du décalage des pratiques individuelles par rapport à la norme rituelle me semble proche de l'étude des pratiques des acteurs par Michel de Certeau comme création par rapport à un « ordre des choses ».

Les rites de passage et la matérialité

Arnold Van Gennep étudie les rites de passage sous l'angle de la matérialité dans un chapitre intitulé « Le passage matériel ». Il évoque la frontière qui sépare deux pays, « ligne idéale tracée entre deux poteaux », ainsi que « les accidents naturels », les « bornes naturelles » comme les rochers, arbres, rivières ou lacs qui sont alors « sacrés », ou les objets comme des poteaux, portiques, pierres debout placés à un endroit déterminé et accompagnés alors de « rites de consécration ». La frontière ne se limite pas à une ligne. Il mentionne une « bande neutre, divisée dans la pratique en sections, les marches » séparant deux territoires : « Cette marge idéale et matérielle à la fois se retrouve, plus ou moins prononcée, dans toutes les cérémonies qui accompagnent le passage d'une situation magico-religieuse ou sociale à une autre. »[5]

[1] Pierre SMITH, « Rite », p. 630-633 in : *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie*, Paris, PUF, 1992, p. 630.
[2] Arnold VAN GENNEP, *Les rites de passage*…, *op. cit.*, p. 13-14.
[3] Martine SEGALEN, *Rites et rituels contemporains…, op. cit*., p. 27.
[4] *Id.*, p. 33.
[5] Arnold VAN GENNEP, *Les rites de passage*…, *id.*, p. 23-24.

Arnold Van Gennep précise que cette marge matérielle peut figurer le passage « d'un pays ou d'un territoire, mais aussi d'un village, d'une ville, d'un quartier d'une ville, d'un temple, d'une maison ». Pour le passage de chaque seuil, il existe des rites de marge ou « rites liminaires », précédés de « rites préliminaires » de séparation du territoire quitté et suivis des « rites post liminaires » d'agrégation au nouveau territoire. Les rites de séparation du départ puis d'agrégation du retour s'observent lors de « l'embarquement ou le débarquement, l'acte de monter en voiture ou en palanquin, de monter à cheval». Les rites de fondation et de construction sont également des rites de passage, comme je l'ai montré précédemment en décrivant le rite du baptême des voiliers.

Pour Arnold Van Gennep, le passage matériel est lié au « sacré ». Dès l'introduction du chapitre, il précise que « c'est cet élément magico-religieux qui nous importe ici ». Pour l'individu, le franchissement de la frontière est associé au sentiment de flotter « entre deux mondes ». À propos du passage des portiques rituels gardés par des divinités, il insiste sur l'importance de la dimension spirituelle qui éclipse alors l'action, le passage matériel : « Le rite du passage matériel est devenu un rite du passage spirituel. Ce n'est plus l'acte de passer qui fait le passage, c'est une puissance individualisée qui assure ce passage matériellement. Or il est rare que ces deux formes se présentent isolément : dans l'immense majorité des cas, elles se combinent. »[1] Philippe Bonnin souligne le paradoxe de l'analyse d'Arnold Van Gennep :

> Alors même qu'il traite en tout premier lieu des « passages matériels », dès le début de l'ouvrage, juste après sa proposition de classification générale des formes de rite, alors même qu'il semble attribuer, comme à la dérobée, une origine spatiale, et pour tout dire topologique, aux rites de passage dans leur ensemble, cette spatialité disparaît presque aussitôt de son propos, n'est plus examinée. Les « mondes » qu'il met de part et d'autre du seuil deviennent métaphoriques, les diverses entités séparées par une frontière ne retiennent rien de leur étendue originelle, ne sont plus que des constructions idéelles. Il a souligné, comme en prémisses, leur caractéristique « idéale et matérielle à la fois », ce qui est incontestable, sans donner cependant toute la mesure de ce fait. Les rituels de « passage », étudiés selon sa fameuse trilogie séparation-marge-agrégation, s'éloignent radicalement du *pas* physique originel, à travers la *marche*, et décrivent plutôt la transformation d'*état* dans une société, de statut social, de génération ou de classe d'âge […].[2]

La question du « franchissement concret des seuils », actes qui se répètent quotidiennement pour chacun, est trop peu développée. Ce choix s'explique par le contexte intellectuel de l'époque, Arnold Van Gennep privilégiant l' « abstraction » à la « concrétude ». Pour Philippe Bonnin, il s'agit de poser la question du statut de la matérialité et de la spatialité dans l'analyse et de ne pas réduire la matérialité du seuil et des limites au statut de « moyen », de « métaphore », de « symbole » ou de « lieu » du rite : « On décèle également, dans ce statut mal élucidé de la spatialité et de la matérialité, presque une confusion entre le seuil comme *dispositif* (matériel et symbolique) et le *franchissement* du seuil, phase centrale d'un rite de passage. »[3] L'acte de passer une limite consiste à effectuer « un ensemble de gestes », quotidiens ou exceptionnels, appelés rites de passage. Effectuer ces gestes, c'est abolir momentanément et localement la frontière tout en la signifiant.

L'ethnologue ne peut pas se contenter de décrire le déroulement du passage. Il doit tenir compte de ce que cet acte implique du point de vue de celui qui effectue ce passage,

[1] Arnold VAN GENNEP, *Les rites de passage*…, *op. cit.*, p. 28-29.
[2] Philippe BONNIN, « Dispositifs et rituels du seuil : une topologie sociale. Détour japonais », *Communications*, N° 70, 2000, p. 65-92, p. 65.
[3] *Id.*, p. 68.

comme par exemple la dualité et l'ambivalence du seuil : séparation/passage. Ainsi, les cinq niveaux de seuil successifs de la maison japonaise obligent et permettent « à chacun de vivre en condensé toutes les subtilités du passage et de la transformation de l'être public à l'être intime, et réciproquement. »[1] Dans la ligne d'une posture individualiste, la matérialité du seuil est analysée par Philippe Bonnin en lien avec les gestes effectués lors du passage. La question de la « transformation de l'être » est envisagée du point de vue de l'individu dans son corps. Avec le concept de « domus », l'auteur développe les transformations de l'individu dans la construction de son identité et dans ses rapports aux autres.

Aussi, en transposant le point de vue de la culture matérielle à l'analyse des rites de passage, il est possible d'avancer que c'est dans l'action, dans la réalisation de ces gestes répétitifs, que les individus changent d'identité, de rôle, de « sujectivation », tout en affirmant l'existence de la frontière. En passant le seuil, l'individu se crée lui-même et réifie en quelque sorte sa culture. J'ai décrit ailleurs le passage matériel de la terre à la mer[2] par l'étude des dispositifs spatiaux des ports de plaisance : le quai, la passerelle, le ponton et le catway, devant successivement être franchie par les plaisanciers désirant se rendre à leur bord, représentent différents stades de la « zone liminaire ». La progression n'est pas aisée, différents obstacles se présentant sur le passage : porte, portillon, plan incliné, barreaux transversaux… L'article ne mentionne pas les « transformations de l'être » associées à ce passage matériel : se rendre au bateau est une action subjectivant différemment les plaisanciers selon les conditions météorologiques, la composition de l'équipage, le type de bateau, leur condition physique, leur expérience nautique, leurs appartenances générationnelle et de sexe et les rôles occupés à bord.

Le voilier : résidence ou espace de marge ?

L'analyse du passage d'une résidence à l'autre du groupe domestique, en tant qu'espace et temps de marge, permet d'étudier les changements de rôles propres à la multi-résidence comme pratiques rituelles.

La mise en évidence de ces rites de passage permet une analyse sur deux niveaux : individualiste d'une part, en rendant compte des changements qui affectent chaque individu du groupe domestique, holiste d'autre part, en spécifiant les caractéristiques propres à la « domus » constituée par le « système d'habitat » résidence à terre-voilier de plaisance.

La spécificité du « système d'habitat » est de ne pas considérer une résidence comme principale et l'autre comme secondaire. Cette position permet de rendre compte de la complémentarité des deux résidences et de l'importance des investissements effectués par les habitants dans la « seconde » résidence. Dans cette optique, le voilier habitable est complémentaire de la résidence à terre, et le passage de l'un à l'autre peut être analysé à la lumière des rites de passage, comme j'ai pu le faire pour le cas du port de plaisance.

Cependant, la théorie des rites de passage et en particulier la définition de l'espace de marge comme lieu dangereux invite à développer une autre hypothèse : peut-on considérer le voilier-résidence comme un lieu de marge ? En effet, Arnold Van Gennep précise que si le schéma complet des rites de passage comporte en théorie des rites préliminaires, liminaires et postliminaires, « il s'en faut que dans la pratique il y ait une équivalence des trois groupes, soit pour leur importance, soit pour leur degré d'élaboration. En outre, dans certains cas le schéma se dédouble : cela lorsque la marge est assez développée pour constituer une étape

[1] Philippe BONNIN, « Dispositifs et rituels du seuil : une topologie sociale. Détour japonais »…, *op. cit.*, p. 76.
[2] Stéphanie JOSSO, « Passer de la terre à la mer : le cas du voilier habitable au port de plaisance »…, *op. cit.*

autonome »[1]. Ainsi, le temps passé sur le bateau-résidence serait une période de marge entre la séparation d'avec le monde terrestre et celui d'agrégation au monde des marins.

Le dédoublement du schéma propose d'interpréter les pratiques de départ de la résidence terrestre en rites de séparation, les pratiques de passage de la limite terre/mer au port de plaisance ou au mouillage en rites de marge (embarquement des vivres et du matériel, préparation du bateau), et les pratiques de départ du port et de navigation en rites d'agrégation au monde des marins. Le retour du voilier au port serait à interpréter de la même manière : rites de séparation d'avec le monde de la mer, rites de marge au port (rangement et nettoyage du bateau, débarquement du matériel et des provisions) et rites d'agrégation au monde terrestre urbain.

Cette interprétation est séduisante car les pratiques de préparation du voilier, de départ et d'arrivée au port et de navigation sont très codifiées et présentent le statut de véritables « rituel » au sens défini par Pierre Centlivres : « Le "Rite" est de l'ordre de l'action et de la règle, il évoque aussi le bon ordre des choses. "Rituel" désigne, au sens premier, un recueil où sont consignés les rites, les rubriques et les formules des sacrements de l'Eglise, qui "énonce donc l'ensemble des normes qui régissent les performances du rite : normes de l'action d'une part, normes de la parole d'autre part". »[2] Les manuels nautiques consignent les façons d'effectuer les différentes manœuvres à bord. Ces recommandations sont respectées par les plaisanciers qui d'ailleurs appellent « la bible » le manuel de navigation édité par le Centre nautique des Glénans.

Cette hypothèse fait référence aux représentations qui associent communément les marins à la marge : « Ni morts, ni vivants : marins ! »[3], titre Maurice Duval. La place du danger dans la vie quotidienne, l'isolement, l'entre-soi masculin, le sentiment d'appartenir à la communauté des « marins », sont des caractéristiques qui évoquent la position liminaire : « L'individu en position liminale présente des traits spécifiques : il échappe aux classements sociologiques puisqu'il est dans une situation d'entre-deux […]. »[4] Les plaisanciers échappent en effet aux classifications sociologiques : ni marins professionnels, ni sportifs, ni touristes, ni résidents secondaires, qui sont-ils ? En montant à bord, ils perdent leur identité sociale au profit de celle du bateau : ils ne sont plus monsieur et madame untel mais des membres de l'équipage de *Tulipe bleue*. Ils troquent leurs vêtements terrestres pour ceux propres à la navigation. Celle-ci change leur apparence physique : leur bronzage les démarque ; après un voyage familial de dix années à bord de leur bateau, Ludovic et Marianne ont la peau du visage tannée et une silhouette amaigrie. Tous les plaisanciers rencontrés désirent acquérir une identité de « marins ».

Les pratiques de navigation de plaisance pourraient-elles être interprétées comme celles d'un temps de marge où se ferait l'apprentissage d'une identité de « marin », post-liminaire, à partir de celle, préliminaire, de « terrien » ? L'identité recherchée, celle de « marin », est considérée comme un idéal à atteindre par rapport à celle de « terrien », donnée d'emblée. Cette hypothèse permettrait d'interpréter la volonté de rupture avec la société urbaine, volonté affichée par les plaisanciers de façon constante depuis le 19e siècle. Le temps de navigation serait l'espace-temps de la marge où se constituerait la « communitas » des marins :

> Dans l'état de liminalité règne la *communitas*, où les « gens du seuil » vivent hors statut, dans un état de transparence et d'homogénéité qui définit la communion d'individus égaux. Là règne l'état social rêvé. […] Mais l'horizon de la *communitas* possède un potentiel révolutionnaire puissant : et si l'opposition entre ordre et liberté, entre quotidien

[1] Arnold VAN GENNEP, *Les rites de passage…, op. cit.,* p. 14.
[2] Pierre CENTLIVRES, « Rites, seuils, passages », *Communications*, N° 70, 2000, p. 33-44, p. 43.
[3] Maurice DUVAL, *Ni morts, ni vivants : marins !..., op. cit.*.
[4] Martine SEGALEN, *Rites et rituels contemporains…, op. cit.,* p. 36.

> et fête, entre profane et sacré venait à s'abolir ? Et si la marge, espace dérisoire et temps passager, avec la liberté et l'égalité qu'elle implique, s'établissait pour de vrai et pour toujours, dans une *communita*s sans limites et sans fin où l'on regarderait Dieu en face ? [1]

Lorsqu'il occupe le rôle de chef de bord, le propriétaire d'un voilier a en effet une autorité et une responsabilité très importante vis-à-vis de son navire et de son équipage. Jusque dans les années soixante, il est courant d'écrire que le capitaine de yacht est « le seul maître à bord après Dieu » occupant les rôles de chef de bord et de famille. S'il se forme en mer une *communitas,* elle est donc celle des capitaines, les autres membres de l'équipage, exclus de l'autorité et de la responsabilité, n'ayant du même coup pas accès à la sensation de « liberté » qui y est associée. Ainsi, l'analyse du temps de la navigation comme rite de marge ne rend pas compte de la multiplicité des pratiques et des rôles à bord d'un voilier.

Il s'agit là encore de deux visions anthropologiques qui n'accordent pas la même place au statut des individus dans la compréhension d'une culture. Tout comme l'habitation, le rite est un concept tiraillé entre deux interprétations, holiste et individualiste. Le rite est-il une structure, qui par sa répétition, donne du sens aux pratiques des individus ou bien est-ce une production des individus qui donnent ainsi du sens à leurs actions ? C'est sur cette différence d'interprétation que Martine Segalen conclut son ouvrage sur les rites et rituels contemporains : « Percevoir la plasticité des rituels conduit à réhabiliter le sens que chacun des protagonistes y place. En effet, à force d'insister sur les aspects formels, donc par définition fixés du rituel, on peut arriver à conclure que ce sont les rites qui créent le sens pour les acteurs par effet de répétition. […] Au contraire, il nous semble, à la lumière de l'observation de la fabrication des nouveaux rites de mariage ou de décès, pour choisir des exemples de la vie privée, que les individus savent quel sens ils donnent aux rites qu'ils exécutent. L'action rituelle n'est pas accomplie mécaniquement, et le vécu de l'acteur compte. »[2]

Tout comme le concept de l'habiter, ceux d'habitat, de résidence multiple et de rite de passage sont traversés par deux postures théoriques : l'une holiste et l'autre individualiste. Dans le souci de ne pas réduire mes données de terrain à l'un ou l'autre paradigme, j'ai tenté de m'interroger sur leurs limites et complémentarité. La question de l'articulation entre la matérialité – des habitations comme des lieux de passage -, les normes symboliques et sociales et la construction personnelle des individus est au cœur de toutes les propositions théoriques présentées. Chacune, à l'aide d'outils conceptuels, met l'accent sur l'un des termes, au risque de réduire les autres. Je développerai à présent les façons dont les anthropologues abordent cette difficulté.

D. La boîte à outils et le terrain

La diversité des concepts développés par les ethnologues souligne la complexité de l'objet : l'habitation, l'habiter, l'habitat. Il est à la fois une matérialité physique structurée par des normes symboliques et sociales, par des modèles culturels construits dans la longue durée et des invariants d'organisation spatiale ; une matérialité qui est en relation avec un environnement et d'autres lieux d'habitation ; une matérialité théâtre d'usages et de pratiques créatrices, de trajets et de franchissements de seuils, d'appropriations et de transformations ;

[1] Pierre CENTLIVRES, « Rites, seuils, passages »…, *op. cit.*, p. 38.
[2] Martine SEGALEN, *Rites et rituels contemporains…, op. cit.,* p. 118.

enfin une matérialité avec laquelle on fait corps, qu'on incorpore à nos actions et qui nous subjective.

Les variations conceptuelles développées ci-dessus s'avèrent nécessaires et complémentaires pour l'éclairage de l'objet. Cependant, sont-elles compatibles ? Comment faire avec une telle boîte à outils ? Faudrait-il se limiter à l'analyse à l'un des « feuilletages » de cet objet décidément bien « complexe » ? L'ethnologie a comme particularité de se construire dans la richesse de l'expérience de terrain. Est-ce une entreprise utopique ? Les ethnologues sont nombreux à se référer à l'idée de « l'homme total » développé par Marcel Mauss à propos des « techniques du corps » : « Et je conclus que l'on ne pouvait avoir une vue claire de tous ces faits, de la course, de la nage, etc., si on ne faisait pas intervenir une triple considération au lieu d'une unique considération, qu'elle soit mécanique et physique, comme une théorie anatomique et physiologique de la marche, ou qu'elle soit au contraire psychologique ou sociologique. C'est le triple point de vue, celui de "l'homme total", qui est nécessaire. »[1] Marcel Mauss associe trois niveaux d'analyse appartenant à différents paradigmes scientifiques. Il invite à réfléchir sur leur articulation et légitime la visée englobante de la discipline.

Mon intérêt pour les différentes positions théoriques liées à l'habitation, l'habiter et l'habitat est lié à mon expérience de terrain. Dès lors que j'ai entrepris une démarche de participation ou, selon la formule de François Laplantine, d'observation partiprenante en navigant sur des voiliers et en y soutenant une place singulière, les interprétations holistes, fécondes et pertinentes pour l'analyse du discours des plaisanciers interrogés en entretiens ainsi que pour l'analyse de l'organisation spatiale des plans collectés dans les revues nautiques se sont avérées ne pas pouvoir rendre compte d'une partie des matériaux collectés tant par le « corps à corps » avec le bateau en navigation que par les interactions singulières avec les autres plaisanciers en lien avec la place que j'occupais.

Les ethnologues ont observé et interprété différemment les habitations selon leurs objectifs. Dans une optique holiste, ils ont décrit les techniques de construction, les formes du bâti, la distribution intérieure par l'établissement de plans et la position de l'habitation dans son environnement. Dans une interprétation individualiste, ils se sont attachés à mettre en évidence les pratiques de bricolages, de ruses et d'appropriation des lieux ainsi que les actions qui incorporent les objets domestiques. Ces postures et points de vue tentent tous de mettre en évidence les particularités d'une « culture », considérée plutôt comme le résultat temporaire de l'interprétation de l'ethnologue que comme une réalité objectivée. Le paradigme holiste décrit une culture établie, un cadre, un système au sein duquel évoluent les informateurs. Celui individualiste s'attache à présenter une culture en train de se faire, de se construire, au plus près des actions des acteurs, pratiquants ou sujets.

La particularité de mon terrain m'a amenée à me référer à ces deux paradigmes. En effet, le voilier dit habitable est une habitation restreinte et en mouvement. C'est un espace d'habitation réduit au sein duquel il est difficile de distinguer la forme extérieure de son aménagement habitable : par exemple, s'asseoir au rappel quand le bateau gîte implique de mettre ses jambes sur la coque, qui constitue la paroi (en quelque sorte les murs) de l'espace intérieur ; marcher sur le pont, espace de vie extérieur, c'est aussi marcher sur le toit de l'espace de vie intérieur (un membre de l'équipage couché dans la cabine avant voit et entend l'impact des pas de celui qui se déplace sur le pont par la fenêtre supérieure, appelée capot avant). Habiter le bateau, c'est habiter aussi bien sa forme que son intérieur.

Le voilier de plaisance est une habitation mobile et transitoire, sans cesse en mouvement. Les objets tombent et le plancher s'incline. Chaque acte quotidien nécessite d'être réinventé en permanence. Ces particularités brouillent les pistes proposées par les catégories classiquement développées en ethnologie : une habitation - de préférence une

[1] Marcel MAUSS, *Sociologie et anthropologie…, op. cit.,* p. 368.

maison - unique et non mobile, étudiée par l'intermédiaire de plans où les objets et les aménagements sont considérés comme fixes. À l'aune des particularités du terrain, il s'agit de s'interroger sur la manière d'articuler différents paradigmes.

1) Des outils incompatibles ?

Les différents outils conceptuels sollicités appartiennent à deux grands paradigmes : holiste et individualiste. Pour Thomas Kuhn, un « paradigme » fait l'objet d'un consensus. Les chercheurs qui font de la « science normale » au sein du paradigme, utilisent des théories et des méthodes dans le but de résoudre une énigme. Pour l'auteur, deux paradigmes sont si différents qu'ils ne peuvent pas être mesurés l'un à l'autre : « Dans la mesure (non moins significative parce que incomplète) où deux écoles scientifiques sont en désaccord sur ce qui est problème et ce qui est solution, elles s'engagent inévitablement dans un dialogue de sourds en discutant les mérites relatifs de leurs paradigmes respectifs. Dans la discussion proche du cercle vicieux qui en résulte régulièrement, il apparaît que chaque paradigme satisfait plus ou moins les critères qu'il a lui-même dictés et reste incapable de satisfaire certains des critères dictés par son concurrent. »[1]

La thèse qu'il développe consiste à montrer que les scientifiques changent de paradigme quand l'ancien ne permet plus de résoudre les énigmes. Passer d'un paradigme à un autre - lors d'une « révolution scientifique » - implique pour les chercheurs de changer radicalement de vision du monde : « Fait encore plus important, durant les révolutions, les scientifiques aperçoivent des choses neuves et différentes, alors qu'ils regardent avec des instruments pourtant familiers dans des endroits qu'ils avaient pourtant déjà examinés. C'est un peu comme si le groupe de spécialistes était transporté soudain sur une autre planète où les objets familiers apparaissent sous une lumière différente et en compagnie d'autres objets inconnus. »[2] Appartenir à un paradigme serait comme parler une langue qu'il faudrait ensuite traduire pour se faire comprendre des chercheurs appartenant à d'autres paradigmes.

François Dosse, historien des sciences sociales, évoque cette difficulté à se faire comprendre au sein même des sciences humaines, faute d'un langage et d'une référence à un paradigme communs : « La parcellisation, l'absence d'ambition globalisante et de souci universalisant ont un autre effet pervers pour les étudiants, qui acquièrent des langages à ce point compartimentés qu'ils ne peuvent communiquer. Au terme de trois ans d'études, ils ont acquis des vocabulaires différents, mais pas de langage. »[3] Pour Pierre Ansart, cité par François Dosse, l'hégémonie autour du paradigme structuraliste semblait, jusque dans les années quatre-vingt, unifier les sciences sociales. Le déclin du structuralisme impliquerait-il nécessairement une parcellisation en micro-paradigmes incapables de s'apporter mutuellement ? Est-ce l'aspect « hétéroclite » du « bagage » théorique qui pose problème ou bien le manque de propositions théoriques permettant de penser épistémologiquement la transversalité nécessaire ? Les chercheurs peuvent apprendre différentes « langues » scientifiques propres à plusieurs paradigmes. Cependant, une fois cette compétence polyglotte acquise, s'agit-il de tenir différents langages scientifiques à propos du même objet ou bien de construire un nouveau langage ?

Je suis particulièrement sensible à ces questions dont la complexité m'est apparue doublement : tout d'abord en tant qu'étudiante en ethnologie essayant de tisser des liens avec mes acquis théoriques précédent, et notamment avec la psychologie clinique, puis en tant que

[1] Thomas KUHN, *La structure des révolutions scientifiques,* Paris, Flammarion, 1983 [1962], p. 156.
[2] *Id.*, p. 157.
[3] François DOSSE, *Histoire du structuralisme, T. 2…., op. cit.,* p. 460-461.

chargée de cours auprès d'étudiants en psychologie, en soins infirmiers, en ethnologie et en sciences et techniques des activités physiques et sportives. Le problème de la traduction des langages d'une discipline et d'un paradigme à d'autres fut au centre de mes préoccupations tout au long de ces années de formation et d'enseignement. Les ouvrages d'épistémologie et d'histoire des disciplines me permirent d'entrevoir des logiques qui m'échappaient. Que proposent les chercheurs à la question de l'articulation des paradigmes, ces derniers étant, selon Thomas Khun, si hermétiques les uns aux autres ?

2) Ouvertures

Il s'agit ici de présenter les points de vue de chercheurs qui tentent d'apporter une réponse à la question de l'articulation de différents paradigmes dans l'interprétation des faits d'habitation. Pour Thomas Kuhn, il semble difficile d'établir un consensus entre des paradigmes qui se rattachent à des représentations du monde différentes : « Le monde de ses recherches [à l'homme de science] lui apparaîtra ensuite, sur certains points, incommensurable avec celui dans lequel il habitait la veille. C'est une raison de plus pour laquelle les écoles guidées par des paradigmes différents sont toujours légèrement en désaccord. »[1] Le désaccord, même léger, serait irréductible. Les propositions suivantes montrent des façons de penser l'irréductibilité du désaccord.

La succession des programmes

Les travaux ethnologiques qui prennent en compte la matérialité de l'habitation proposent de juxtaposer successivement différentes analyses de l'objet. Ainsi, Christian Bromberger propose une analyse des objets sous différentes approches, « les objets comme techniques, les objets comme signes, les objets comme symboles »: « On peut donc aborder successivement l'objet comme réponse à des exigences contextuelles particulières, signe du statut de son détenteur, symbole de l'habitus propre à un groupe social et/ou ethnique. Ces différents aspects doivent être pris en compte pour expliquer les processus multiples du changement technique. » [2]

L'objet est au centre de la recherche de l'auteur. Il est considéré comme une « réponse » à des « exigences » diverses, c'est-à-dire à des logiques. Il est en quelque sorte considéré comme la preuve matérielle de ces logiques qu'il s'agit alors de mettre en évidence. L'objectif de la recherche consiste à « décoder » l'objet, c'est-à-dire à trouver son sens, sa signification. L'intérêt de son étude réside dans sa potentialité à révéler les logiques holistes : « Comment appréhender les rapports sociaux de production, la stratification sociale dans ses nuances, sinon à travers les objets – moyens de production et pratiques de consommation – saisis dans leurs variations ? L'étude des techniques est un révélateur privilégié de la physionomie et de la physiologie d'une société. »[3]

En fait, Christian Bromberger ne propose pas de juxtaposer simplement différents programmes de recherche que sont l'analyse technologique pour l'étude des « objets comme

[1] Thomas KUHN, *La structure des révolutions ...,op. cit.,* p. 158.
[2] Christian BROMBERGER, « Technologie et analyse sémantique des objets : pour une sémio-technologie », *L'Homme*, N° XIX (I), 1979, p. 105-140, p. 107.
[3] *Id.*, p. 134.

techniques », l'analyse sociale pour celle des « objets comme signes » et l'analyse culturelle pour celle des « objets comme symboles ». La technique, les processus sociaux et de distinction, les schèmes culturels sont tous subordonnés au programme structuraliste inspiré de la linguistique : « Les objets, comme les mots, sont porteurs d'informations ». La juxtaposition des analyses technologique et sémantique est en fait une « réduction » de la première à la seconde. Pour l'auteur, la « sémio-technologie » est plus une méthode qu'une théorie. Cependant, les travaux d'épistémologie de Jean-Michel Berthelot montrent que toute méthode est liée au programme de recherche qui lui donne naissance. Malgré son apparente ouverture à des points de vue multiples, la proposition de Christian Bromberger est holiste. En effet, elle est centrée sur un objet matériel considéré comme signifiant des logiques et non sur les utilisateurs de l'objet.

Dans son étude des habitations de la société rurale traditionnelle bretonne en Léon et Cornouaille, Jean-François Simon propose de présenter successivement différentes interprétations théoriques. Pour la cheminée, par exemple, il fait une description de son aménagement puis une analyse de sa « fonction pratique », de sa « fonction sociale » et de sa « fonction symbolique ». Pour d'autres éléments d'aménagement comme le lit-clos ou le buffet-vaisselier, s'ajoute l'étude de la « fonction décorative » : « L'aménagement intérieur de la maison paysanne traditionnelle est à la mesure des fonctions qu'elle a remplies dans la société rurale d'hier. Ces fonctions ont été nombreuses et diverses. La maison, en effet, a été simultanément un abri pour l'homme, ses récoltes et quelquefois ses animaux ; le lieu où l'on s'attable et celui où l'on dort ; un espace enfin, où l'on accueille des voisins, des parents, et où on se réunit pour travailler. La nature et la disposition de ses meubles sont conçues pour répondre à ces besoins. »[1]

L'aménagement de l'habitation est interprété comme répondant à différentes logiques fonctionnelles : pratique, sociale et symbolique. Pour Jean-François Simon, les différentes fonctions de l'habitation sont « simultanées ». Il ne lui apparaît pas pertinent de privilégier une fonction plutôt qu'une autre. Aussi fait-il le choix d'analyser les différentes fonctions repérées l'une après l'autre. Ses travaux s'inscrivent dans le corpus d'ethnologie de l'habitation rurale présenté plus haut. Ainsi, dans la lignée d'une interprétation structuraliste, l'auteur souligne « la constance de quelques traits généraux d'organisation communs à toutes les maisons ». L'espace d'habitation peut en effet être analysé selon une logique structurale d'opposition (le « haut-bout » de la maison s'opposant au « bas-bout »). Cependant, pour Jean-François Simon, cette logique ne doit pas masquer les changements qui affectent les habitations (type de la maison, nature et place du mobilier) tout comme les manières d'habiter :

> Si la vocation de la maison paysanne est restée la même dans ses grandes lignes aussi longtemps que les méthodes de culture et d'élevage sont demeurées traditionnelles, cela ne signifie pas qu'il n'y ait eu aucun changement dans les façons de l'occuper. […] Il ne m'a pas paru suffisant de retracer l'occupation qui était faite de l'aire de la maison traditionnelle aux derniers temps de la civilisation préindustrielle, fût-ce en tenant compte de sa variation géographique. J'ai cru devoir rechercher aussi, autant que possible, dans quelle mesure elle avait varié, et comment, à partir d'habitudes plus anciennes, on en était venu au schéma d'occupation familier à mes vieux témoins.[2]

Pour rendre compte de ces changements, l'auteur propose, à partir d'une description des différents éléments matériels de la maison, d'étudier les multiples fonctions qu'ils

[1] Jean-François SIMON, *Tiez, le paysan breton et sa maison. T. 1 : Le Léon*, Douarnenez, Editions de l'Estran, 1982, p. 152.
[2] *Id.*, p. 152.

remplissent du point de vue des habitants : « fonction pratique » - auprès de la cheminée on peut se réchauffer, y faire la cuisine, y ranger divers objets -, « fonction sociale » – on s'y rassemble en famille pour écouter et raconter des histoires, confectionner des paniers, prier, faire des farces et la « fonction symbolique » – la cheminée représente la maison et la vie qu'y s'y tient, elle est associée à des pratiques religieuses. Les pratiques quotidiennes des habitants sont décrites et analysées dans leur rapport à chaque élément matériel de l'habitation : cette dernière reste donc l'objet d'étude principal.

La question soulevée est celle de la pertinence du cadre de l'habitation matérielle pour l'étude des pratiques habitantes. L'analyse des diverses fonctions pratiques, sociales et symboliques montre que les logiques de l'habitation d'une maison dépassent de loin sa matérialité. La simultanéité des fonctions de l'habitation est-elle à chercher du côté du matériel ou du côté de l'habitant ? Comment articuler les recherches relevant du paradigme de l'habitation, de l'habiter et de l'habitat sans soumettre l'un à la logique de l'autre ?

La confrontation des programmes

Jean-Michel Berthelot propose de confronter des programmes de recherche. L'auteur préfère adopter le concept de « programme de recherche » à celui de « paradigme » qu'il considère comme trop flou. J'ai déjà présenté l'analyse qu'il fait des programmes de recherche en sciences humaines et sociales, regroupés autour de trois « pôles » - « naturaliste », « intentionnaliste » et « symboliciste » - définissant chacun « *un engagement ontologique radical*, intenable comme tel, mais exhibant un point plus ou moins puissant d'attraction, d'ancrage et de stimulation pour un ensemble de programmes et de théories »[1].

Les travaux en anthropologie de l'habitation qui relèvent du paradigme holiste structural appartiendraient au « pôle symboliciste » et ceux du paradigme individualiste plutôt au « pôle intentionnaliste ». Dans le chapitre consacré à l'anthropologie du maritime, j'ai montré que les travaux de l'école de la technologie culturelle se référaient au « pôle naturaliste ». Ainsi, pour un même objet (le voilier de plaisance habitable), on disposerait d'interprétations théoriques se référant aux trois pôles épistémologiques présents en sciences humaines et sociales.

Jean-Michel Berthelot montre comment, pour dépasser cette pluralité, les pôles tendent chacun de réduire les deux autres pour « ramener la pluralité des explications et de leur fondement métaphysique à une formule unique »[2]. Il n'apparaît pas du ressort de l'auteur de trancher entre les pôles. Cette démarche relèverait plutôt de la philosophie que des sciences sociales elles-mêmes.

Des chercheurs se sont aussi orientés vers « la recherche d'une théorie synthétique, intégrant les éléments pertinents de chaque pôle et associant les programmes dans une mutuelle fécondation »[3]. Or, pour Jean-Michel Berthelot, les théories intégratrices manqueraient leur objectif car elles ne pourraient pas se passer d'une théorie commune d'arrière-fond, forcément dépendante d'un des pôles. C'est pourquoi la « confrontation des programmes » de recherche sur un objet bien délimité lui apparaît comme entreprise intéressante, certes plus modeste et moins spectaculaire que les grandes théories intégratrices :

[1] Jean-Michel BERTHELOT, « Programmes, paradigmes, disciplines : pluralité et unité des sciences sociales »…, *op. cit.,* p. 498.
[2] *Id.*, p. 505.
[3] *Ibid.,* p. 511.

« À défaut d'explication *ultime*, elle vise la fiabilité et l'amélioration des explications partielles qui sont le lot commun des chercheurs de toute science. »[1]

Jean-Michel Berthelot souligne que parfois les programmes sont clarifiés par un courant analytique, parfois ils sont dissimulés ou bien au contraire exhibés dans des conflits d'école. Mais la confrontation « organisée et systématique » n'a pas lieu :

> Le plus souvent, l'affrontement est frontal ou n'est pas. Lorsque, dans un domaine, une théorie alternative se présente, elle a tendance à pointer ce que la théorie dominante manque fondamentalement, plutôt que d'opérer un bilan analytique. […] Si les polarités de l'espace de la connaissance dégagées plus haut rendent difficile, voire impossible, la constitution de théories à prétention intégratrice, en revanche elles n'interdisent en rien un travail de plus grande formalisation des programmes, de confrontation systématique de leur pouvoir explicatif sur des objets déterminés, de production de recherches stratégiques, visant à tester les limites de leur pouvoir explicatif et les possibilités de les surmonter.[2]

Face à la diversité des champs théoriques et disciplinaires qui touchent à mon objet de recherche, le voilier habitable, confronter les théories et repérer leur attachement aux pôles épistémologiques a en effet été l'un des objectifs de cette première partie. J'ai ainsi tenté d'appliquer l'opération de confrontation des programmes de recherche aux principaux champs théoriques liés au voilier habitable : en anthropologie avec les champs du maritime et de l'habitation et plus sommairement pour d'autres disciplines qui traitent de la plaisance - la sociologie, l'histoire et la géographie.

Pour les champs du maritime et de l'habitation, le repérage des programmes permet en effet de poser clairement les « limites du pouvoir explicatif » de chaque théorie, notamment vis-à-vis de l'expérience de terrain. Il convient maintenant d'explorer « les possibilités de surmonter » les polarités irréductibles et réductrices des différentes théories sollicitées afin d'interpréter des données recueillies lors d'une expérience de navigation elle-même irréductible…

Un paradigme du dialogue

Les trois auteurs cités dans le développement précédent portant sur l'habiter individualiste - Michel de Certeau, Jean-Pierre Warnier et François Laplantine - ne rejettent pas pour autant le paradigme holiste. Tous lui reconnaissent une efficacité indéniable dans l'interprétation et l'explication des données : pour Michel de Certeau, « bien des travaux, souvent remarquables, s'attachent à étudier soit les représentations soit les comportements d'une société. Grâce à la connaissance de ces objets sociaux, il semble possible et nécessaire de repérer *l'usage* qui en est fait par des groupes ou des individus »[3] ; pour Jean-Pierre Warnier, « il ne fait aucun doute que les approches structuralistes et sémiologiques sont extrêmement fécondes et permettent d'ordonner de manière satisfaisante une masse de

[1] Jean-Michel BERTHELOT, « Programmes, paradigmes, disciplines : pluralité et unité des sciences sociales »…, *op. cit.*, p. 512.
[2] *Id.*, p. 516-517.
[3] Michel de CERTEAU, Michel de CERTEAU, *L'invention du quotidien, T.1 …, op. cit.*, P. XXXVII.

données »[1] et enfin, pour François Laplantine, « c'est la pensée des "idées claires et distinctes"»[2].

Cependant, tous en soulignent les points aveugles. Pour Michel de Certeau, il manque « une autre production, […] [qui] ne se signale pas avec des produits propres mais en manières d'employer les produits » ; pour Jean-Pierre Warnier, c'est « la mise en objets par l'action et les conduites motrices » et la « subjectivation » qui en résulte qui fait défaut dans l'analyse holiste ; pour François Laplantine, ce sont « les variations et les inflexions modales », « les contradictions, les fluctuations, l'ombre, les clair-obscur » qui disparaissent « au profit d'un pouvoir explicatif et d'une instance métalinguistique ».

Il s'agit, pour ces auteurs, de la question du sujet dans l'expression de « sa part de liberté », telle que la formule l'école linguistique dialogique évoquée par François Dosse : « À l'horizon de cette dialogique, il y a le sujet, dont on cherche à apprendre à la fois ce qui le conditionne et ce qui fonde sa part de liberté. »[3] Ce lieu de questionnement, « le sujet dans sa part de liberté » apparaît comme différent des autres définitions du sujet présent dans des théories relevant du pôle intentionnaliste (interactionnisme symbolique, ethnométhodologie, phénoménologie, actionnisme, etc.).

Au-delà des positions extrêmes qui considèrent l'individu seul ou les structures seules, François Dosse prône « une dialogique » : « Face à la fausse alternative longtemps présentée comme inéluctable entre un sujet tout-puissant et la mort du sujet, tout un courant de la réflexion contemporaine s'est développé autour du paradigme de la dialogique, de l'agir communicationnel, et peut représenter une voie réelle d'émancipation comme projet social ainsi qu'un paradigme fécond dans le domaine des sciences sociales. »[4]

Un nouveau paradigme serait à penser comme un dialogue entre les paradigmes holiste et individualiste. Il ne s'agirait pas de dépasser la contradiction logique entre théorie du signe, du sens, de l'action et de l'acteur mais de s'intéresser à l'unité que constitue leur complémentarité. L'auteur fait référence à Edgar Morin qui part « du postulat que cette unité peut surgir de la dualité, de l'union de deux principes logiques hétérogènes l'un à l'autre »[5].

Le confort : lieu du dialogue ?

Dans l'ouvrage de Marion Segaud et Françoise Paul-Levy, la référence aux deux paradigmes est implicite : parfois elles évoquent un espace organisé selon des oppositions logiques, un espace représenté dans « l'espace de représentation » des architectes par exemple, et parfois elles parlent d'action de l'individu qui délimite son espace, l'assigne, s'y identifie. Comment sortir de cet implicite sans opposer les deux registres ? Les auteures ont recours aux deux paradigmes pour établir une anthropologie de l'espace, mais ne proposent pas d'outils pour penser leur articulation.

Comment faire une anthropologie de l'espace sans superposer ou juxtaposer des interprétations ? Pour Michel de Certeau, les pratiques d'espace se distinguent des usages et des lieux. Elles affichent une dimension dynamique et singulière. Le récit des pratiques joue une importance capitale dans la transformation des lieux en espaces. L'articulation entre lieux et espaces est implicite : c'est par rapport aux lieux que les habitants créent les espaces. En plaisance, c'est par rapport aux lieux dessinés par les architectes, construits par les chantiers

[1] Jean-Pierre WARNIER, *Construire la culture matérielle…, op. cit.,* p. 123.
[2] François LAPLANTINE, *Le social et le sensible…, op. cit.,* p. 187.
[3] François DOSSE, *Histoire du structuralisme, T. 2…, op. cit.,* p. 520.
[4] *Id*., p. 517.
[5] *Ibid.,* p. 522.

et réglementés par le droit maritime, les règles et les usages propres à la navigation que les plaisanciers créent des pratiques d'habitation de l'espace du voilier.

Pour Jean-Pierre Warnier, les différents acteurs de la « filière d'approvisionnement » du voilier exercent en effet des gouvernementalités, c'est-à-dire des pouvoirs, des actions sur les actions des autres et en particulier sur celles des plaisanciers par leurs actions de conception, de construction et de vente des objets-bateaux. La question de l'articulation des conduites motrices aux objets d'une part, et aux symboles, imaginaires et représentations d'autre part, est pensée à partir du « sujet » : « le sujet, par la pratique, fait la synthèse entre l'objet-corps et l'objet-signe. »[1] L'objectif est de « poser les fondements théoriques d'une anthropologie de la culture matérielle qui débouche sur une ethnographie de la subjectivation par la mise en objets »[2]. Mettre en évidence une culture matérielle plaisancière, c'est alors s'intéresser à la façon dont les sujets se construisent en tant que plaisanciers, dans l'action, dans l'incorporation de la matérialité du bateau et dans leurs relations aux autres.

Pour François Laplantine, les paradigmes sont « irréconciliables » : « Dans la confrontation esquissée au cours de cet ouvrage entre différents modes de connaissance, il y a, nous nous en sommes aperçus, des positions irréconciliables et j'estime que dans la construction d'une anthropologie du sensible, il convient plutôt de revivifier les antithèses que de trouver des synthèses ou pis, encore, d'accepter des compromis qui feraient l'économie de la question de l'éthique et du politique ainsi que de la négativité qui est le propre de l'acte de penser. »[3] La question de l'éthique et du politique est également prise en compte dans l'analyse de Jean-Pierre Warnier par le biais de la mise à jour des gouvernementalités de chacun. François Laplantine propose de travailler les variations du « corps sensible » dans le travail d'écriture. Il s'agit de ne pas enfermer les pratiques d'habitation du voilier dans un point de vue unique mais d'en décliner et d'en conjuguer les transformations dans la durée.

Est-il possible de trouver un moyen, à partir de la conception d'un « sujet incarné », « tactique », « sensible » de « dialoguer » avec les catégories holistes ? Ce que proposent ces auteurs, c'est une attention toute particulière aux sujets qui se transforment, rusent, se déplacent, racontent et agissent en incorporant les objets. Philippe Bonnin présente un concept intermédiaire, la « domus », articulant les individus, les habitations matérielles et le groupe domestique.

À partir de ces points de vue, je me suis demandée s'il était possible de repérer, à partir des données de terrain, une catégorie qui permettrait d'articuler les différents paradigmes. Comment, sur le terrain, les gens parlent-ils de ce « dialogue » entre subjectivité et matérialité, de ce corps à corps, de ces bricolages ? Ce serait peut-être à partir de la problématique du confort à bord, identifiable dès les débuts de la pratique au 19e siècle, que cette articulation pourrait se faire. En effet, le confort parle de la norme dominante et de son évolution diachronique. Il parle aussi du corps et des sens.

Comment les plaisanciers parlent-ils du confort et de l'inconfort ? Comment le ressentent-ils ? Comment rendent-ils leurs voiliers confortables ? Par quelles actions ? Quel confort cherchent-ils ? Quel inconfort supportent-ils ? Jacques Pezeu-Massabuau démontre que « mon inconfort est ma culture »[4]. En quoi l'inconfort d'une habitation flottante, humide, restreinte et en mouvement témoigne-t-elle de la spécificité de la culture plaisancière ? Comment un sujet se construit-il en tant que plaisancier, dans l'action d'habiter son voilier, seul ou en équipage ?

---

[1] Jean-Pierre WARNIER, *Construire la culture matérielle…, op. cit.,* p. 82-83.
[2] *Id.*, p. 163.
[3] François LAPLANTINE, *Le social et le sensible…, op. cit.,* p. 189-190.
[4] Jacques PEZEU-MASSABUAU, « Le bien-être, de l'inconfort à l'anticonfort », *Communications*, N° 73, 2002, p. 73-94.

Pour Céline Rosselin, c'est « dans la relation entre l'habitation et l'habitant [que] se construit l'habiter » : « Aussi, les personnes vivant dans les "une pièce" sont bien des habitants. Ils habitent leur espace de vie quotidienne en se l'appropriant et, loin de se soumettre à une norme particulière dans leurs modes d'habiter, ils créent une relation particulière et particularisée à leur espace. Si cette relation est imprégnée d'une conception socialement partagée de *la* maison, elle construit surtout de nouvelles pratiques des espaces. » [1] Céline Rosselin présente une conceptualisation de l'habiter centrée sur les pratiques d'espace car en lien avec la particularité de son terrain, les logements une pièce. L'habiter est cette construction corporelle et gestuelle des espaces d'habitation.

Pour ma part, je propose une conceptualisation de l'habiter différente, en lien avec un terrain autre. Dans la pratique d'habitation plaisancière, il y a construction réciproque de l'habitation et de l'habitant : l'habitant transforme son habitation matérielle et le fait d'habiter le bateau transforme l'habitant dans sa subjectivité. L'habiter serait l'étude de ces constructions réciproques dans la durée et le mouvement.

La notion de confort, induite par le terrain, renvoie à l'idéologie bourgeoise, à des normes sociales et culturelles, à des pratiques spécifiques, à des constructions matérielles, à des discours de justification des pratiques et à des sensations diverses. Polysémique, elle implique de faire référence à des paradigmes différents. Elle m'apparaît comme un moyen de parler de l'habiter du voilier de plaisance : c'est pourquoi j'ai choisi de la décliner dans la suite de ce travail. Le prochain chapitre s'attache à décrire dans la diachronie les particularités des voiliers habitables et habités en famille et/ou entre amis. Je tâcherai également de préciser mes modèles socioculturels et les « cristallisations » architecturales qui y sont attachés.

[1] Céline ROSSELIN, *Habiter une pièce, une ethnographie des espaces par la culture matérielle…, op. cit.,* p. 350-351.

CHAPITRE 4

L'AMENAGEMENT DES YACHTS :

DU SALON BOURGEOIS AU SALON NAUTIQUE

I - La navigation de plaisance : un loisir partagé en famille dans la société bourgeoise du 19e siècle

A - Habiter un voilier en famille
1) Une pratique anglo-saxonne
2) Habitation en famille sur de grands yachts
3) Habitation en famille sur de petits yachts
4) Définir le « yacht familial »

B - Mener soi-même son yacht
1) Fuir la ville en naviguant librement
2) Faire naviguer seul son navire au 19e siècle
3) Des petits voiliers de croisière à moteur auxiliaire

II - Quels usages d'un modèle bourgeois dans les sciences sociales ?

A - Un modèle opératoire
1) Une idéologie « naturelle » ignorée
2) Permanence du modèle spatial des pratiques habitantes
3) Un modèle bourgeois si naturellement stable ?

B - Une approche historique de la bourgeoisie
1) L'influence éliasienne
2) L'influence arièsienne

C - Une culture bourgeoise ?
1) Une définition insaisissable
2) L'expérience ethnographique d'une culture « naturelle »
3) Une culture bourgeoise « très 19e s. »
4) Un modèle transposable ?

D - La bourgeoisie comme catégorie sociale
1) Bourgeoisie et domination
2) Un groupe social en opposition
3) Un éthos bourgeois
4) Un habitus bourgeois

III - Le yacht : un salon nautique ?

A - Assignation des espaces du voilier de plaisance
1) Le yacht, un espace hiérarchique
2) Une tripartition nautique bourgeoise

B - Le salon du yacht
1) Un salon central
2) Diverses influences sur l'aménagement des petits yachts
3) Salon ou carré ?

C - Le salon sur le pont
1) Aménager un pont plat
2) Aménager le pont arrière
3) Les équipements du salon sur le pont

Les développements précédents montrent que les pratiques nautiques ne peuvent pas être interprétées sans être situées par rapport à celles en vigueur à terre. La plaisance est un loisir pratiqué depuis le milieu du 19e siècle en France par les catégories sociales moyennes et supérieures également qualifiées de « bourgeoises ». Il n'est pas simple de s'interroger sur l'utilisation du concept de bourgeoisie dans les sciences sociales. En effet, de nombreux travaux utilisent ce terme dans des acceptions différentes. De plus, son usage n'est pas toujours questionné par les chercheurs. Certaines recherches utilisent le terme – ou concept ? – de bourgeoisie pour désigner tant des catégories sociales par rapport à d'autres, comme celles aristocratiques et populaires, que pour évoquer un ensemble de valeurs, ou « ethos bourgeois », se traduisant par une organisation spatiale singulière qui, de surcroît, se diffuserait à l'ensemble de la société depuis le début du 20e siècle.

Les sociétés utilisant des bateaux déclinent différents rapports possibles entre la vie à bord et la vie à terre : homologie, complémentarité, réinterprétation. Quels rapports peut-on alors mettre en évidence entre l'habitation du voilier et celle du logement à terre ? Est-il pertinent de qualifier la pratique du voilier habitable de « loisir bourgeois », voilier dont les aménagements répondraient à la logique d'un « modèle d'habitation terrestre bourgeois » ?

Peut-on considérer le voilier de plaisance comme le miroir social d'une société bourgeoise ? Cette interrogation découle du rapprochement des travaux publiés sur la plaisance d'une part et sur les habitations urbaines, dites bourgeoises, d'autre part. En effet, des travaux en histoire et en sociologie évoquent un modèle d'organisation spatiale des logements en lien avec un « style de vie » ou un « éthos » de classe bourgeois : qu'en est-il pour le voilier habitable ?

Dans un premier temps, je décrirai des formes méconnues de la navigation de plaisance de la fin du 19e siècle et du 20e siècle : la navigation en famille sur de petits yachts et l'importance du modèle de la navigation par soi-même, le yachtsman étant accompagné ou non. Je m'interrogerai également sur les dispositifs matériels liés à la vie en famille dans un espace restreint et sur ceux facilitant la navigation en « solitaire accompagné ». Dans un deuxième temps, je m'interrogerai sur l'utilisation du concept de bourgeoisie dans les sciences sociales ainsi que sur l'hypothèse d'une cristallisation architecturale d'un modèle d'habiter bourgeois. Enfin, dans un dernier temps, je décrirai les aménagements des yachts depuis le 19e siècle en utilisant les outils proposés par l'anthropologie de l'espace. Je m'interrogerai tout particulièrement sur la place prise par le salon à bord.

I- La navigation de plaisance : un loisir partagé en famille dans la société bourgeoise du 19e siècle

De nombreux travaux en sciences sociales prennent pour objet le développement et les particularités de la bourgeoisie dans la société industrielle française du 19e siècle. Ils dessinent un modèle de la vie bourgeoise né au début du 19e siècle en se référant, entre autres, aux thèses développées par Norbert Élias et Philippe Ariès.

La vie bourgeoise se caractérise, entre autres particularités, par l'importance prise par la famille conjugale, le foyer domestique et les loisirs de pleine nature. Comment la petite plaisance familiale, associant habitation, loisir de pleine nature et famille conjugale s'inscrit-elle dans cette société ? Quels sont les traits communs à la pratique contemporaine ?

Pour l'historienne Adeline Daumard, la notion de bourgeoisie, restée longtemps « incertaine » est cependant opératoire pour comprendre la société d'aujourd'hui : « Notre objectif en effet était double. Il s'agissait d'abord d'essayer de caractériser des hommes, les bourgeois, et un groupe social, la bourgeoisie, qui sont mal délimités, mal définis, mais toujours présents dans l'histoire de notre pays. »[1]

Il m'apparaît donc nécessaire de discuter la notion de bourgeoisie en regard de mon terrain, loisir propre à une catégorie sociale définie historiquement et socialement comme telle.

A. Habiter un voilier en famille

Norbert Elias et Philippe Ariès mettent en évidence la naissance du sentiment d'intimité, en lien avec le renforcement de la famille nucléaire et la valorisation de la place qu'y tiennent les enfants. Michelle Perrot titre un chapitre de l'ouvrage consacré à la vie privée du 19e siècle : « La famille triomphante »[2]. L'enfant est « au centre de la famille » : « Il est l'objet d'un investissement de tous ordres : affectif, certes, mais aussi économique, éducatif, existentiel. Héritier, l'enfant est l'avenir de la famille, son image projetée et rêvée, son mode de lutte contre le temps et la mort. » [3]

La notion de vie privée s'oppose à celle de vie publique. Dans le couple, les relations changent : les rôles de l'homme et de la femme se différencient et se spécifient. L'homme, dans son rôle de père, « domine de toute sa stature l'histoire de la vie privée au XIXe siècle » :

> Au nom de la nature, le Code civil établit la supériorité absolue du mari dans le ménage et du père dans la famille, et l'incapacité de la femme et de la mère. La femme mariée cesse d'être un individu responsable : célibataire ou veuve, elle l'est bien davantage. […] Cette

[1] Adeline DAUMARD, *Les bourgeois et la bourgeoisie en France depuis 1815*, Paris, Flammarion, 1991, p. 7.
[2] *Histoire de la vie privée. T.4. De la Révolution à la Grande Guerre* / sous la direction de Philippe Ariès et Georges Duby, Paris, Seuil, 1987.
[3] Michelle PERROT, « Figures et rôles », p. 121-185 in : *Histoire de la vie privée. T.4. De la Révolution à la Grande Guerre*, Paris, Seuil, 1987, p. 146.

> omnipotence s'étend sur les enfants. La sensibilité de l'enfant n'a pas entamé l'autorité de la famille ni celle du pouvoir paternel. […] Les pouvoirs du père son doubles. Il domine totalement l'espace public. Il jouit seul des droits politiques. […] Mais les pouvoirs du père sont aussi domestiques. Ils s'exercent sur cette sphère privée dont on aurait tort de penser qu'elle est confiée aux femmes sans partage, même si leur rôle effectif y grandit.[1]

Michelle Perrot décrit la situation des femmes au cours du siècle dans différentes catégories sociales. Malgré la domination de la figure paternelle dans la sphère domestique, la « sphère privée et les rôles féminins n'ont de cesse d'être revalorisés, au XIX^e^ siècle, par une société soucieuse d'utilité, anxieuse de ses enfants et travaillée par ses propres contradictions »[2]. À propos de la société bourgeoise, elle décrit un modèle féminin domestique inspiré par la bourgeoisie industrielle du nord de la France, où les femmes sont les dépositaires d'une morale domestique : « La foi contre la raison, la charité contre le capitalisme et la reproduction comme autojustification ». Ce modèle se « retrouve à des degrés divers dans toutes les couches de la bourgeoisie. Il varie selon les niveaux de fortune, mesurée au nombre des domestiques et au statut de l'habitat, les croyances et les systèmes de valeurs. » [3]

Le lieu d'habitation de la famille bourgeoise est le symbole de la vie privée et de l'intimité. Il semble refléter les transformations sociales à travers les particularités de son organisation spatiale et de ses éléments de confort. Michelle Perrot se réfère implicitement aux travaux éliasiens. Ainsi, la domination paternelle propre à la société du 19^e^ siècle s'imprime dans les lieux : « Si souvent dehors, le père domine encore la maison. Il a ses lieux à lui : le fumoir et le billard, où les hommes se retirent pour causer, après les dîners mondains ; la bibliothèque, parce que les livres – et la bibliophilie – demeurent affaires d'hommes ; le bureau, où les enfants n'entrent qu'en tremblant. »[4]

Roger-Henri Guerrand décrit l'immeuble « bien habité » des classes dominantes. Les habitations à loyer de la bourgeoisie urbaine se déclinent selon le capital économique des locataires. Cependant, une structure commune se fait jour, distinguant des espaces publics – salle à manger, salon - de ceux privés - chambres :

> L'intérieur de chaque appartement offre une rationalité sur laquelle on ne reviendra pas avant longtemps. Il comprend obligatoirement un espace public de représentation, un espace privé pour l'intimité familiale et des espaces de rejet. Dès l'entrée, l'antichambre, destinée à la distribution, s'impose comme un sas que l'on ne peut franchir sans y être invité. C'est la « plaque tournante » du logement bourgeois. Au début du XIX^e^ siècle, cet espace, s'il est suffisamment vaste, peut cependant devenir salle à manger. […] Cette salle à manger, quand elle remplit pleinement son office, se révèle un lieu de première importance. La famille se donne ici en spectacle à ses hôtes […]. Mais le repas est aussi un moment privilégié dans les relations sociales […]. Espace de sociabilité, la salle à manger est aussi le lieu de rencontre journalier des membres de la famille. Il semble toutefois qu'au cours du XIX^e^ siècle il ait perdu son caractère d'intimité. […] Dans la majeure partie des constructions des années 1860-1880, surtout à Paris, la pièce réservée à la salle à manger prend jour sur des cours intérieures sombres et étroites. D'où son abandon progressif, en dehors des repas, pour le petit salon, endroit douillet fait pour la lecture et les travaux d'aiguille. Les bourgeois n'en disposent pas tous, mais ils sont prêts à beaucoup de sacrifices pour en avoir un « grand ». Aucun appartement habité par un membre des classes possédantes ne peut se concevoir sans cet espace théâtral qui relie la nouvelle société à l'ancienne dans une communauté de rite, la réception à jour fixe […].

[1] Michelle PERROT, « Figures et rôles » …, *op. cit.,* p. 121-124.
[2] *Id.,* p. 138.
[3] *Ibid.,* p. 142.
[4] *Ibid.,* p. 126.

> Le voile épais jeté sur la moindre manifestation sexuelle, à partir du début du XIX[e] siècle, se concrétise par la spécialisation d'un endroit sacré, la chambre conjugale, temple de la génération et non de la volupté. L'époque où l'on pouvait recevoir dans une pièce pourvue d'un lit semble définitivement révolue. [1]

Les changements qui interviennent dans le rapport à son propre corps, et notamment aux catégories du propre et du sale, se traduisent dans les logements. Ainsi, la cuisine, lieu de production d'odeurs et d'eaux usées, est située en bout d'appartement. Il en est de même des lieux d'aisance. Ce n'est qu'à la fin du siècle, période au cours de laquelle se développe le courant hygiéniste, que les architectes aménagent des espaces spécifiques.

Monique Eleb décrit ainsi les relations entretenues au tournant du siècle entre deux dispositifs spatiaux, le « cabinet de toilette » et la « salle de bain ». Pour l'auteure, à chaque dispositif répond « un habitus particulier qui dissocie coquetterie et beauté de propreté et hygiène »[2]. Ils apparaissent donc séparément sur les plans. Le cabinet de toilette est considéré comme une pièce importante, associé à la femme, au luxe et à la sociabilité, à la façon des habitations aristocratiques du 18[e] siècle. La baignoire - ou *tub* - est traitée comme un meuble qu'il faut ranger après usage. Peu à peu, les deux dispositifs fusionnent : « Cette fusion des deux pièces en une, sa position proche ou, mieux, sa liaison à la chambre principale deviendra le modèle retenu et reproduit et entraînera la chambre et la salle de bain vers la sphère du privé. »[3] Le sentiment de l'intime, tout comme la notion d'espace privé sont liés à l'essor, dans les représentations, de la place de l'individu dans la collectivité. Elle se traduit par la différenciation des espaces dans l'habitation et par de nouvelles pratiques et techniques corporelles.

Lorsque le propriétaire dirige seul son navire à bord duquel embarque sa famille conjugale, l'autorité du capitaine double alors celle du chef de famille. Rappelons que l'organisation des relations de couple sur un mode égalitaire est postérieure aux années 1970. La navigation de plaisance, en tant que pratique de loisir familiale et amicale est un lieu où s'entremêlent règles et usages propres tant à la navigation maritime qu'à la société d'à terre et plus précisément à celle de la famille. Si la littérature nautique décline les astuces nécessaires à la manœuvre et à la navigation, elle est beaucoup moins prolixe pour développer celles requises par la réalisation des tâches quotidiennes et par l'organisation des relations sociales et notamment familiale dans cet espace restreint, mouvant et humide.

Catherine Bertho-Lavenir soulève la question des relations familiales à bord du « petit yacht de l'ingénieur » : les nouveaux yachtsmen « prennent plaisir à diriger eux-mêmes leur esquif et redéfinissent la position du chef de famille dans l'environnement neuf du loisir familial » :

> C'est ce qu'explique, en 1905, l'heureux propriétaire du yacht *Rainette*. Il navigue, dit-il, depuis 1894. Son nouveau navire, à la respectable longueur de 12 m, est capable d'aller à la fois en rivière et sur la mer et, surtout, permet de naviguer avec femme et enfants, sans le secours d'un équipage salarié. À la fois capitaine, navigateur et mécanicien parce qu'il n'a pas les moyens d'entretenir un équipage, le chef de famille trouve dans cette nécessité une source de légitimité nouvelle : c'est parce qu'il est responsable (comme capitaine), et

[1] Roger-Henri GUERRAND, « Espaces privés », p. 325-411 in : *Histoire de la vie privée. T.4. De la Révolution à la Grande Guerre*, Paris, Seuil, 1987, p. 332-335.
[2] Monique ELEB, « La mise au propre en architecture. Toilette et salle de bains en France au tournant du siècle (1880-1914) », *Techniques & culture*, N° 13, 1989, p. 1-37, p. 3.
[3] *Id.*, p. 16.

qu'il est compétent (comme « navigateur et mécanicien ») que le père et époux obtient la confiance et l'obéissance de son équipage familial. [1]

Grâce à l'autorité juridique conférée au capitaine de yacht, le chef de famille maintient à bord sa position d'autorité patriarcale en vigueur dans les familles bourgeoises du 19e siècle. L'organisation familiale d'à terre est reproduite en mer sans grand changement. La navigation est perçue comme le « travail » du capitaine.

Depuis quand les yachtsmen emmènent-ils sur leur voilier épouse et enfants ? Bien qu'il soit courant de dater les débuts de la navigation en couple ou en famille, en France, aux années cinquante et soixante, on trouve des traces de cette pratique de loisir familial dès la fin du 19e siècle. Pour les femmes, la navigation en famille est peut-être l'occasion de « sortir » de l'enfermement dans lequel les maintient la société occidentale du 19e siècle. Cependant, ces voyages maritimes fournissaient-ils vraiment « aux femmes des milieux aisés des occasions de sortir de chez elles » [2] ? Les luxueux yachts de famille étaient-ils si différents des appartements ou des maisons bourgeoises ?

En France, la femme et les enfants du bord sont considérés comme des passagers jusque dans les années d'entre-deux-guerres. Quant ils sont passagers, leur vie s'organise donc comme à terre. Si un ou plusieurs matelots aident le capitaine chef de bord et de famille, madame s'occupe des enfants, aidée ou non d'une domestique, selon que le couple appartient à la moyenne ou à la petite bourgeoisie. Souvent, un mousse ou un matelot se charge de la cuisine, alors située dans le poste d'équipage à l'avant du bateau. Avec les difficultés financières liées à la crise et celles de recrutement de marins professionnels formés à la voile, la famille s'organise autrement : l'épouse et les enfants passent du statut de passager à celui d'équipier. Cette nouvelle organisation se met en place très progressivement entre les deux guerres, des architectes français concevant peu à peu des « yachts de famille ».

Dans les années trente, les épouses cessent d'être des passagères pour devenir équipières. Les architectes ébauchent alors de « petits yachts de famille » qui connaissent un succès grandissant à partir des années cinquante et soixante. Il est donc possible de parler d'une institutionnalisation de la petite croisière familiale dans les années vingt et trente, c'est-à-dire lorsque les épouses, et parfois les enfants, font partie de l'équipage.

Dans les années d'après-guerre, le nombre de pratiquants augmente considérablement. Des centaines de petits voiliers de croisière dite familiale sont conçus et construits à des prix relativement bas, en contre-plaqué puis en polyester, matériaux bon marché comparativement à la construction classique, sur bordés, d'avant-guerre. La navigation en couple apparaît alors comme la solution idéale au problème du recrutement des équipiers : « Pour trouver un bon équipier, épousez-le ! ». Le rôle attendu de l'épouse-équipière est décrit dans les ouvrages nautiques jusque dans les années soixante-dix. À la fin des années soixante, la question du commandement par les femmes est explicitement posée, notamment au Centre nautique des Glénans. Pourtant, si *a priori* les femmes sont autorisées à tenir le rôle de chef de bord, il n'en est pas de même dans les faits. La figure hiérarchique du chef de bord et de l'équipage reproduit celle de l'homme et de la femme dans un modèle conjugal hiérarchique et complémentaire. Aujourd'hui, l'observation de la répartition des rôles à bord montre une organisation familiale ou amicale hiérarchique semblable à celle des débuts de la pratique. Les règles de la navigation de plaisance légitiment toujours le propriétaire masculin du bateau dans un rôle d'autorité et de responsabilité qu'il endosse seul à bord. Or, les équipages rencontrés – familles ou groupes d'amis - ne reproduisent pas la

[1] Catherine BERTHO-LAVENIR, *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999, p. 297.
[2] Michelle PERROT, « Sortir », p. 539-574 in : *Histoire des femmes en Occident. T.4. Le XIXe siècle,* Paris, Perrin, 2002 [1991], p. 559.

même organisation à bord qu'à terre : il s'agit bien d'une « redéfinition des rôles », l'ébauche de la relation égalitaire mise en place dans les années soixante-dix disparaissant alors.

En décrivant la construction des rôles de chef de bord et d'équipier en croisière familiale, en France, dès le début du 20e siècle, en lien avec l'organisation sociale et matérielle des familles bourgeoises, il s'agit de s'interroger sur les mécanismes d'exclusion des femmes de la navigation active, c'est-à-dire du goût, du désir et des savoir-naviguer par elles-mêmes. En quoi la venue des enfants à bord et le statut de mère devient-il un frein supplémentaire à l'accès des femmes à la navigation ? Dans quelle mesure l'exclusion des femmes permet-elle le maintient d'une relation hiérarchique nautique calquée sur le modèle de la famille patriarcale ?

1) Une pratique anglo-saxonne

Les navigations en couple ou en famille sur de petits yachts semblent assez courantes au Royaume-Uni et aux Etats-Unis à la fin du 19e siècle. Dans un article de 1879, le tout jeune journal français *Le Yacht* fait état de la présence de dames à bord des yachts anglais : « Car le yacht étant anglais, il y a des dames à bord »[1]. Un ouvrage récent publie des photographies du yachting américain entre 1880 et 1905 : plusieurs clichés montrent des équipages réduits, familiaux ou amicaux, dans le carré ou sur le pont de petits yachts. Ce "petit" yachting semble cependant avoir du mal à trouver une légitimité aux yeux des propriétaires de plus grandes unités :

> Ce coup d'œil dans l'intimité du carré du *Wabun* donne une bonne idée de la vie courante à bord des petites unités à la fin du dix-neuvième siècle. Ce ketch de 8,40 mètres à faible tirant d'eau fut dessiné et mené pendant de nombreuses années par Ralph Middleton Munroe, un célèbre yachtman de floride. La pause du déjeuner pendant une croisière de New-York à Annapolis (Maryland), en 1892, est l'occasion d'une photographie prise par une amie du skipper qui pose ici à droite. Beaucoup de contemporains de Munroe avaient du mal à comprendre l'intérêt qu'il y avait à naviguer sur ces petits bateaux « en y étant aussi entassés que dans les cales d'un brick négrier ». [2]

Contrairement aux ouvrages contemporains publiés sur « l'âge d'or » du yachting présentant exclusivement de grands yachts au luxe inouï ou bien des yachts de course aux lignes élancées, imaginés et construits par des hommes « de génie », l'auteur rend compte de la diversité des pratiques de la navigation de plaisance. Il présente ainsi une série d'images illustrant « les plaisirs tranquilles de la croisière » à bord de petites unités. Si le texte accompagnant ces images est bref, en comparaison avec celui consacré aux navires et aux hommes « d'exception », Ed Holm reconnaît l'existence d'une petite croisière qu'il trouve même « émouvante » :

> On doit à William Letts Oliver, ingénieur des mines d'Oakland, ce cliché émouvant de sa famille et de ses amis à bord de la goélette de 9 mètres *Wave*. Les croisières d'un jour ou deux dans le nord de la baie de San Francisco se faisaient en flottilles jusqu'à une île près de Napa Creek « où les bateaux s'amarraient à couple pour la nuit. Il y

[1] « Chronique », *Le Yacht*, N° 75, 1879, p. 317.
[2] Ed HOLM, *L'Âge d'or du yachting : 1880-1905,* Paris, Anthèse, 2000 [1999], p. 23.

avait des courses à l'aviron, un bal, des parties de cache-cache, des feux d'artifice et quantité d'amusements ». [1]

La navigation en famille possède son récit héroïque de référence, tout comme les deux autres types de pratique du yachting que sont la traversée des océans en « solitaire réel » et les courses de grands yachts lors de régates internationales. En effet, en 1876, les époux Brassey, issus de l'aristocratie anglaise, effectuent à bord du *Sunbeam* le tour du monde en famille. Pour leur contemporain français, le yachtsman Philippe Daryl, le voyage du *Sunbeam* « marque une date mémorable dans l'histoire du yachting » car « c'est le premier bateau de plaisance qui ait fait le tour du monde, et cela sous la direction du propriétaire en personne, presque entièrement à la voile » [2]. Cet exploit témoigne de la personnalité hors du commun du propriétaire, Sir Brassey, formé à tous les secrets de l'art nautique. De plus, « il avait eu le bonheur d'épouser une femme capable de les comprendre et de les partager »… et de les écrire. L'édition française précise que le *Tour du monde en famille, voyage de la famille Brassey dans son yacht le Sunbeam* est « raconté par la mère » [3].

En effet, c'est Lady Brassey qui rédige le récit du voyage circumterrestre à bord d'un yacht mixte de 48 mètres de longueur, doté d'un équipage d'une quarantaine de personnes, qui dura 46 semaines. Le texte détaille amplement les escales. Les mésaventures du bord, comme par exemple l'incendie et l'inondation dans la chambre des enfants, sont également relatées.

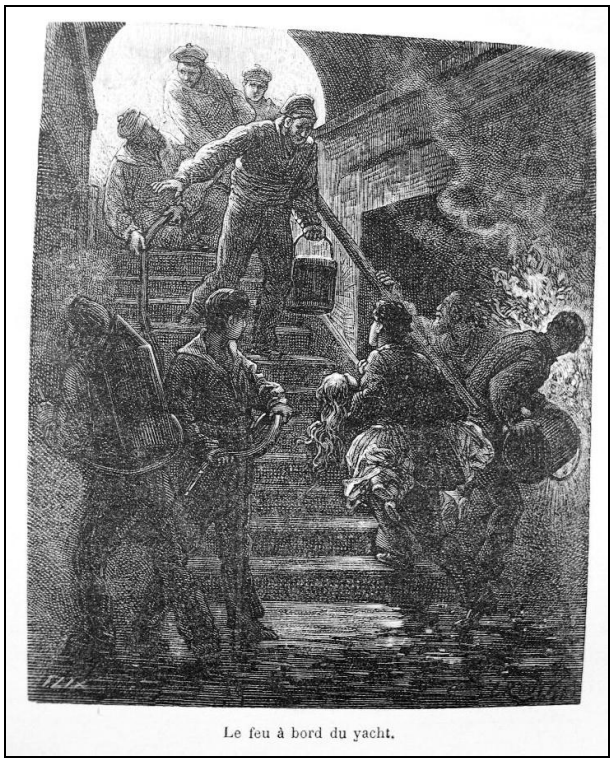


Figure 54 : « Le feu à bord du yacht ». Lady Brassey, *Le tour du monde en famille. Voyage de la famille Brassey dans son yacht Le Sunbeam. Raconté par la mère.* Tours, Alfred Mame et Fils, Editeurs, 1891 [4ème ed.], p. 291.

[1] Ed HOLM, *L'Âge d'or du yachting…, op. cit.,* p. 98.
[2] Philippe DARYL, *Le yacht. Histoire de la Navigation Maritime de Plaisance,* Paris, Ancienne Maison Quantin, Librairies-imprimeries réunies, May et Motteroz, 1890, p. 329.
[3] Lady BRASSEY, *Le tour du monde en famille. Voyage de la famille Brassey dans son yacht Le Sunbeam. Raconté par la mère,* Tours, Alfred Mame et Fils, Editeurs, 1891 [1878].

L'incendie qui s'est déclaré dans la chambre des enfants est dû au feu trop ardent de la cheminée. Un matelot est représenté tenant sous chaque bras les fillettes Brassey. Les enfants n'ont, selon leur mère, « pas eu peur ». Elle rassure les lecteurs pouvant s'inquiéter de leur sort lorsque l'un d'eux faillit passer par-dessus bord : déjà amarinés en Angleterre, ils se sont en effet « habitués à être près de l'eau dans leur petit yacht ». Le sentiment de peur est donc « inconnu aux enfants ». Ils surmonteront sans encombre l'incendie puis l'inondation de leur chambre causée par un robinet de la baignoire mal fermé. Ils sont décrits jouant à laver le pont, infatigables, à poursuivre les papillons malgré la chaleur, ou bien émerveillés par le spectacle des baleines.

Une attention toute particulière est donnée aux animaux domestiques du bord : Lady Brassey évoque la disparition du chat, la naissance des chiots ainsi que la présence de singes et de perroquets dont on a coupé les ailes. La promiscuité avec les nombreux animaux destinés à être consommés – pigeons, poulets, canards, dindons, moutons - entraîne un déplacement des frontières de la sphère du domestique : l'attachement à ces animaux finit par poser un problème à leurs consommateurs qui perdent l'appétit. Les difficultés de la vie à bord liées au roulis sont décrites : les perroquets tombent à la mer, le cuisinier a d'énormes difficultés pour préparer les repas et l'équipage à les consommer. Lorsqu'il devient nécessaire de se cramponner, les jeux de cartes ou de jetons sont compromis. Lady Brassey évoque sa peine à trouver le sommeil. Cependant, lors de conditions météorologiques plus clémentes, la vie s'organise de façon plus harmonieuse : « L'équipage de notre petite société s'entend à merveille ». Le capitaine, Sir Brassey, se consacre à la science nautique ; le Docteur aide à instruire les enfants ; Lady Brassey étudie l'espagnol et s'adonne à la lecture et les domestiques et femmes de chambre transposent à bord du *Sunbeam*, sans trop de difficultés, les tâches qu'ils effectuaient à terre. Le récit s'attache à détailler plus amplement les escales exotiques que la vie familiale du bord. Les grandes dimensions du navire aménagé selon les codes d'une luxueuse habitation bourgeoise ont sans doute contribué à réduire les singularités de la vie familiale en mer.

La chambre des enfants à bord du yacht.

Figure 55 : « La chambre des enfants à bord du yacht », Lady Brassey, *Le tour du monde en famille. Voyage de la famille Brassey dans son yacht Le Sunbeam. Raconté par la mère.* Tours, Alfred Mame et Fils, Editeurs, 1891[4ème ed.], p. 337.

La chambre des enfants à bord du *Sunbeam* est aménagée selon les codes du confort et de la décoration en vigueur dans les habitations de la haute bourgeoisie anglaise. Les tapis et tentures revêtent le sol et les murs ; Les boiseries sont décorées et moulurées ; des miroirs, claires-voies et diverses appliques éclairent la pièce ; les lits superposés sont capitonnés et des jouets jonchent le sol : poupées, balle, fusils, voiture et petits animaux. Si les nurses des enfants, les cuisiniers ou les intendants avaient pris la plume, il est probable que le récit fût moins empreint de sérénité.

La vie en mer offre cependant pour Lady Brassey des particularités méritant d'être retenues, comme le temps libre qu'il s'agit d'occuper, avec par exemple la lecture, offerte par les sept cents volumes de l'importante bibliothèque du bord : « Ce sont des loisirs que nous ne retrouverons jamais peut-être dans nos vies si occupées »[1]. Bien que le rythme hebdomadaire soit conservé à bord avec la célébration religieuse du dimanche où chacun revêt une toilette la plus soignée possible, un relâchement des codes se fait sentir dans le Pacifique, notamment avec la forte chaleur. Les enfants abandonnent souliers et bas, les hommes les cols, jaquettes et gilets tandis que Lady Brassey troque ses tenues victoriennes pour les costumes traditionnels de Tahiti et d'Hawaï, « plus frais, amples et commodes »[2]. La nuit, les cabines étouffantes sont délaissées : des matelas sont étendus sur le pont.

L'impression de « bonheur » familial dégagé par le texte semble avoir fortement marqué les esprits de l'époque :

> Toutes ces circonstances réunies impriment au premier voyage du *Sunbeam* un caractère vraiment unique et qui répond pour ainsi dire, dans les annales du yachting, aux voyages du capitaine Cook dans les annales de la géographie. Si l'on ajoute que ce premier tour du monde, effectué par toute une famille, sous le commandement de son chef, s'accomplit avec un bonheur rare, qu'il n'y eut pas un seul accident grave, que les observations de vitesse, de temps et de météorologie furent prises à bord avec une admirable ponctualité, on s'expliquera aisément l'enthousiasme que suscita ce voyage dans le mode anglo-saxon et l'influence décisive qu'il exerça sur le développement de la grande navigation de plaisance. [3]

Le récit de Lady Brassey suggère ainsi une image idéale de la famille conjugale dans la haute société anglaise de la fin du 19e siècle, mêlant les codes hérités de l'aristocratie aux valeurs familiales chères à la bourgeoisie. Parents et enfants sont réunis à bord de leur yacht ; ils découvrent le monde ; ils ne sont pas isolés : amis et domestiques les accompagnent ; l'aménagement du bateau permet de mener une vie quotidienne confortable ; le père dirige admirablement bien le navire ; les enfants semblent apprécier la vie en mer comme les escales et ne manifestent aucune appréhension ; la mère, exemplaire, n'entrave pas la passion nautique de son mari : au contraire, elle y adhère et témoigne par écrit. Chacun s'occupe selon son rang, son sexe et son âge. La navigation reste réservée aux hommes : le commandement est effectué par Sir Brassey et les manœuvres par un équipage professionnel. Lady Brassey, les enfants et les domestiques ont le statut de passagers : ils ne participent pas à la navigation ou à la manœuvre et tentent de reproduire à bord leurs activités d'à terre.

Si, pour Philippe Daryl, le récit encouragea le développement des voyages familiaux à bord de grands voiliers, il n'est pas sûr qu'il eût une telle influence, en France, sur les équipages de yachts plus petits. En effet, alors que les témoignages de longues navigations en solitaire sur petits voiliers se multiplient au début du 20e siècle, ceux relatant des navigations

[1] Lady BRASSEY, *Le tour du monde en famille …, op. cit*., p. 166.
[2] *Id.*, p. 341.
[3] Philippe DARYL, *Le yacht …, op. cit*., p. 331.

circumterrestres effectuées par des familles françaises à bord de petits yachts ne seront publiés que bien plus tard, dans les années 1970[1].

2) Habitation en famille sur de grands yachts

Cependant, quelques traces mentionnent l'habitation de grands yachts en France, par des familles bourgeoises, dès les années 1880. Ainsi, en 1896, à bord du *Tzigane*, yawl de 12 tx ½, deux « passagères » sont du petit voyage sur la côte méditerranéenne, l'épouse du propriétaire, « qui n'a pas voulu, malgré sa frayeur, abandonner son mari dans cette terrible campagne » ainsi que sa mère, « qui n'en ai pas à son coup d'essai »[2]. Deux hommes d'équipage et un mousse aident à la manœuvre. Les membres de l'équipage sont ici comparés à des « gens nomades » qui, apportant de l'animation sur l'île de Porquerolles, sont regardés « d'un mauvais œil » par la propriétaire des lieux.

Vingt ans plus tôt, pour un yachtsman convaincu, la maison flottante remplacerait avantageusement la villa de vacances afin d'échapper aux multiples désagréments de la vie en bonne société. Toute la famille y trouve son compte :

> Voilà ce qui me fait bénir chaque jour l'heureuse inspiration que j'ai eue de suivre les conseils de notre ami X…, et d'acheter un yacht au lieu de louer, comme je le faisais tous les ans, une villa aussi étroite que chère, soit à Trouville, soit à Dieppe. Il m'est désormais interdit de m'ennuyer dans une station choisie pour la saison d'été. La société n'y est-elle pas de mon goût ? […] Je donne un ordre à mon capitaine : On appareille sur l'heure, et, nous voilà naviguant, la joie au cœur, contents d'échapper aux fâcheux, heureux de jouir de cette indépendance que seule donne la mer, et persuadés que nous allons trouver toutes les séductions de la vie dans le port que nous allons gagner. […] Donc, et c'est là une des principales séductions de mon yacht, il me permet le changement. Grâce à lui, je peux voir les gens quand l'absence a pu me les faire regretter, et les quitter quand une fréquentation trop longue menace de rendre les relations maussades. Et, à présent, comptes-tu pour rien cette façon délicieuse de voyager dans sa maison ? Car, véritablement, c'est toute ma maison qui voyage avec moi. Nous sommes admirablement installés. Ma chambre contient tous les objets dont j'ai l'habitude de me servir. Tout y est logé un peu à l'étroit, peut-être ; mais dans un ordre tel, que j'y ai tout sous la main. Depuis mes effets, soigneusement rangés dans les armoires, jusqu'à mes livres favoris, serrés sur les rayons de ma petite bibliothèque de bord, et mes armes de chasse, solidement maintenues sur leur râtelier, tout voyage avec moi. Enfin, mon cabinet de toilette est une merveille de confort : j'y peux prendre un bain, en soulevant le plancher, sous lequel est ingénieusement disposée une baignoire. Je ne te parlerai pas de la chambre, ou plutôt de l'appartement de ma femme. Elle dispose de tout l'arrière du yacht, car c'est là que se trouve ordinairement ce que les Anglais nomment les *ladies-rooms*. Elle s'est passionnée pour ce délicieux séjour, et oublie combien il est étroit en le garnissant de tout ce qui peut le rendre enchanteur. Près d'elle se trouvent les chambres des enfants, très fiers d'habiter des *cabines* et de coucher dans des *cadres*. On ne leur ferait pas changer leur réduit pour un palais. Aussi vivons-nous presque constamment à bord et pouvons-nous y recevoir dignement nos amis. Nous n'avons pas d'ailleurs à faire de grands frais. […] Rien de

[1] Comme par exemple Yves et Elisabeth JONVILLE, *Trois océans pour nous trois. Un homme, une femme, un enfant*, Paris, Arthaud, 1973 et France et Christian GUILLAIN, *Le bonheur sur la mer*, Paris, Robert Laffont, 1974. Quelques voyages de familles avec enfants sont effectués dans les années trente comme celui de la famille Tambs, mentionné par Jean MERRIEN dans *Les navigateurs solitaires*, Paris, Denoël, 1965, p. 262-271.
[2] « A bord du « Tzigane » », *Le Yacht*, N° 972, 1896, p. 512.

> plus charmant comme nos dîners sur le pont, abrités contre le regard des passants du quai par une tente, au milieu des cordages, des manœuvres, des espars qui forment bien le plus délicieux décor qu'on puisse rêver pour un repas en plein air. […] Ce luxe nouveau, loin d'être pour moi une charge, constitue une véritable économie. Mon compte est parfaitement établi et j'ai pu constater que l'entretien de mon équipage, l'amortissement du prix du yacht, les frais de pilotage et autres qu'entraîne la navigation, n'atteignent pas le prix de location d'une villa, telle que je la faisais tous les ans, ou d'un appartement à l'hôtel. Ma femme n'a plus à faire de réceptions coûteuses. […] Satisfaite de son costume de *yachting lady*, très modeste, mais en effet très élégant, elle se soustrait à cette dispendieuse obligation des villes d'eau, qui rendent la saison d'été aussi onéreuse que la vie d'hiver à Paris. […] Aussi sommes-nous si heureux que nous comptons prolonger nos voyages jusqu'en hiver, et, suivant le chemin des hirondelles, gagner le midi dès que le temps se refroidira. [1]

Pour cette famille de la haute bourgeoisie ou de l'aristocratie parisienne, l'habitation d'un yacht apparaît comme une véritable liberté gagnée vis à vis des obligations sociales et financières attachées à leur rang. Le yacht est ici essentiellement utilisé comme habitation mobile, permettant d'aller à loisir de port en port, de la Manche à la Méditerranée. Son propriétaire ne vante pas les mérites de la navigation en mer. D'ailleurs, il n'y prend pas part. Celle-ci est effectuée par un équipage professionnel. Le commandement en mer est assuré par un capitaine et les manœuvres par les matelots. Au port, le pont cesse d'être le domaine des marins : la famille y reçoit ses amis. L'exiguïté des lieux d'habitation est compensée par un aménagement qui offre de multiples rangements et un confort anglo-saxon parfois supérieur à celui proposé à terre, en France, comme par exemple la baignoire disposée ingénieusement sous le plancher.

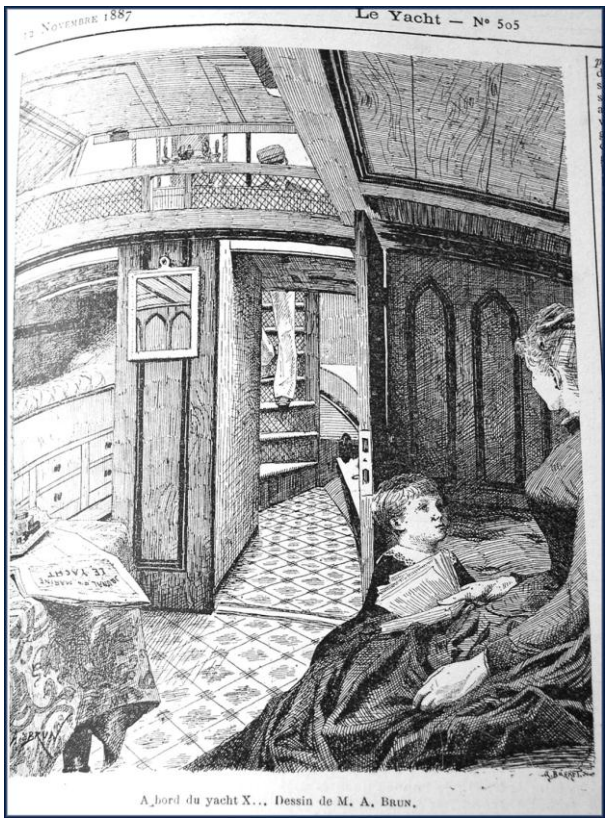


Figure 56 : « A bord du yacht X… Dessin, de M. A. Brun », *Le Yacht,* N° 505, 1887, p. 419.

[1] « Chronique », *Le Yacht*, N° 124, 1880, p. 233.

Une yachtswoman est représentée assise sur les sofas du carré du bateau, un livre à la main, s'adressant à son fils. Le yachtsman est figuré à l'arrière-plan, descendant l'escalier menant du pont à l'intérieur du yacht. Si Monsieur est habillé en marin, portant un pantalon blanc, une veste sombre et une casquette, son épouse et son fils sont vêtus comme à terre. Cette gravure indique explicitement les rôles de chaque membre de la famille à bord : le père de famille participe à la navigation tandis que son épouse et ses enfants sont à l'intérieur du navire, pour y habiter. Les yachts sont aménagés comme à terre : le carré, central, est le salon–salle à manger. De confortables banquettes sont aménagées de chaque bord. À l'arrière-plan, sur tribord, on aperçoit une cabine qui fait office de chambre à coucher. Il s'agit sans doute de celle du propriétaire. À l'arrière, sur bâbord, on aperçoit une autre cabine, qui semble être celle dite « des dames ».

Monsieur et Madame ont des chambres séparées

Les plans d'aménagement des grands yachts anglo-saxons nomment la cabine disposée à l'arrière la « chambre des dames ». À la fin du 19e siècle, cette disposition est en vigueur tant sur les yachts de croisière que sur ceux destinés à la régate. En effet, en dehors des périodes de course, les propriétaires avaient l'habitude de faire des croisières en famille ou entre amis. Voici les plans d'aménagement du yacht *Vendetta*, « cutter de course de 40 tonneaux du type demi fin-keel », de 25 m 80 de long (18 m 44 à la flottaison), dessiné en 1892 par l'architecte anglais Arthur E. Payne. La question du confort des aménagements est traité avec autant d'attention que celle des formes de la coque :

> Ses aménagements intérieurs sont très bien compris : un vaste poste, office et chambre de capitaine, un beau salon communiquant avec la chambre du propriétaire ; à l'arrière la chambre ordinaire pour les dames, et un sofa et un lit dans la descente avec une vaste soute aux voiles dans la voûte. Le *Vendetta* a une bonne hauteur sous barrots et de la place sous le plancher ; quoique destiné à la course, ce yacht est confortable : ce n'est pas seulement une coque vide comme un grand nombre de bateaux de course. Pour un yacht anglais, *Vendetta* est exceptionnellement large […]. [1]

Le type « demi fin-keel » permet, par rapport à celui dit « fin-keel », d'augmenter le volume intérieur, car quand le propriétaire « veut habiter à bord, il faut de la place pour les ancres, les chaînes, la glace, le charbon, les approvisionnements et les rechanges ; en fait, dans un cruiser, un tiers environ de la capacité totale se trouve ainsi occupé. […] Sans ce volume intérieur dissimulé à l'œil, les chambres les plus élégantes et les plus confortables auraient été insuffisantes pour permettre aux propriétaires de ces yachts de vivre longtemps à bord comme ils faisaient soit en course, soit en croisière »[2].

[1] « Le cutter de course de 40 Tx « Vendetta » du type demi fin-keel », *Le Yacht*, N° 916, 1895, p. 469-470.
[2] *Id.*

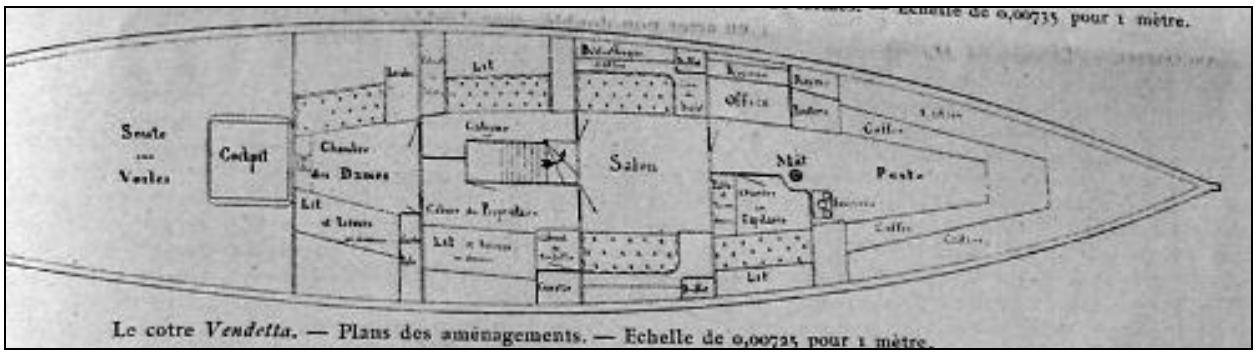


Figure 57 : Plan des aménagements du yacht de course anglais *Vendetta* de 40 tx. La cabine située à l'arrière est la « chambre des dames ». *Le Yacht,* N° 916, 1895, p. 469.

La « chambre des dames » est la cabine la plus spacieuse. Elle comprend, sur tribord, un lit muni de tiroirs et sur bâbord, un divan ou sofa. Située à l'arrière, elle est aussi la plus confortable puisque la moins soumise aux mouvements du bateau. En avant, sur tribord, elle donne sur la « cabine du propriétaire », munie d'un « cabinet de toilette » ; sur bâbord, elle communique avec une cabine plus petite, destinée sans doute à des amis ou à d'autres membres de la famille. Le « salon » est central. On y accède aussi du pont, par l'escalier de descente. Il contient une « bibliothèque » et des « buffets ». Cette pièce sert également de salle à manger. Le personnel du bord, situé à l'avant, y accède par l'« office ». Le propriétaire ne dirige pas son bateau : cette fonction est attribuée au capitaine qui possède sa propre chambre, située à l'avant sur tribord et munie d'une table à cartes. À l'extrémité avant du bateau, dans le poste, est disposé le « fourneau ». Les hommes d'équipage y dorment dans des cadres qui sont repliés le long des bordés pendant la journée.

Sur le plan des aménagements du yacht *Avel*, construit pour un français par le chantier Camper et Nicholson à Gosport (50 tonneaux, 20 m 42 de longueur hors-tout, 15 m 887 à la flottaison, 4 m 32 de largeur), l'espace attribué aux dames comprend toutes les commodités : celles-ci bénéficient d'une vaste cabine à deux lits, munie de sophas, d'un meuble à tiroirs, d'un WC situé sous l'escalier de descente, d'un lavabo et d'une garde-robes. La chambre du propriétaire est comparativement plus petite et dispose de moins d'aménagements. Cependant, il accède directement au salon. Sur bâbord, l'espace souvent attribué à une chambre supplémentaire est ici utilisé comme fumoir.

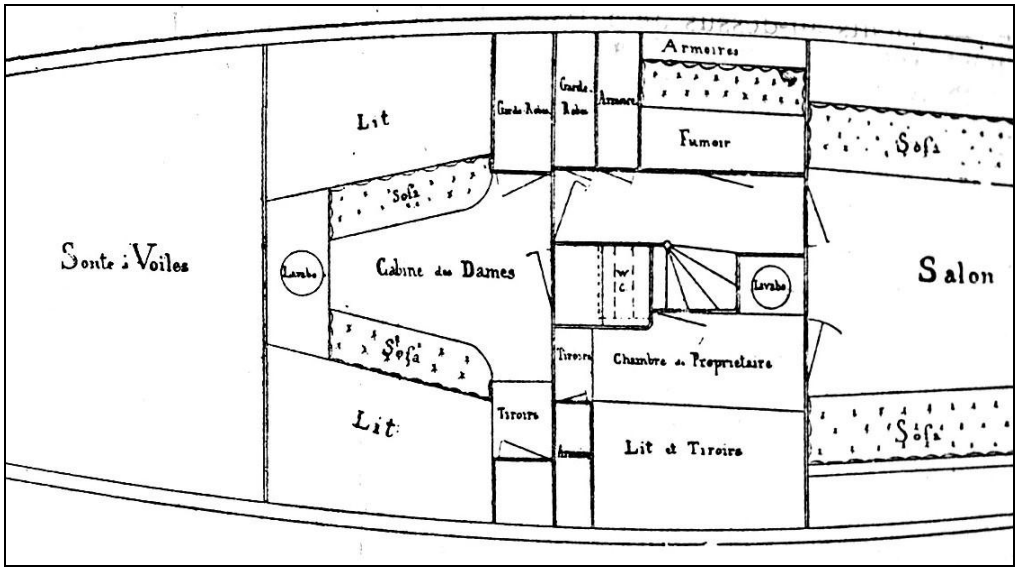


Figure 58 :Détail de la « Cabine des Dames » sur le yacht de 50 Tx l'*Avel, Le Yacht,* N° 940, 1896, p. 123.

Monsieur et Madame habitent la même cabine

La « chambre des dames » ou « cabine des dames » peut aussi être nommée « chambre à deux lits », par opposition à des « chambres séparées » [1]. Parfois, cette « chambre à deux lits » est distinguée de la « chambre d'ami », comme dans le *Bédouin*, ancien bateau de course italien transformé par l'architecte naval bordelais M. Guédon. Son nouveau propriétaire l'a modifié une seconde fois afin d'en faire un cruiser de 15 mètres de longueur à la flottaison. Il a diminué l'espace du poste afin d'augmenter les aménagements et a « muni le yacht de ces milles petites choses que l'on ne trouve pas d'habitude sur les bateaux de course et qui sont fort commodes sinon indispensables sur un cruiser ». Les plans des aménagements spécifient que la grande cabine arrière est aménagée de deux « grands lits de maîtres », tandis que la petite « chambre d'ami » ne dispose que d'un « lit pliant », comme les membres de l'équipage logeant dans le poste avant. Le *Bédouin* ne comporte pas de cabine de propriétaire : ce dernier occupe la cabine arrière avec, éventuellement, son épouse, selon les codes en vigueur dans les familles bourgeoises françaises de la fin du siècle. Ce sont effectivement les « maîtres » à bord. Il n'existe pas de cabine de capitaine : M. Boissaye, le propriétaire, effectue peut-être lui-même le commandement de son yacht, aidé de quelques matelots[2].

Sur les yachts plus petits, comme le *Saint-Jean*, yawl de 20 tx à moteur auxiliaire, l'unique cabine arrière à deux lits est nommée « chambre à coucher ». En avant, le salon est muni de « canapés lits » pouvant accueillir des passagers supplémentaires.[3]

En 1905, les aménagements de la goélette à moteur auxiliaire *Arakan*, construite à Nantes par les chantiers Jaunay, innovent. Le moteur est placé au centre : il sépare les deux cabines arrières, munies chacune de lits doubles, du salon et du poste. L'escalier de descente est déporté vers l'avant, entre le poste et le salon.

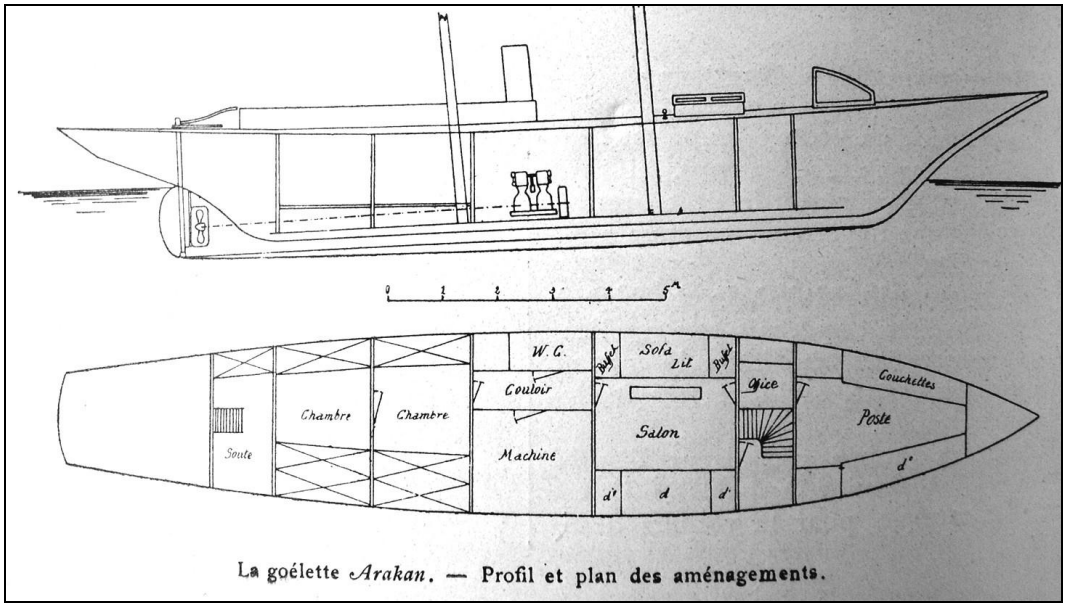


Figure 59 : Deux chambres arrières munies de lits doubles dans la goélette *Arakan*, *Le Yacht*, N° 1445, 1905, p. 728.

[1] « Le yawl de 94 Tx « Samoena » », *Le Yacht*, N° 982, 1897, p. 982-983.
[2] « Le yawl de 30 Tx « Bédouin » », *Le Yacht*, N° 997, 1897, p. 185.
[3] « Le Saint-Jean », *Le Yacht*, N° 989, 1897, p. 87.

Le côtre *Yvonne*, d'une longueur totale de 18 m 34 (14 m 40 à la flottaison) « est destiné par son propriétaire à faire des croisières d'études de longue durée. Il fallait donc que ce bateau fût confortable et marin […] » :

> La première condition du confortable pour un séjour très prolongé à bord est la hauteur sous barrots ; 1 m 75 était indispensable. La seconde condition est la largeur de plancher qui devait se maintenir jusqu'aux extrémités, pour augmenter la place des aménagements, considérables pour un aussi petit bateau. Ces données étaient imposées par le propriétaire ; il fallait les réaliser, tout en se préoccupant des qualités nautiques sans lesquelles les plus confortables appartements ne réussiraient pas à rendre supportable un séjour prolongé à la mer.[1]

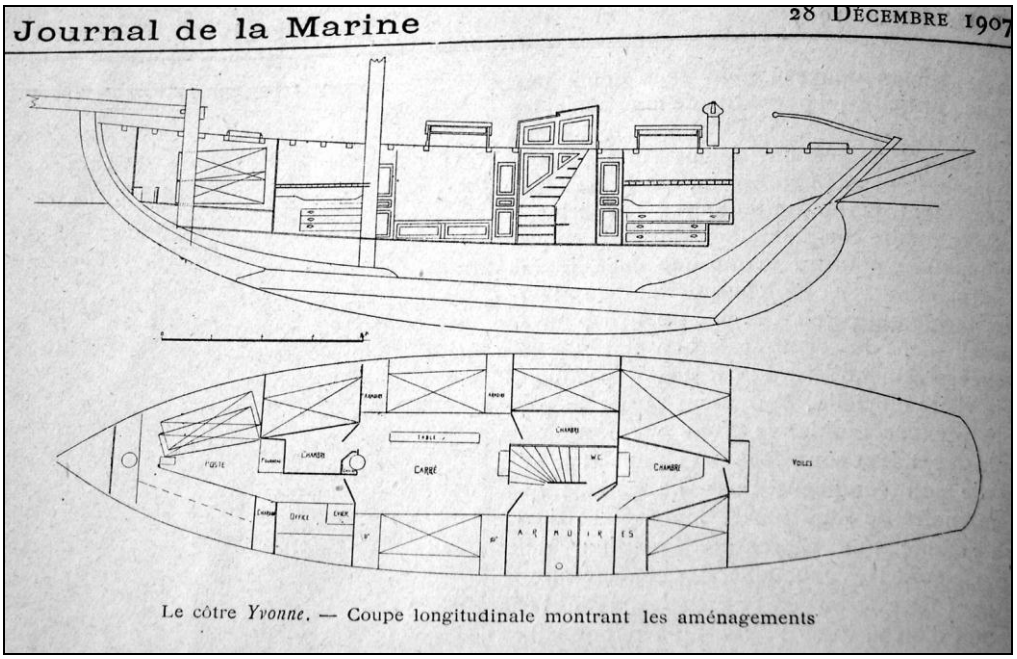


Figure 60 : La chambre arrière du propriétaire de l'*Yvonne* comprend sur tribord un lit double et sur bâbord un lit d'enfant. *Le Yacht,* N° 1555, 1907, p. 822.

L'architecte, Paul Bosquain, réalise un plan des aménagements permettant au propriétaire et éventuellement à sa famille de vivre à bord pendant une longue période. La description des aménagements ne fait pas référence au déroulement d'une vie familiale. Cependant, le plan montre explicitement à l'arrière la « chambre du propriétaire avec caissons, armoire, et une penderie prélevée sur la soute à voiles qui occupe la voûte » munie d'un lit à deux places, sur tribord et, sur bâbord, au dessus d'une petite banquette, d'un lit aux dimensions réduites qui est vraisemblablement celui d'un enfant. Le reste des aménagements suit une distribution classique :

> À l'avant une armoire, puis un w.-c. pour l'équipage dissimulé par un rideau. Le poste d'équipage contient deux caissons en abord, quatre couchettes à rabattre, une table mobile s'accrochant à la bitte et soutenue par un X, le fourneau de cuisine et la soute à charbon contenant 500 kilos de combustible. Le fourneau est isolé des cloisons qui l'entourent par des plaques de fibrociment qui remplissent parfaitement leur rôle. L'office est à bâbord ; il contient un buffet, des étagères, un évier et une pompe amenant l'eau des caisses à eau placées sous le carré et contenant 550 litres d'eau douce. À tribord, une chambre occupe la même longueur que l'office et le fourneau.

[1] « Le côtre « Yvonne » à M. Monchalon », *Le Yacht*, N° 1555, 1907, p. 821-823.

> Le mât et le puit aux chaînes sont dissimulés par une fausse armoire dans cette chambre. On accède au pont dans les appartements par un escalier central tournant et donnant sur un couloir. À droite est le carré, qui contient deux banquettes pouvant servir de couchettes, une vaste armoire dans chaque angle, une table de 1m70 x 1m ouverte et 1m70 x 0,25 rabattue. Cette table n'est pas dans l'axe pour permettre de circuler plus aisément dans le carré. Une chambre longeant la descente à tribord s'ouvre sur le carré. À bâbord du couloir sont trois grandes armoires. La plus avant sert de bibliothèque, la seconde renferme la pompe de cale, la tuyauterie et la robinetterie du w.- c. ; elle sert aussi de penderie pour les cirés ; la troisième est une d'armoire à linge. Sous l'escalier est installé un confortable w.-c. Enfin, à l'arrière, se trouve la chambre du propriétaire […]. [1]

Naviguer en famille

Les plans du grand yacht goélette *Souvenance* (121 tx, 25 mètres à la flottaison), construit par J. White de Cowes pour un yachtsman français, montrent une distribution des chambres selon le modèle anglais, la « chambre du propriétaire » étant séparée de celle « de dames ». La séparation des espaces intimes du couple correspond à un mode de vie aristocratique s'opposant au modèle d'habitation des époux bourgeois, faisant chambre commune, se référant à un idéal du couple pensé comme complémentaire et fusionnel. Le yacht *Souvenance* appartient au baron de Brandois. Il est qualifié, en 1899, de « yacht de famille ». Un « lit d'enfant » est installé dans la chambre de dames :

> Les aménagements du yacht sont spacieux et bien compris. À l'arrière, une chambre de dames, avec un grand lit, un lit d'enfant et de nombreuses armoires. À tribord, la chambre du propriétaire avec un lit, un sofa faisant un second lit au besoin. À babord, une chambre de réserve, un salon. En avant du salon, une cabine d'ami à tribord et l'office à babord. À l'avant, chambre du capitaine, une chambre d'officier et le poste. Toute l'ornementation est sobre et d'un goût excellent. Le salon est en érable et chêne, avec tentures et velours. La chambre arrière est en teck et les tapisseries sont en cretonnes claires. La chambre du propriétaire, en acajou, avec tentures en bourra de soie rouge brun, et encadrements en style verdure. La chambre d'ami est en acajou verni. Bref, la *Souvenance* est un yacht de famille puissant et sûr, auxquels ses propriétaires français ont su donner un cacher véritable d'élégance et de confort. [2]

Le concept de « famille » est lié à l'histoire d'une société bourgeoise définie généralement par les historiens et les sociologues comme s'opposant à celle aristocratique. Le yacht *Souvenance*, conçu à l'orée du 20e siècle, associe une distribution des espaces et une décoration de type aristocratique à l'idée d'une navigation en famille relevant de l'idéologie bourgeoise.

Le baron de Brandois ne manie toutefois pas lui-même son yacht. Celui-ci est bien trop grand : il a recours aux services d'un capitaine et d'un équipage de matelots pour la navigation et à ceux d'un maître d'hôtel pour le service domestique.

[1] « Le côtre « Yvonne » à M. Monchalon », *Le Yacht*…, *op. cit.*, p. 822.
[2] « Le yacht goélette « Souvenance » », *Le Yacht*, N° 1109, 1899, p. 274-275.

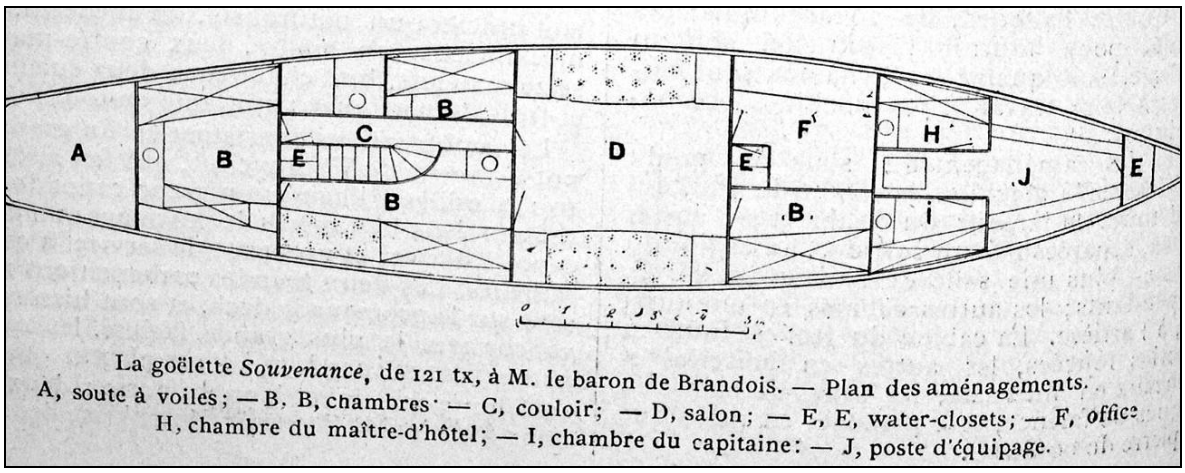


Figure 61 : *Souvenance*, un « yacht de famille » dont la disposition des chambres suit le modèle d'habitation aristocratique, *Le Yacht*, N° 1109, 1899, p. 274.

Sur un bateau de dimensions plus modestes, le Comte J. de Bremond d'Ars fait construire à Quimper, en 1902, aux chantiers Camus frères, le yacht *Diadème*, d'une longueur de 15 mètres hors-tout (12 m à la flottaison), inspiré des formes des chaloupes sardinières. De très bonne tenue à la mer, le voilier « peut naviguer par tous les temps et constitue un type très réussi de yachts de famille pour croisières moyennes »[1].

L'idée de naviguer en famille se développe dans les premières années du 20e siècle. Ainsi, en 1905, les rédacteurs du journal *Le Yacht* commentant les plans d'aménagement du ketch américain *Anémone IV*, « construit pour un yachtsman qui avait le goût des voyages solitaires » - avec équipage ! -, concluent qu'il « serait un bateau idéal pour une famille peu nombreuse »[2]. L'idéal de la croisière en famille concurrence ceux incarnés par la course, d'une part, et par la navigation en solitaire, d'autre part.

En 1908, un article intitulé « Un yacht de famille » décrit le *Gamgys*, d'une longueur hors-tout de 20 m 25 et de 15 m 40 à la flottaison, construit par M. Damien Guignardeau aux Sables-d'Olonnes :

> C'est d'après un programme bien déterminé qu'a été construit le *Gamgys*. L'armateur avait remarqué que la plupart des yachts ne peuvent contenir relativement à leur taille qu'un petit nombre de passagers, or, il voulait, au contraire, avoir un bateau où il pourrait recevoir une dizaine de personnes, parents et amis, et leur offrir une hospitalité où chacun fût bien à l'aise, avec tout le confort possible ; il fallait donc un bâtiment large et spacieux et cependant de tonnage aussi restreint que le permettait ce desideratum, afin de ne pas être obligé à un trop nombreux équipage. Bien que destiné à des croisières faites pendant la belle saison, il fallait un navire robuste, capable de battre la mer par tous les temps, et ne calant pas trop afin de pouvoir rentrer dans les petits ports présentant peu de profondeur. Sans demander une rapidité égale à celle des yachts construits en vue de la course, on désirait un bon marcheur capable d'aller aussi vite que les grands bateaux pilotes.[3]

Les aménagements permettent de recevoir « 11 passagers, 1 capitaine et 4 hommes d'équipage ». La famille dont il est question dépasse celle conjugale. Le propriétaire, disposant de sa propre « chambre » à l'avant, sur tribord, située entre le salon et le poste, accueille ses amis comme ses petits-enfants. Le « salon » permet de coucher six personnes ; la « chambre des dames » comprenant quatre couchettes, celles du bas « formant canapé ; il y a

[1] « Le yawl de 45 Tx « Diadème » », *Le Yacht*, N° 1285, 1902, p. 513.
[2] « Le ketch américain « Anémone IV » », *Le Yacht*, N° 1438, 1905, p. 620-621.
[3] E. DEYROLLE, « Un yacht de famille », *Le Yacht*, N° 1563, 1908, p. 118-120.

de multiples armoires sous l'escalier et vers l'arrière ; sous les lits sont des coffres spacieux pour les robes ; un water-closet complète l'installation ». La chambre du capitaine, marin professionnel, est plus spacieuse que celle du propriétaire. Elle est située tout à fait à l'arrière, comportant une échelle de descente indépendante des logements des passagers, menant directement au poste de barre.

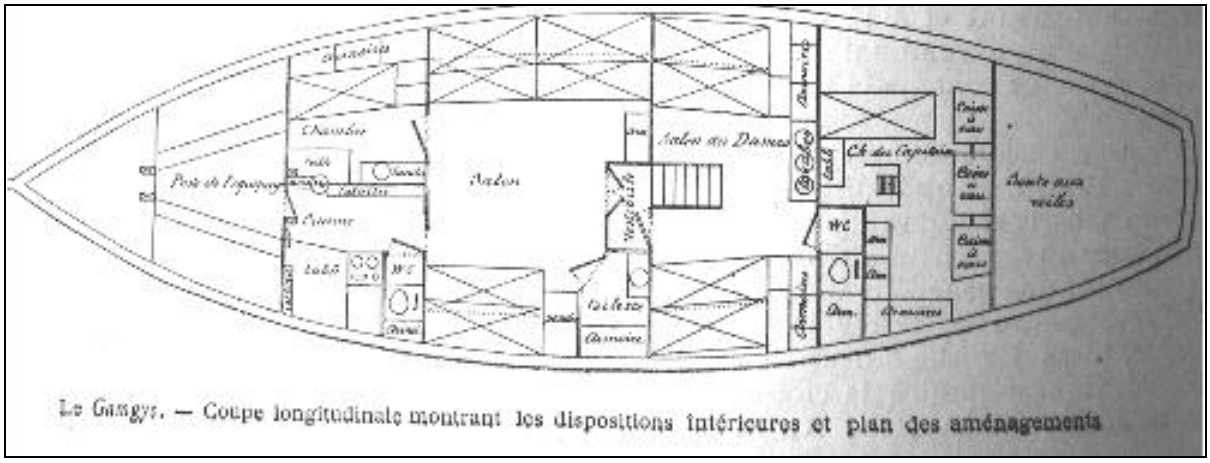


Figure 62 : Le *Gamgys,* « un yacht de famille ». « Coupe longitudinale montrant les dispositions intérieures et plan des aménagements », *Le Yacht,* N° 1563, 1908, p. 118.

Les photographies jointes à l'article montrent que l'équipage féminin se compose de deux fillettes et d'une dame, peut-être la mère des enfants ou bien leur grand-mère, épouse du propriétaire. Elles ne sont pas revêtues de tenues de yachtswomen. La longue jupe, la blouse et le chapeau à larges bords de la dame ne sont pas conçus pour faciliter sa participation aux manœuvres. Les fillettes, vêtues de jupes courtes et de petits chapeaux sont montrées jouant à se balancer sous le gui. En revanche, les hommes portent tous une casquette de marins : au début du 20^{e} siècle, si la navigation est familiale, les vêtements rappellent à chacun les rôles attribués à bord.

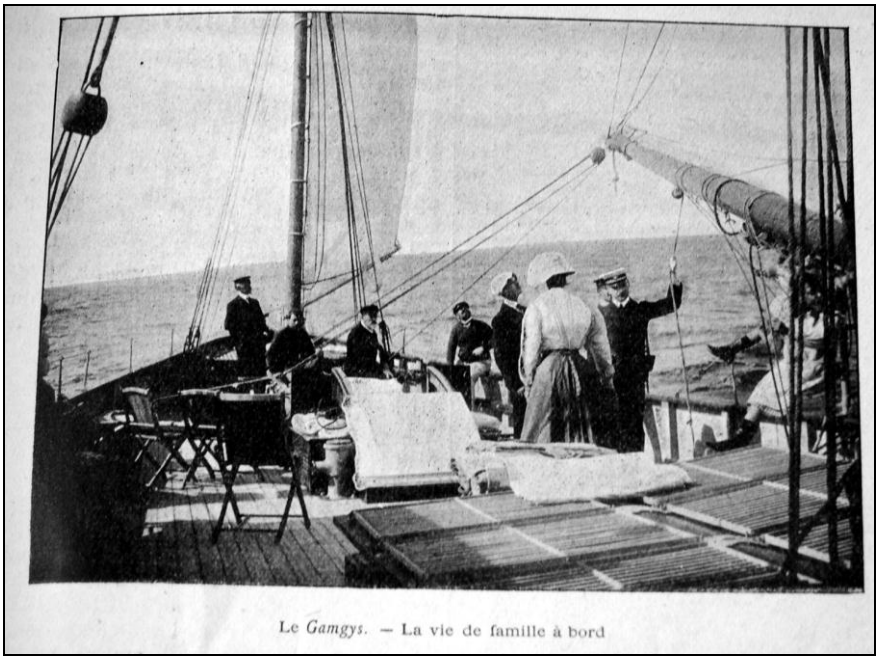


Figure 63 : « La vie de famille à bord » du *Gamgys* se déroule sur le pont spacieux pouvant accueillir une douzaine de personnes sans qu'elles se gênent. *Le Yacht,* N° 1563, 1908, p. 119.

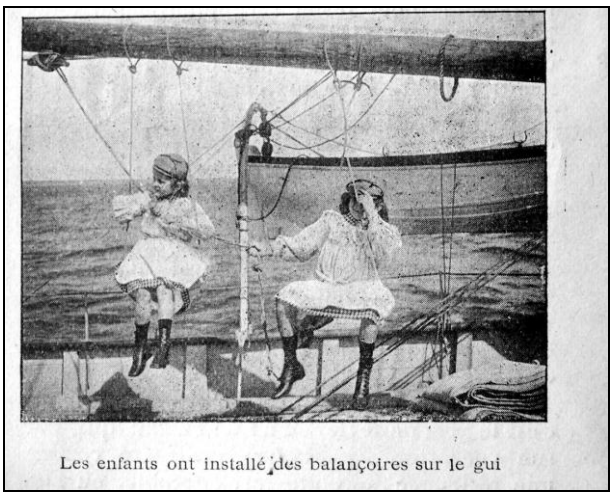


Figure 64 : « Les enfants ont installé des balançoires sur le gui », ***Le Yacht,*** **N° 1563, 1908, p. 119.**

La nouvelle Jauge internationale (JI) votée en 1906 accentue la séparation entre la conception de yachts de course et de croisière. Alors que l'ancienne jauge du 19e siècle permettait aux propriétaires de *racers* dotés d'aménagements confortables d'utiliser leurs voiliers en croisière familiale, les nouveaux bateaux conçus en fonction de la JI ne présentent plus les mêmes qualités d'habitation. Certains le déplorent : « Après avoir fait crédit au racer, nous nous demandons pourquoi les propriétaires de quelques uns des racers actuels n'y font pas installer l'ensemble des aménagements avec le confortable qu'ils sont en droit d'exiger de leurs architectes »[1]. Ainsi, la disposition anglaise classique du yacht *Aline*, de 41 tx, est citée en exemple. Elle permet d'envisager à son propriétaire, « s'il le désire, [de] vivre [à bord] d'un bout à l'autre de l'année avec sa famille, à condition que celle-ci ne soit pas trop nombreuse ». La décoration, œuvre de l'épouse du propriétaire, participe à la bonne habitation du yacht : le propriétaire a été « très bien inspiré » en ornant les cabines « d'une boiserie de chêne ciré dont la tonalité se marie très heureusement avec les nuances des tapisseries et tapis choisis par Mme Grylls »[2].

La navigation et l'habitation en famille conjugale ou élargie sur de grands yachts aux aménagements spacieux où chacun possède une « chambre », espace intime, même restreint, constituent une forme de yachting, en France, au 19e siècle. Elle est pratiquée par les familles aristocratiques et bourgeoises. Les plans d'aménagement montrent deux dispositions principales, l'une attribuant aux « dames » et aux enfants en bas âges une cabine arrière séparée vaste et disposant de tout le confort – wc, lavabo, gardes-robes, sofas, armoires -, le propriétaire disposant alors de sa propre cabine, communiquant directement avec le salon ; l'autre donnant au couple propriétaire un espace commun, la cabine arrière disposant soit de deux lits séparés soit d'un lit double et parfois d'un lit d'enfant. L'analyse des articles du journal *Le Yacht* permet de faire l'hypothèse que ce type de navigation familiale se développe en France au début du 20e siècle. Les femmes du bord sont des passagères ne participant pas à la navigation ni aux manœuvres. Le propriétaire emploie souvent un capitaine qui dispose de sa propre chambre, située le plus souvent près du poste d'équipage, espace attribué au repos des matelots et à la cuisine.

Cependant, cette navigation familiale n'est pas l'apanage des plus fortunés. Sur des voiliers plus modestes, ne dépassant pas 10 mètres de longueur à la flottaison, des yachtsmen naviguent en famille. Certains désirent mener seul leur yacht, aidés à la manœuvre par un ou deux matelots.

[1] « Le yacht anglais de 41 Tx « Aline » », *Le Yacht*, N° 1664, 1910, p. 72.
[2] *Id.*

3) Habitation en famille sur de petits yachts

Les sources concernant la vie familiale à bord de petits yachts français avant la première guerre mondiale sont minces. En 1883, un article est consacré au yacht *Bolbec*, un des « plus connus de la côte bretonne pour ses nombreuses excursions » :

> Il appartient à M. le docteur de La Porte, armateur et yachtsman convaincu, qui sait faire partager à ses parents et à ses amis son goût pour la navigation de plaisance ; chaque année, il accomplit en leur société quelque intéressant voyage, tantôt dans la Manche, tantôt dans l'Océan, naviguant le plus souvent dans les environs de Saint-Nazaire et aux embouchures de la Loire ou de la Vilaine. […] Malgré ses faibles dimensions [13 m 40 de longueur hors-tout], et grâce à sa largeur [3 m 90], l'aménagement intérieur du *Bolbec* est des plus confortables et tout à fait bien compris pour les voyages qu'y fait souvent son propriétaire avec sa famille.[1]

Il n'est pas précisé qui embarque, des « parents » et de la « famille » du propriétaire. Son épouse, ses enfants et ses petits-enfants, et notamment ses filles et petites-filles sont-ils présents lors des nombreux voyages entrepris ? Dans les sources, la présence des femmes apparaît souvent en creux. Parfois, on apprend que la croisière effectuée par Monsieur, au début du 20e siècle, à bord d'un yacht conçu « pour un homme seul », est en fait partagée avec Madame : « Le *Solus* est, on le voit, malgré ses petites dimensions, une véritable maison flottante. D'ailleurs, son propriétaire et Madame Debos l'habitent pendant près de 4 mois par an et constituent tout son équipage. »[2] Le couple navigue ici sans équipage salarié. Cette pratique n'est cependant pas encore très répandue, la plupart des chefs de famille et de bord de petits voiliers employant au moins un matelot.

Préserver l'intimité familiale

Dans un espace restreint, l'intimité de la vie familiale est difficile à préserver vis-à-vis des marins salariés. Le yachtsman A. Petitcolin fait construire l'*Arvor* en 1905, au chantier Fouquet de Bordeaux, d'une longueur hors-tout de 13 m 40 (9 m 40 à la flottaison), destiné à la navigation sur les côtes de Bretagne. Il « désirait un bateau très marin, robuste, puissant et comportant un aménagement pratique, tout en étant maniable, de dimensions modérées et de tirant d'eau moyen ; le bateau devait, en outre, être capable de donner une bonne vitesse »[3]. Une cloison sépare l'espace du poste d'équipage de celui des propriétaires. Il n'existe pas de porte mais un « passe-plat » : « Cette disposition a pour but de supprimer la communication entre le poste et les aménagements, souvent gênante dans un petit yacht, surtout lorsque le propriétaire navigue avec sa famille, ce qui est le cas de M. Petitcolin ».

Les aménagements de ce petit yacht « sont spacieux et confortables ». Grâce à « un rouf à gouge très accentué, en dos de tortue », il y a une « hauteur d'homme » dans l'espace attribué au propriétaire et à sa famille. La descente fait communiquer le cockpit, « absolument étanche », avec une « coursive » qui donne à tribord sur « une couchette confortable fermée de rideaux » et à bâbord sur un « lavatory » contenant « une vaste garde-robe, un W.–C. et une table de toilette qui sert également de table à cartes. Une porte à coulisse, longitudinale,

[1] « Le yacht *Bolbec* », *Le Yacht*, N° 265, 1883, p. 115-116.
[2] G. –L. G., « Le « Solus » : yacht de croisière pour un homme seul », *Le Yacht*, N° 1547, 1907, p. 695-696.
[3] « « Arvor », cotre de croisière, à M. A. Petitcolin », *Le Yacht*, N° 1545, 1907, p. 663-664.

isole complètement cette pièce ». En avant se trouve la « cabine », « bordée de deux larges banquettes-lits formant caissons ». Elle a été « garnie des boiseries de l'ancien Arvor, et a été meublée et ornée avec beaucoup de goût ». En avant de la cloison percée d'un passe-plat se trouve le poste, « très spacieux, qui renferme la cuisine et l'office ».

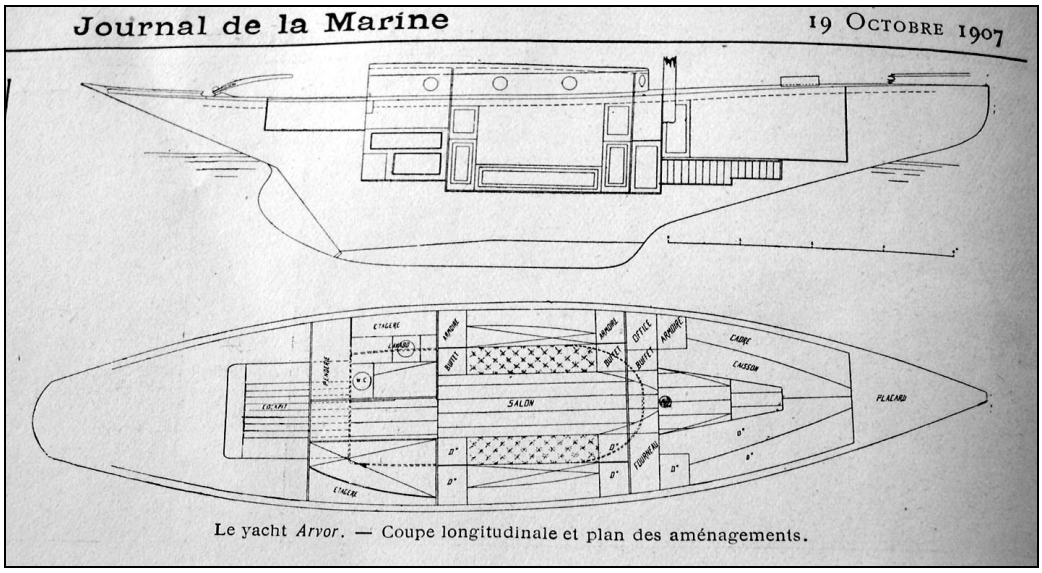


Figure 65 : «Le yacht *Arvor*. – Coupe longitudinale et plan des aménagements », *Le Yacht,* N° 1545, 1907, p. 662. Les aménagements préservent l'intimité de la famille vis-à-vis de l'équipage salarié : une cloison sépare le poste du salon.

La « famille » dispose de trois couchettes, dont deux dans le salon qui fait aussi office de chambre. La troisième, située dans la coursive, est isolée par un rideau. Un espace clos est réservé aux toilettes… et à la navigation : dans les petits yachts, les aménagements sont polyfonctionnels. Le couple partage tous les espaces intérieurs : la chambre–salon-salle à manger comme le cabinet de toilette-table à cartes.

Un moteur auxiliaire comme matelot

Les voiliers de régate conçus selon les critères de la Jauge internationale, à partir de 1906, sont chers et disposent de moindres qualités d'habitabilité, même si la classe des 8m JI, par exemple, dispose d'aménagements permettant de pratiquer la croisière. Les architectes français dessinent alors des petits voiliers économiques destinés à la navigation en famille. Ils sont souvent pourvus d'un moteur auxiliaire qui facilite la manœuvre, permettant de dispenser le propriétaire de l'emploi d'un matelot.

Ainsi, en 1908, l'architecte Georges Soé conçoit le *Myosotis*, d'une longueur totale de 8 m 97 (7 m 34 à la flottaison), « spécialement destiné au tourisme en famille », en Loire comme en mer. Les aménagements sont réduits à une cabine et un poste :

> La première [cabine] renferme deux larges couchettes à ressorts munis de cousins en drap bleu marine remplis de kapok, qui constituent de très confortables couchettes. A l'arrière se trouvent, du bord de la descente une petite armoire sous le pont, et du bord opposé une grande armoire montant jusqu'au haut de la muraille du rouf, et surmontée d'une tablette à galerie. Sous les banquettes sont de vastes caissons ouvrant sur le

devant, et une table pliante démontable occupe le milieu de la cabine. Le poste renferme une couchette pliante, pour loger au besoin un matelot. [1]

Les plans d'aménagements ne mentionnent pas d'espaces réservés à la toilette et à la cuisine. Cependant, la présence de rangements, de couchettes décrites comme très confortables et d'une table pliante permettent d'envisager une habitation du voilier en navigation pendant quelques jours. L'absence possible d'un matelot supprime les problèmes d'intimité de la vie familiale en espace restreint.

En Méditerranée, l'architecte Guédon dessine le *Sybarite*, de dimensions modestes, mesurant 7 mètres à la flottaison, « pour les promenades en famille et les courtes croisières » : « élégant, très marin et rapide à la voile et au moteur, *Sybarite* a parfaitement répondu à ces desiderata »[2].

Figure 66 : « Le yawl à moteur auxiliaire *Sybarite*, à M. Louis Ytier. – Cliché Léon Mouret », en promenade familiale. *Le Yacht*, N° 1784, 1912, p. 311. On distingue des silhouettes masculines et féminines, ces dernières portant un large chapeau clair.

Des « bateaux de famille » pour un « yachting familial et moyen »

Dans les années vingt, les architectes et les chantiers proposent « des types de yachts aussi économiques que possibles, capables d'être utilisés agréablement en rivière et en mer tout en permettant à des amis et même à une famille de vivre complètement à bord, grâce à un confort suffisant »[3]. La disposition intérieure ne change pas : la descente fait communiquer le cockpit, étanche, avec la cabine munie latéralement de deux canapés qui font aussi couchettes. Une petite couchette, « pour un ami ou un enfant », est située à bâbord de la descente. Une table pliante est disposée au centre. Latéralement, des armoires permettent de ranger les diverses affaires et objets du quotidien. La cabine communique avec le poste, muni de deux cadres rabattables. Le voilier, qui dispose ainsi de cinq couchettes, peut en accueillir deux

[1] « Le yacht mixte « Myosotis » », *Le Yacht*, N° 1595, 1908, p. 631.
[2] « Le yawl auxiliaire « Sybarite » », *Le Yacht*, N° 1784, 1912, p. 311.
[3] « Un voilier auxiliaire de 9m de longueur », *Le Yacht*, N° 2187, 1925, p. 94.

autres, si l'on dispose deux cadres au-dessus des canapés, « de sorte que sept personnes peuvent coucher à bord » de ce voilier de 9 mètres. Ainsi, l'architecte envisage qu'une famille ou un groupe d'amis de cinq personnes, accompagnés au besoin de deux matelots, habitent à bord. Le confort d'habitation est lié au « grand cube d'air dans des aménagements très peu divisés, 1 m 60 de hauteur partout et 1 m 80 sous la claire-voie ».

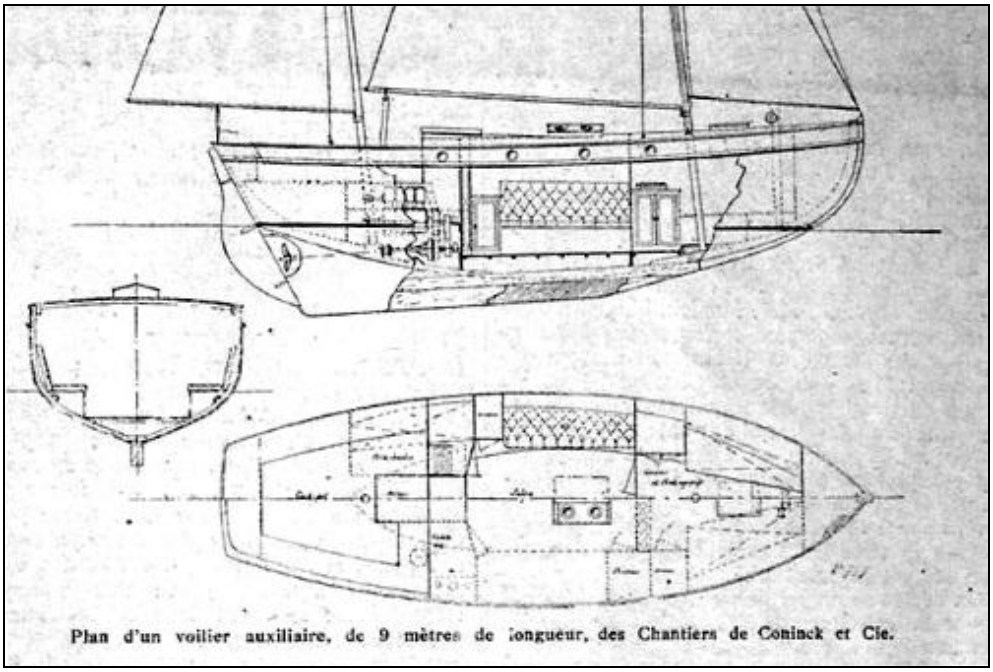


Figure 67 : « Plan d'un voilier auxiliaire, de 9 mètres de longueur, des Chantiers Coninck et Cie », pouvant accueillir une famille ou des amis, *Le Yacht,* N° 2187, 1925, p. 94.

La même année, l'architecte Victor Brix dessine un tout petit yacht à dérive et moteur auxiliaire pour son futur propriétaire qui souhaite « un bateau de famille donnant toutes garanties de sécurité et de confort pour la longueur hors-tout de 6 m 50. En outre, il devait avoir une bonne stabilité, tout en conservant, autant que possible, une vitesse appréciable ; Le bateau devait être à dérive pour les facilités d'échouement sur les hauts fonds rocheux de Bretagne ; Etre muni d'un moteur aussi léger et aussi peu encombrant que possible, destiné uniquement à rentrer par les calmes plats, qui s'accompagnent souvent en Bretagne de brume épaisse »[1]. Pendant ses vacances, le propriétaire est sorti tous les jours, très satisfait de son petit yacht de famille.

En 1927, *Le Yacht* édite un article sur « le yachting familial », faisant la promotion d'un « yachting moyen », se distinguant de ceux dits « sportifs » et « de luxe » : « Il y a le yachting moyen, qui, déjà, se prête au voyage, à la croisière, et permet des absences plus longues. En eaux douces, il est presque exclusivement automobile. Sur mer, il le faut à voile et le moteur, je le répète, n'y doit plus être employé que comme auxiliaire » :

> C'est de ce yachting-là, moyen, mixte, de tourisme fluvial et de croisières maritimes, de pêche aussi, qu'il faut montrer les possibilités afin d'en répandre le goût de plus en plus. Nous l'appellerons le yachting familial et nous le comparerons à une saison de vacances telle que bien des gens en passent, par monts et par vaux, en automobile et au bord d'une plage, dans une installation temporaire pour se reposer du séjour des villes. Qu'une famille composée, par exemple, de six personnes, en tout père, mère, enfants, se réunisse pour quelques semaines dans un chalet acheté ou loué en quelque station balnéaire, qu'elle y amène ou engage sur place les domestiques dont elle a

[1] « « Ma-mie », yacht à dérive et moteur auxiliaire de 6 m 50 de longueur », *Le Yacht,* N° 2205, 1925, p. 311.

> besoin, deux, trois, ou quatre, c'est un budget facile à établir. Si cette même famille achète ou loue un bateau pour vivre à bord où bon lui semblera, nous prétendons que le budget ne sera pas plus élevé. […] La famille a embarqué sur ce que nous avons précédemment appelé un « optimum », c'est-à-dire un bon bateau habitable, ne nécessitant qu'un ou deux hommes de service, M. X, ses fils ou ses gendres étant supposés avoir les connaissances et l'expérience suffisantes pour naviguer convenablement. [1]

Le « yachting moyen » décrit ici concerne en fait les familles aisées, habituées aux services de domestiques. L'auteur analyse l'espace nécessaire au logement confortable de huit personnes, dont des dames, car « contrairement à la formule naguère réglementaire : pas de femmes à bord, les temps actuels nous invitent heureusement à prier les dames de vouloir embarquer ». Dans le tableau idéal brossé par l'auteur, celles-ci ne prennent pas part à la manœuvre, assurée par les hommes de la famille. Le bateau nécessaire aurait une longueur à la flottaison comprise entre 11 mètres minimum et 18 mètres maximum. Cependant, pour un confort supplémentaire, un navire de 25 mètres serait bien plus agréable… En effet, pour que les vacances de cabotage soient réussies, il convient d'embarquer « un bon youyou, deux ou trois canoës pour explorer les rivières, toutes les bicyclettes et les fusils que nous voulons, et même, pourquoi pas ? une quadrillette ou un side-car, arrimé et bâché sur le pont ». S'agit-il encore de « yachting moyen » ? Ce promoteur du yachting familial se heurte à la principale difficulté de la navigation de plaisance : la conciliation utopique de données difficilement accordables. En effet, le projet souhaite concilier la navigation pour le plaisir avec la famille, la volonté de conduire et de manœuvrer seul son navire, des revenus moyens, un confort d'habitation et un coût équivalents avec ceux des logements de vacances terrestres.

L'auteur suppose que les hommes de la famille savent déjà manœuvrer un bateau et que les dames, si cordialement invitées, sont ravies de quitter leurs villas de vacances pour cette nouvelle maison flottante. Dans ce tableau idyllique, il évince les problèmes de la formation à la navigation, de la superposition des rôles marins et familiaux à bord, de l'inconfort inhérent à un logement restreint, humide et mouvant – même sur un bateau de 25 mètres -, des caprices du temps qui ne permettent pas d'établir un programme touristique aussi maîtrisé qu'en automobile et le coût de l'entretien d'un bateau à l'année.

Un an plus tard, en 1928, un article du numéro hors-série consacré au Salon nautique s'attaque au « problème du yacht de croisière »[2]. La petite croisière familiale y apparaît comme une pratique tout à fait instituée : « Le temps n'est plus, heureusement, où d'aucuns prétendaient qu'il fallait être millionnaire pour posséder un yacht ; les nombreuses unités que nous voyons, au cours de nos déplacements ou de nos vacances, circuler tant sur nos rivières que sur nos côtes, ont détruit cette fâcheuse légende. On peut faire du yachting économique, et cette forme en est peut-être la plus agréable de toutes et en tous cas la plus saine, nous avons nommé le yachting de croisière ». Les ambitions de confort d'habitation sont plus modestes.

L'auteur distingue « a priori », « trois classes » de cruisers, en fonction du nombre de « couchettes de maîtres » : « 1- La petite avec deux ou trois couchettes (2 maîtres et peut-être un invité) ; 2 - La moyenne, 5 couchettes de maîtres (une famille et deux invités) ; 3 - La grande, 7 couchettes de maîtres (deux familles) ». Un ou deux cadres figurent dans le poste d'équipage, mais l'article précise que l'emploi d'un deuxième matelot, même à bord de la « grande classe » n'est plus une obligation. Si l'emploi d'un salarié, à bord de la petite classe, n'est pas obligatoire, l'auteur met cependant en garde les propriétaires : « On se lasse vite de tout faire à bord » ; « mieux vaut accepter d'avoir un matelot à bord » afin d'obtenir « un

[1] P. BOULINEAU, « Le yachting familial », *Le Yacht*, N° 2332, 1927, p. 612-613.
[2] « Le problème du yacht de croisière », *Le Yacht*, N° hors série du Salon nautique, 1928, p. 69.

service intérieur quelque peu soigné » et de « ne pas être astreint à faire sa cuisine ». Du coup, il est nécessaire d'assurer « l'autonomie des cabines », « ainsi que celle des toilettes ».

Il est mentionné que les « deux maîtres » du yacht de « petite classe » sont, « le plus souvent », « un ménage ». La couchette occasionnelle, « séparée du reste des aménagements », est destinée à « un ami ou un enfant ». Ainsi, la « famille » entendue ici est celle conjugale, composée d'un couple et d'un seul enfant. En effet, malgré la politique nataliste en vigueur dans les années d'entre-deux-guerres, le taux de natalité est au plus bas.[1] C'est aussi la période où l'idéalisation de l'amour conjugal atteint son apogée.[2] À bord, le statut de l'épouse change : il n'est plus question d'un propriétaire, masculin, et de sa femme, mais de « deux maîtres ». Sur les yachts de moyenne et grande classe, les cabines à deux lits sont réservées aux couples et celles simples sont destinées aux amis ou aux enfants.

Pour la première fois, des plans d'aménagements et leur description mentionnent des cabines destinées explicitement aux enfants. Auparavant, sur de grands yachts, des petits lits ne pouvant être occupés que par des enfants en bas âge étaient représentés dans la chambre arrière dite des dames ou du propriétaire. Les cabines simples étaient réservées aux amis. Au début des années trente, des publicités montrent des « cabines d'enfants » : « Cette cabine d'enfant du yacht « Aronia », réalisée pour M. Armand Esders est en érable verni et métal poli avec toiles peintes et tissu rose et bleu »[3].

Le cruiser auxiliaire *Narval II*, d'une longueur hors-tout de 12 m 75 (9 m à la flottaison), a été acheté par un membre de la Société nautique de Marseille « dont la famille adore la mer »[4]. Il « désirait surtout un bateau susceptible de loger convenablement tous les siens, sous une voilure de surface modérée, une mâture peu élevée afin de réduire autant que possible le fardage et ses indiscutables inconvénients pour un bateau dont la destination est la promenade familiale, la croisière heureuse et non la régate ». L'architecte Louis Grossi dessine le bateau construit aux Chantiers Phocéens : les emménagements sont distribués d'une façon originale, proposant deux cabines séparées, dont l'une est consacrée aux enfants, à l'avant :

> L'avant forme puits aux chaînes ; il est suivi d'un poste à deux cadres, caissons, etc., isolé par une cloison. Ensuite, vient une cabine à deux couchettes, destinée aux enfants et s'ouvrant sur un passage central formé par la cuisine à tribord et la toilette à bâbord, passage qui conduit à la grande cabine. Dans cette dernière et belle pièce des logements, on trouve deux bons lits, des sièges à coulisse, des tiroirs, une table, des étagères, etc. La sortie sur le cockpit se fait par un escalier direct encadré par deux amples penderies s'ouvrant face en avant à l'intérieur, et par deux soutes spacieuses, une de chaque côté de l'escalier et s'ouvrant par-dessus. Le cockpit est bordé par des banquettes galbées et à claire-voie et des caissons à matériel. Le coqueron, formé par la voûte de quille, a sa destination de soute aux voiles et abrite les réservoirs. Le moteur est placé sous le plancher du cockpit ; on y accède par l'escalier mobile de la descente à la cabine, aussi bien que par une ouverture spéciale du plancher du cockpit. L'éclairage et l'aération des locaux sont assurés directement par des panneaux, claires-voies, hublots et manches à air judicieusement disposés pour augmenter l'agrément du séjour à bord. [5]

[1] Anne-Marie SOHN, « Entre deux guerres. Les rôles féminins en France et en Angleterre », p. 165-195 in : *Histoire des femmes en Occident. T. 5 - Le XX^e^ siècle,* Paris, Perrin, 2002 [1992], p. 187.
[2] *Histoire de la vie privée* / sous la direction d'Alain Corbin, Paris, Seuil, 1999.
[3] *Le Yacht*, N° 2635, 1933, p. 518.
[4] « Le cruiser auxiliaire « Narval II » », *Le Yacht*, N° 2611, 1933, p. 174-176.
[5] *Id.*

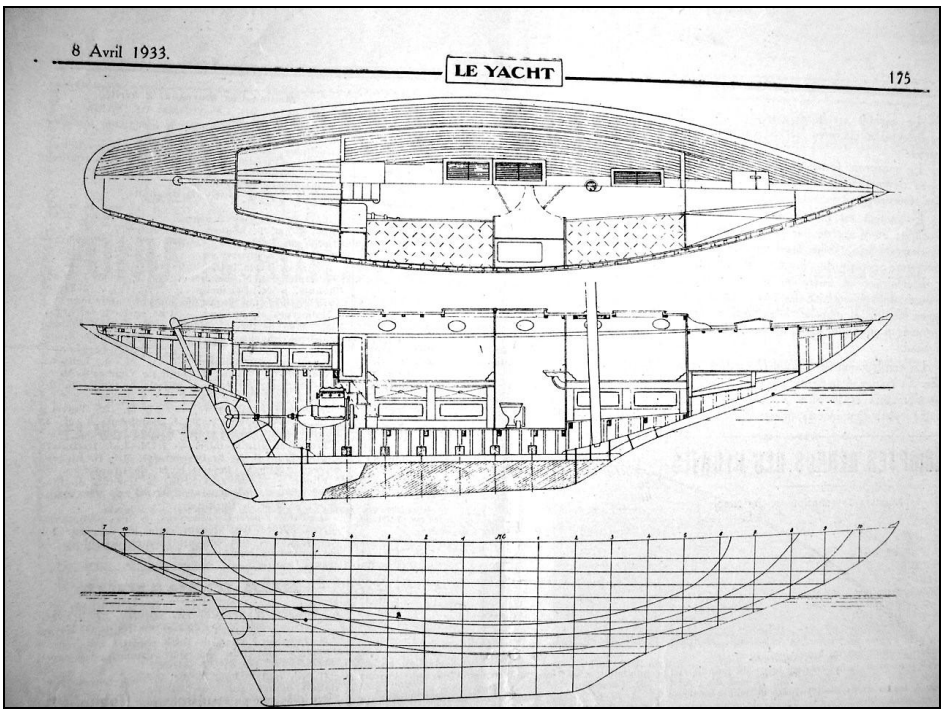


Figure 68 : Plans des formes et des emménagements du *Narval II* : une cabine d'enfants est située entre un espace cuisine-toilettes et le poste d'équipage. *Le Yacht,* N° 2611, 1933, p. 175.

La présence d'un poste d'équipage, muni de deux cadres, indique que deux matelots peuvent aider à la manœuvre. Cet espace est isolé par une cloison du reste des emménagements destinés aux membres de la famille, préservant ainsi leur intimité vis-à-vis des hommes d'équipage. La cuisine et les toilettes sont regroupées vers le centre du bateau : la préparation des plats n'est plus effectuée dans le poste par un des matelots. Le couple loge dans la plus vaste cabine qui fait aussi office de salon et de salle à manger. Cette disposition inaugure celle en vigueur dans les années d'après-guerre où le poste d'équipage disparaîtra définitivement avec la navigation sans salariés. L'espace du poste sera alors transformé en cabine avant, plus petite que celle centrale, réservée aux amis ou aux enfants. Un espace intermédiaire entre les deux cabines sera attribué à la cuisine et aux toilettes.

Juste avant la guerre, les chantiers Moguérou construisent le sloop mixte *Nedjma*, de 9 mètres de longueur totale, sur les plans de l'architecte H. Dervin : « C'est un type parfait de petit yacht moderne : coque, mâture et emménagements ; et il ne manquera pas d'intéresser les amateurs de croisière »[1]. En effet, il est doux au roulis, stable à la gîte, sec et très facile à barrer. La voilure « est suffisamment divisée pour être maniée par deux personnes – dont une dame ». De plus, afin de faciliter la manœuvre, « toutes les écoutes sont renvoyées au cockpit et le pont est très dégagé ». C'est un bateau sûr, « des chandeliers à double filière sont prévus en abord sur toute la longueur du yacht, et un petit balcon réalisé à l'avant » - tant pis pour l'esthétique. Ainsi, les formes et l'aménagement du pont de ce petit yacht permettent à un couple de le manier en croisière sans l'aide d'un matelot, dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

La notion de sécurité est attachée au développement de la navigation en famille sans salariés. L'architecte naval T. Bertrand dessine le *Saint-Armel*, yacht mixte de 12 mètres pour un propriétaire qui voulait « avant tout un bateau de famille, d'une sécurité absolue, gîtant peu, facilement manoeuvrable pour lui-même, aidé d'un ami et permettant à cinq co-équipiers d'effectuer en Manche, sans salarié, des croisières d'une quinzaine de jours »[2].

[1] « Le sloop mixte « Nedjma » de 9 mètres de long », *Le Yacht*, N° 2953, 1941, p. 119-120.
[2] « « Saint-Armel », yacht mixte de 12 mètres », *Le Yacht,* N° 2954, 1941, p. 140-142.

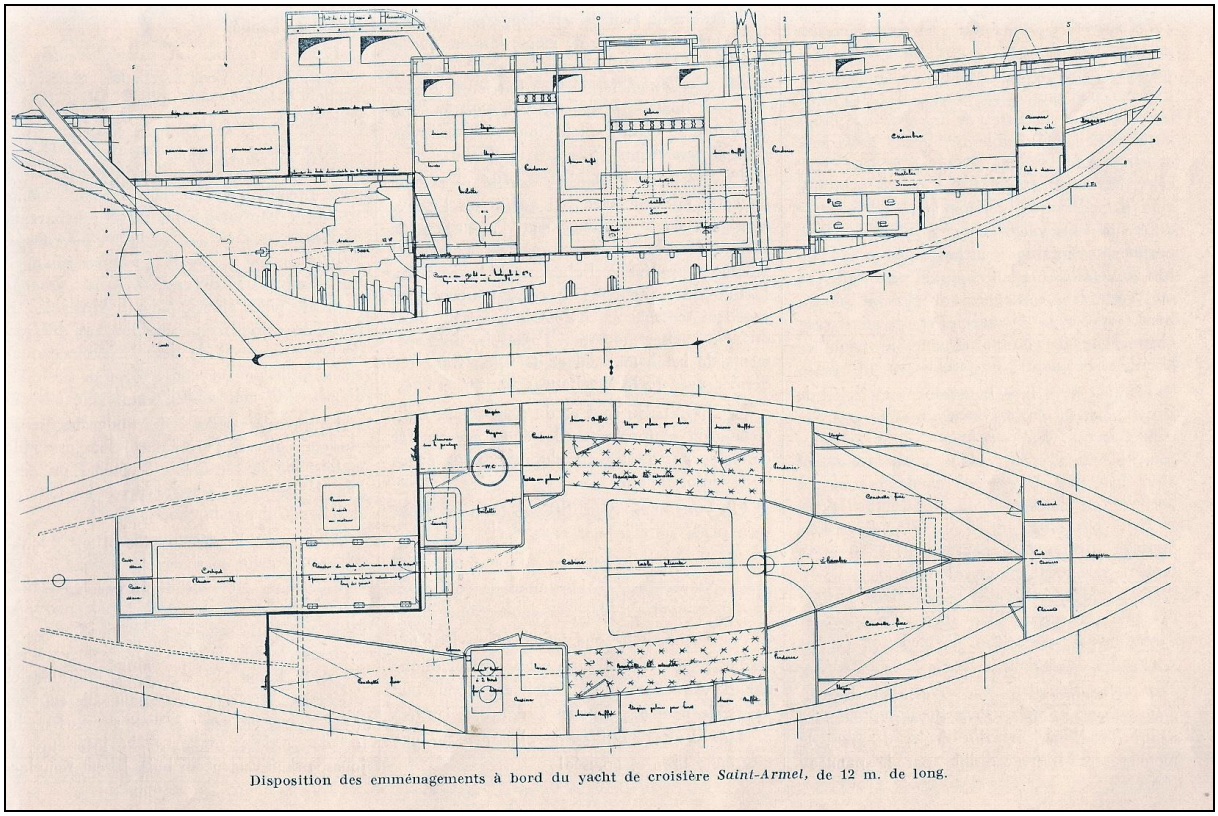


Figure 69 : « Disposition des emménagements du yacht de croisière *Saint-Armel*, de 12 m de long ». La cabine avant devient celle du propriétaire. La cuisine et les toilettes sont déplacées vers l'arrière du salon, près de la descente. *Le Yacht,* N° 2954, 1941, p. 141.

Le plan des aménagements change : le poste avant laisse place à la « cabine du propriétaire », munie de « deux couchettes fixes avec tiroirs dessous, placards et deux grandes penderies ». La « cabine-salon » comprenant deux « banquettes-couchettes à tiroirs» lui fait suite. Les deux espaces sont séparés par « les deux portes des grandes penderies qui viendront se rabattre sur le mât ». La cuisine – réchaud butane deux feux, évier, casier à ustensile - et le cabinet de toilettes – w.-c. sous-marin et lavabo avec eau sous pression - sont situées de part et d'autre de la descente : « La cuisine se trouve ainsi dans le salon, solution déjà adoptée sur différents petits yachts et qui supprime un compartiment, véritable "niche à rats" où l'infortuné cuisinier étouffe et ne peut faire une seul geste sans se cogner aux cloisons ».

Ainsi, le « vaste poste avant » destiné encore très récemment aux matelots salariés devient une « véritable niche à rats » lorsqu'il s'agit, pour la famille propriétaire, d'y faire sa cuisine elle-même. L'espace près de la descente est en effet plus confortable pour cuisiner : la hauteur sous barrots est plus importante, les mouvements du voilier y sont plus réduits et la fumée peut s'évacuer facilement. Une cinquième couchette est située en arrière de la cuisine, engagée sous le pont.

La disposition situant la cuisine et les toilettes près de la descente est toujours utilisée aujourd'hui. Un autre aménagement place la cuisine face à la table à cartes qui commence à faire son apparition sur les voiliers de course-croisière dans les années trente puis sur ceux de croisière familiale dans les années quarante et cinquante. Les toilettes sont alors déportées vers l'avant, comme dans ce cruiser de 10 m 50 dessiné par l'architecte François Sergent en 1944 afin d'effectuer aussi bien des courses que des promenades estivales dans la baie de Saint-Malo :

> La navigation avec un salarié à bord n'étant pas envisagée, il n'a pas été prévu de poste, et la partie avant servira de soute à matériel. Ensuite vient la toilette ; sa

disposition sous l'avant du rouf a permis de lui donner des dimensions suffisantes pour que l'on puisse s'y tenir debout et remuer sans gêne, deux vastes placards la flanquent. La chambre avant est meublée de deux lits fixes avec tiroirs et caissons dessous, sièges et petite table rabattables, étagères à tête et au pied des couchettes. Le salon possède des banquettes fixes et deux couchettes rabattables de 185x75 formant dossiers pendant le jour ; cette disposition très pratique permet des sièges confortables et de bons lits sur lesquels on ne s'assied pas, et qui ne risquent pas d'être mouillés ; derrière les couchettes, des caissons, au-dessus, des armoires ; on y trouve encore un buffet et une penderie ; la hauteur sous barrots est de 1 m 80. La cuisine est tout à fait à l'arrière, un petit deck house y donne de la hauteur, lumière et largeur de plancher, en face, au pied de la descente une table à cartes de bonnes dimensions permettra de résoudre à l'aise les problèmes de navigation. Un petit moteur de cinq à sept chevaux avec hélice latérale repliable, très suffisant pour cette coque légère, trouvera place sous le cockpit étanche ; sous les passavants réservoirs d'eau douce et de carburants de 190 litres chacun. [1]

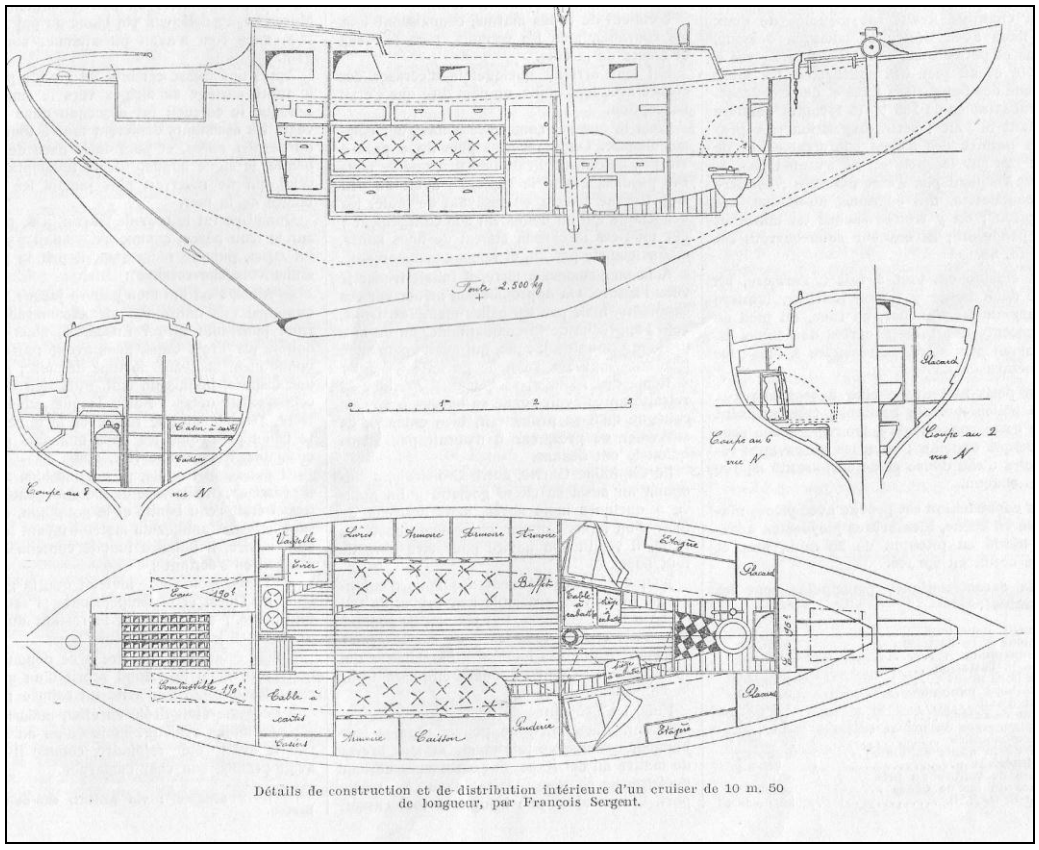


Figure 70 : « Détails de construction et de distribution intérieure d'un cruiser de 10m 50 de longueur [hors tout], par François Sergent ». La cuisine fait face à la table à cartes, de part et d'autre de la descente. Les toilettes sont déportées vers l'avant. *Le Yacht,* N° 2986, 1944, p. 33.

Afin de mieux isoler les deux cabines, c'est-à-dire celle d'avant - destinée au propriétaire ou bien à des amis -, de la cabine-salon, le cabinet de toilettes les sépare, comme dans ce sloop de croisière de 9 m 70 dessiné par François Sergent :

[1] « Un cruiser rapide de 10 m 50 », *Le Yacht,* N° 2986, 1944, p. 33-34.

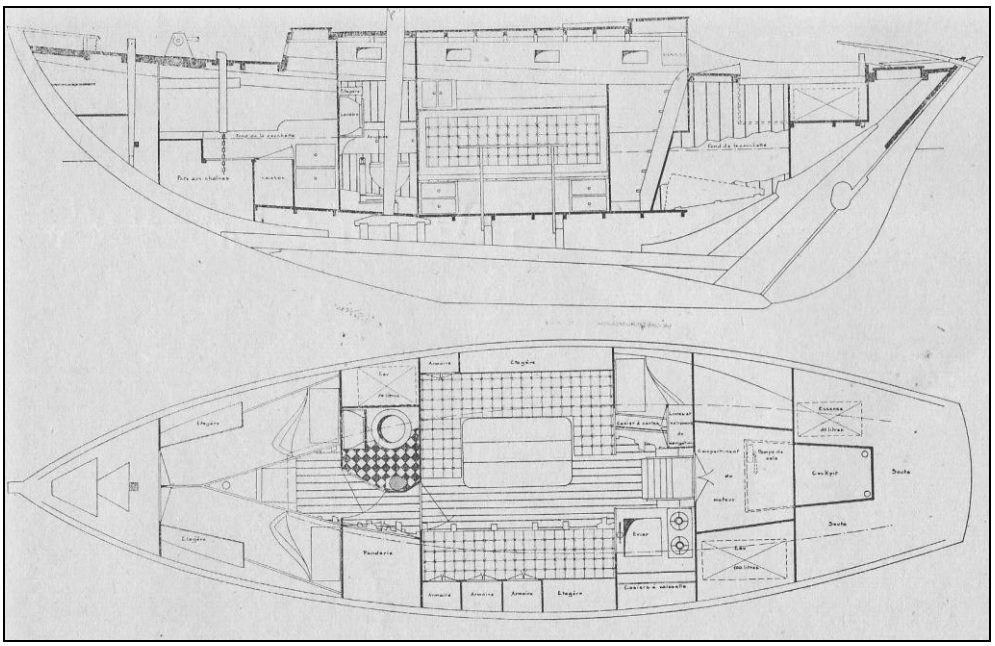


Figure 71 : « Un sloop de croisière de 9 m 70 » par François Sergent. Le cabinet de toilette sépare les deux « chambres », *Le Yacht,* N° 3004, 1945, p. 280.

François Sergent devait « faire un bateau dont la longueur ne dépasserait pas 10 mètres, dans lequel on pourrait disposer d'au moins quatre couchettes en deux chambres séparées avec hauteur d'homme sous barrots et dont la tenue en mer serait suffisante pour permettre de croiser dans les eaux européennes. D'autre part, si la course-croisière n'était pas envisagée, il fallait néanmoins que la marche à la voile fût bonne et la conduite agréable, sans que le bateau naviguât normalement avec une gîte importante »[1].

Pour que l'équipage manœuvre facilement son bateau, l'architecte choisit de l'équiper d'un gréement bermudien. Le pont dispose de passavants relativement larges et d'un pavois pouvant être surmonté de filières afin de faciliter et sécuriser les déplacements vers l'avant. Des winchs sont disposés le long du mât et du cockpit pour border plus aisément drisses et écoutes. Un guindeau permet de remonter l'ancre sans peine.

À l'intérieur, les aménagements facilitent tant la cuisine, avec un réchaud à gaz butane « fixé dans le sens du travers », que la navigation, où « un casier à cartes et une planche qui, posée en travers du lit et maintenue en abord par des crochets, servira de table à cartes ; sur la cloison arrière du rouf, une petite armoire renfermera livres et instruments de navigation ». Le confort d'habitation n'est pas sacrifié à la fonctionnalité de la navigation : un rouf long permet de se tenir debout jusque dans la cabine avant ; de multiples rangements sont répartis dans tout l'habitacle – tiroirs, armoires, buffets et penderies – ; un ingénieux système de portes permet soit d'agrandir l'espace de la toilette, soit celui du salon ; le sofa sur tribord encadrant sur trois côtés la table à panneaux rabattables forme « une pièce très confortable que l'on pourrait appeler un carré, qui, la nuit, se transformera en cabine ».

4) Définir le « yacht familial »

Le journal *Le Yacht* reçoit après-guerre un nombreux courrier de lecteurs s'intéressant à l'idée du « bateau de famille ». Chacun rédige les caractéristiques du yacht

[1] François SERGENT, « Un sloop de croisière de 9 m 70 », *Le Yacht,* N° 3004, 1945, p. 280-281.

familial idéal. Pour P. –R. Bruneau, c'est « un bateau insubmersible, inchavirable, très marin, solide, rapide, serrant le vent, habitable au maximum, tirant peu d'eau, échouable partout, toujours droit sur l'eau, maniable, à l'épreuve des cafouillages, facile à construire par un bon bricoleur… »[1]. Pour L. Doliveux, c'est « un bateau de construction économique, qu'un amateur adroit puisse construire seul » ou du moins en se faisant aider par un ouvrier ; « un bateau conçu et construit pour la navigation en mer, très marin et très sûr, capable d'encaisser un coup de vent d'été sans risque. Mais en aucune manière ce bateau ne doit être un bateau de compétition » ; un « assez bon marcheur » ; avec « tirant d'eau aussi faible que possible pour permettre échouage et accostage facile » et « permettant de déployer quatre couchepartout pour pouvoir camper à l'abri d'un taud. Prévoir un petit abri permettant d'installer facilement un Primus, pour la cuisine », « maniable à la godille » avec l'« installation éventuelle d'un moteur » et un « aménagement d'un rouf pour les gens aimant le confortable »[2].

L'auteur mentionne que ce programme a été soumis aux architectes François Sergent et Jean-Jacques Herbulot. Ce président de l'Association des propriétaires de *Grondin* tente de définir le yacht familial : « Tout bateau susceptible de prendre à son bord le père, la mère et un enfant (et la moyenne des familles françaises n'est hélas ! que de deux ou trois) peut porter la nom de yacht familial puisqu'en fait il emporte dans ses flancs une famille. Mais ce mot a encore un autre sens que ne donne pas le Larousse, c'est celui de confortable, sûr, raisonnable. Là encore, où commence et où finit le confort ? »[3].

Le yachtsman A. Delfolie approuve : « Lorsque que je vous ai écrit à propos du "yacht familial", ce terme signifiait pour moi – et je crois penser comme tous ceux que la question passionne – bateau de toute sécurité et d'un prix de revient compatible avec un budget de père de famille dont, hélas, le chapitre "loisirs et distractions" est devenu squelettique »[4]. Il émet l'idée d'une construction en série de bateaux destinés au tourisme nautique, calquée sur le modèle de l'industrie automobile.

L'architecte Lucien Faure-Dujarric propose même aux adeptes du yacht familial un père fondateur venu d'outre-Manche, le Dr Thomas Harrison Butler, qui dessina au cours de la première moitié du siècle pas moins de cinquante yachts de ce type : « Peu d'hommes ont certainement pensé autant que lui à ce que doit être un petit yacht et comment il doit être réalisé. Il en arriva à une conception et à une réalisation du yacht familial qui répond certainement aux désirs de la majorité ».

> Une telle personnalité s'exprima dans ses dessins, il les marqua d'une telle originalité qu'il est impossible à qui en a vu de ne pas les reconnaître à première vue, même au milieu de beaucoup d'autres. Cette facture, cette manière qui caractérisent une gravure de Rembrandt, un dessin d'Holbein, une sculpture de Rodin et en font une émanation directe et unique de leur créateur. […] Le Dr Harrison Butler ne comprenait le yachting que comme il le pratiquait, en famille, et les passagers ne lui manquèrent pas car il eut cinq enfants et treize petits-enfants […]. Il pensait que la présence à bord de femmes et d'enfants entraînait la nécessité d'un minimum de confort dont les hommes ne se soucient pas toujours. Par confort il entendait aussi bien couchage que cuisine, toilette et salon, que tenue à la mer. Et le tout devait être obtenu dans un yacht aussi petit que possible pour réduire au minimum le coût d'achat et les frais d'entretien. […] Ces données posées, le grand souci d'Harrison Butler a été le comportement du navire à la voile dans la gîte. […] « Je voulais obtenir un yacht qui, comme un bateau-modèle, soit capable de naviguer seul ». [5]

[1] P. –R. BRUNEAU, « Le yacht familial », *Le Yacht*, N° 3004, 1945, p. 282.
[2] L. DOLIVEUX, « Le yacht familial », *Le Yacht*, N° 3004, 1945, p. 283.
[3] L. DOLIVEUX, « Toujours à propos du yacht familial », *Le Yacht*, N° 3012, 1946, p. 126.
[4] A. DELFOLIE, « Qu'est-ce qu'un yacht familial ? », *Le Yacht*, N° 3013, 1946, p. 150.
[5] L. Lucien FAURE-DUJARRIC, « « Le Dr T. HARRISON BUTLER, apôtre du yacht familial », *Le Yacht*, N° 3007, 1946, p. 32-35.

Bien que le confort à bord, entendu comme confort d'habitation en mer, fut une préoccupation des yachtsmen dès les débuts de la pratique, au 19e siècle, il est intéressant de noter qu'à partir du moment où les femmes et les enfants embarquent en croisière comme équipiers, c'est à eux seuls qu'est attribuée la nécessité de rendre confortable un yacht.

Aujourd'hui, les aménagements des voiliers calqués sur les normes de confort terrestre, réputés inadaptés à la vie en mer, sont attribués à la demande supposée des femmes de plaisanciers. Rappellons que les architectes navals contemporains se désintéressent de plus en plus du travail d'architecture intérieure, préférant mettre leurs compétences au service de la création des formes des navires, et que la conception des aménagements intérieurs est alors confiée à des designers peu au fait des contraintes liées à la navigation. Les valeurs de la navigation et de l'habitation en navigation ne sont plus articulées sur un mode égalitaire mais hiérarchique, la navigation englobant l'habitation. Pour comprendre la construction du yachting familial en France, il convient alors de restaurer les liens existant entre les enjeux sociaux hiérarchiques au sein des couples naviguant et la conception des voiliers en tant que lieux de navigation et d'habitation.

Concevoir des yachts de famille

L'idée du petit et moyen « yacht familial » à moteur auxiliaire, manoeuvrable aisément sans salariés, économique et sûr, mûrit dans l'entre-deux guerre, et trouve dans les années quarante et cinquante une forme matérielle stable qu'il conserve toujours.

En effet, les plans d'emménagements présentés ci-dessus, dessinés par François Sergent, figurent une disposition qui reste stable pendant plusieurs décennies, jusqu'à la fin des années soixante-dix. Dans une longueur maximale de 10 mètres, les architectes tentent de disposer au moins quatre couchettes en deux cabines séparées, un coin cuisine près de la descente, un coin navigation qui lui fait face et un cabinet de toilette déporté sur l'avant.

Les formes des voiliers des années quatre-vingt s'élargissant à l'arrière, la cabine du propriétaire pourra alors y être disposée, renouant avec la tradition de la « cabine des dames » située à la poupe.

Pour les bateaux plus petits construits dans les années cinquante, d'une longueur moyenne de 6 mètres, les aménagements comprennent, malgré l'espace restreint, un poste avant pouvant ou non accueillir un ou deux cadres et-ou servir de cabinet de toilette et d'espace de rangement ; une cabine principale, centrale munie de deux couchettes-banquettes pouvant se prolonger sous le cockpit, d'armoires de rangement, d'une table pliante et d'un coin cuisine avec évier et réchaud. Rappelons que le petit voilier de croisière se développe en France dès le début du siècle, avec notamment les séries monotypes de 6 m 50. Les petits dériveurs de croisière transportables forment des yachts de famille acceptables. L'architecte P. Staempfli dessine *Mousson*, dériveur de croisière d'une longueur de 7 m 20 permettant, malgré la présence du puit de dérive, d'étendre ses jambes en position assise, confortablement installé contre un « dossier rembourré, bien au milieu du dos », « le buste bien droit sans toucher le plafond »[1].

[1] P. STAEMPFLI, « Le crusaller « Mousson » », *Le Yacht*, N° 3013, 1946, p. 153.

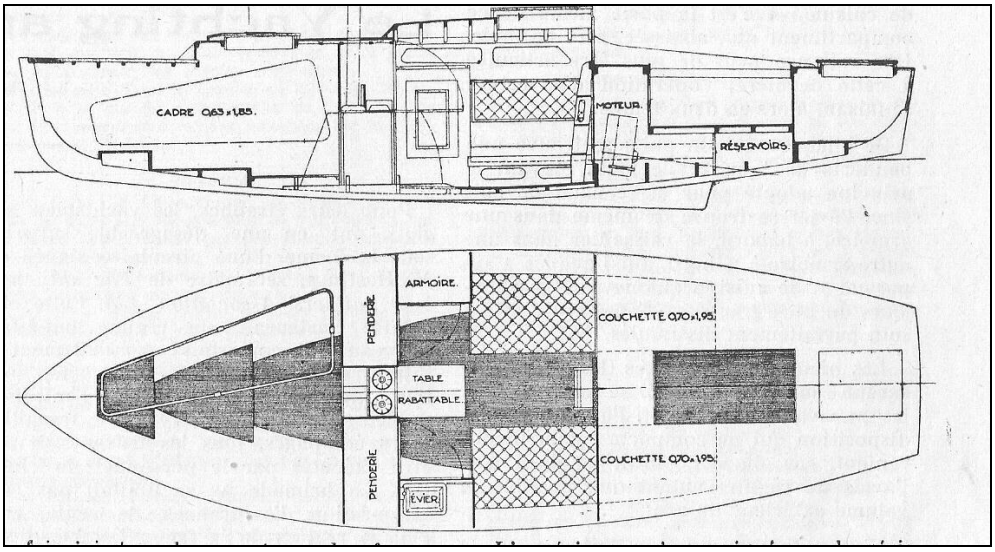


Figure 72 : Le dériveur de croisière *Mousson* de 7 m 20 dessiné par P. Staempfli permet de s'asseoir confortablement, *Le Yacht,* N° 3013, 1946, p. 153.

Construire soi-même un yacht de famille

L'après Seconde Guerre mondiale est aussi une période où se développe la construction amateur de petits yachts. L'exemple du *Sea-Bird* [1], voilier américain construits dans les années 1900, est remis au goût du jour en raison du faible coût de construction et de la facilité d'assemblage de sa coques dite à bouchains vifs. Cette facilité de construction permet également d'imaginer une fabrication de voiliers en série : « Une solution pratique serait la fabrication en série de toutes les pièces constituant un tel bateau [bateau de croisière d'un modèle simple, sûr, assez rapide, à utiliser par 2 ou 4 personnes, en l'occurrence le Sea Bird de 7 m 70 en V]. Il y a une trentaine d'années, plusieurs maisons des U.S.A. fournissaient de tels jeux complets, spécialement pour vedettes ; peut-être ce commerce existe-t-il encore. En tous cas, si l'écoulement d'une série peut être assuré, il ne paraît pas impossible, dès que les approvisionnements en matière premières seront améliorés, qu'une maison étudie ici un modèle courant, tel le Sea-bird, et puisse livrer des jeux complets de pièces de bois, quille, fonte, ferrures, quincaillerie, voilure et même moteur »[2].

Les architectes navals contribuant au développement du yachting familial de croisière s'associent et forment en 1945 la Société des Architectes navals[3]. Ils dessinent des voiliers de petite croisière, bon marché, qui rencontrent un grand succès. Des centaines de *Bélouga* – voilier de 6 m 50 dessiné en 1943 par Eugène Cornu - ou de *Grondin* – voilier de 6 m 60 conçu en 1945 par François Sergent - sont construits dans les années quarante et naviguent sur les côtes françaises : « Un Grondiniste, électricien au havre, a œuvré magnifiquement la maison de vacances de ses rêves et il bourlingue ferme et à belle vitesse relative…[…] Enfin, ce qui m'a le plus… plû, c'est le caractère bon enfant, le style campeur intégral, l'allure "randonneur" (des tandémistes !) des véritables "habitants" des Grondins. […] Dernier trait caractéristique du Grondin : la bonne popotte ! Il y a toujours une "matelote" qui mijote, que Madame couve en tricotant, tandis que le patron épisse. A quoi

[1] « Le « Sea Bird » américain « Naïad » », *Le Yacht*, N° 1394, 1904, p. 779-782.
[2] E. N. PARIS, « La préfabrication des yachts », *Le Yacht*, N° 3007, 1946, p. 37.
[3] « Les statuts de la Société des Architectes Navals », *Le Yacht*, N° 3007, 1946, p. 36.

bon aller à terre ? Le plaisancier c'est le bateau amoureusement construit par soi-même et qui est comme un bon fils : fidèle et reconnaissant »[1].

Figure 73 : Publicité pour la construction amateur d'un *Grondin, Le Yacht,* N° 3248, 1951, p. 236.

Le *Bélouga*, dériveur de 6 m 50 dessiné par Eugène Cornu en 1944, devient le symbole de « l'essor du yachting français » d'après-guerre. En 1945, Jean Labaloue, heureux propriétaire d'un *Bélouga,* raconte sa croisière familiale estivale le menant de Meulan en Méditerranée : « Ce récit me permet de revivre, une fois encore, trois mois délicieux passés sur l'eau et sur mon bateau, loin du bruit et de la civilisation moderne, à travers des sites enchanteurs et sans cesse renouvelés. […] Pendant trois mois, ma femme, ma fille et moi avons vécu et fait la popote à bord ; empruntant la Seine, l'Yonne, le Canal de Bourgogne, la Saône, le Rhône et la Méditerranée, naviguant par nos propres moyens et en toute sécurité »[2].

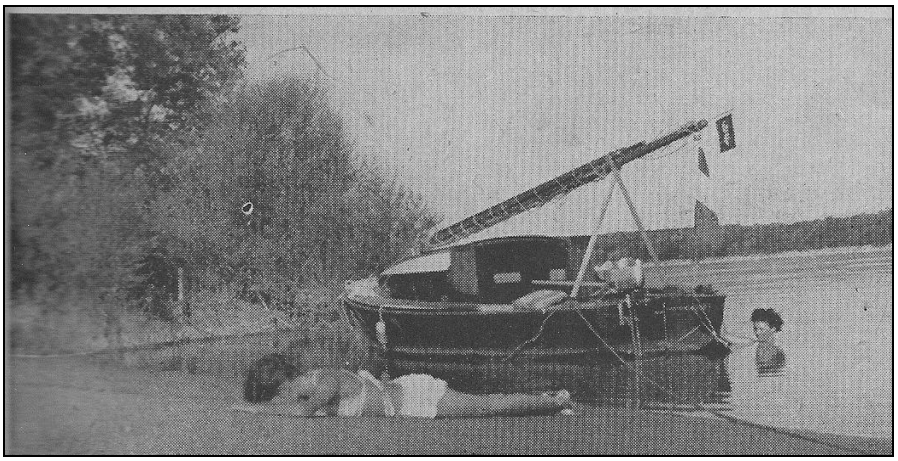


Figure 74 : « Bain de soleil dans une crique sur le Rhône » et baignade pour les équipières du *Bélouga* dématé et propulsé par son petit moteur auxiliaire, *Le Yacht,* N° 3002, 1945, p. 233.

Le petit navire est tout aussi à l'aise en rivière qu'en mer, en croisière qu'en régate. Moins de dix ans après sa conception, le *Bélouga* est construit à plus de 400 exemplaires : « Le "Bélouga" adonné le goût de la voile à un grand nombre d'adeptes qui, sans lui, n'auraient jamais connu la joie de la navigation. C'est ainsi qu'un certain nombre de bélouguistes ont fait construire des bateaux de croisière ; d'autres donnent à leurs enfants le goût précoce de la voile, ce qui fournit la pépinière de relèvement à laquelle il faut bien penser »[3]. Les propriétaires se réunissent en association et organisent des régates :

[1] C. de LAVALETTE, « En tirant des bords avec Requins, Dragons, Bélougas et Grondins », *Le Yacht*, N° 3182, 1949, p. 1292-1293.
[2] Jean LABALOUE, « « En « Bélouga » de Meulan à la Méditerranée », *Le Yacht*, N° 3002, 1945, p. 233.
[3] « On compte 400 bélougas à flot », *Le Yacht*, N° 3295, 1952, p. 119.

> Cette série est vraiment un symbole en ce qu'elle parvient à concilier d'irréductibles (?) contraires. Devant elle, s'efface l'opposition où s'affrontent régatiers et amateurs de croisière. Mieux même, on a été obligé de rappeler, en évoquant les difficultés de mettre sur pied un calendrier de championnat, que le régatier est ici un amateur de croisière, et que l'amateur de camping était tout autant un amateur de régates. […] nous nous trouvons en présence d'un bateau de petites croisières, avec cabine, pouvant aborder et pénétrer partout quelle que soit la hauteur d'eau, que ce soit en Manche, en Atlantique ou en Méditerranée où les petites criques abondent. Et l'on s'étonne moins dès lors que par ce petit bateau le prestige du yachting français déborde notre frontière.[1]

En effet, des *Bélouga* sont construits en Grande-Bretagne, pays berceau du yachting, ce qui constitue une réelle consécration pour les architectes français. Le propriétaire du célèbre voilier de course-croisière *Myth of Malham* aurait même éprouvé une grande satisfaction à barrer un *Bélouga*… Plus de mille exemplaires seront construits jusqu'au milieu des années soixante-dix, le polyester remplaçant le bois dès 1964.

Figure 75 : « Ecluse de Meulan : 12 Bélougas et 2 Canetons. Pentecôte 1951. Photo Jacques Peyron », *Le Yacht*, N° 3303, 1952, p. 329.

Pour le Centre nautique des Glénans créé en 1947, Jean-Jacques Herbulot conçoit des petits voiliers de croisière marins et bon marché en contre-plaqué, à bouchains, comme le *Corsaire* en 1954, de 5 m 50 de long et le *Mousquetaire* en 1963, d'une longueur de 6 m 48. Au début des années soixante débute la construction en série de bateaux en polyester.

Le début de la navigation en famille sur des petits yachts est aujourd'hui associé aux années cinquante et à l'idée d'une démocratisation du nautisme qui romprait avec le yachting élitiste d'avant-guerre. La sociologue Cécile Créac'h[2] montre qu'il n'en est rien et que le développement de la plaisance ne reflète pas une réelle ouverture à toutes les classes sociales mais plutôt une massification de la pratique au niveau des classes moyennes et supérieures. Cette navigation familiale, avec et parfois sans salariés, se développe en fait dès les dernières décennies du 19e siècle. Elle pose la question du confort d'habitation à bord de voiliers à l'espace restreint, voire extrêmement réduit dans des bateaux d'une longueur hors tout inférieure à six mètres cinquante. Au tournant du siècle, la navigation par soi-même est érigée en idéal du « vrai yachtsman ». Cette pratique s'impose comme un défi aux architectes navals et aux chantiers français qui conçoivent des petits yachts économiques, marins et faciles à manier.

[1] Marcel COLLINET, « L'essor du yachting français ne ralentit pas », *Le Yacht*, N° 3248, 1951, p. 217.
[2] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers…, op. cit.*

B. Mener soi-même son yacht

Pour un propriétaire de yacht, diriger soi-même son navire avec un équipage professionnel ne mettant pas en doute son autorité est un droit important acquis depuis 1862. Sur les voiliers de moyenne ou grande taille, la manœuvre nécessite la présence d'un équipage. Par contre, sur les yachts de petite taille, les propriétaires peuvent naviguer seuls, ou du moins effectuer la manœuvre en solitaire, sans l'aide des passagers. Les conseils prodigués en 1879 aux amateurs de plaisance au sujet des objets à embarquer pour une croisière sont explicites : « Vous devez, en un mot, vivre à votre bord sans avoir besoin de personne »[1].

1) Fuir la ville en naviguant librement

Anne Martin-Fugier décrit comment la bourgeoisie, au cours du 19e siècle, passe d'une pratique de la villégiature calquée sur le modèle aristocratique de l'habitation à la campagne, à celle des vacances. Ces dernières apparaissent alors comme un droit nécessaire : « Le repos et les bienfaits de la nature semblent une contrepartie au mode de vie urbain et industriel. Ce goût pour la nature n'est pas neuf, Robert Mauzi en a montré le développement au XVIIIe siècle. Mais, ce qui est nouveau, Henri Boiraud le fait très justement remarquer dans son étude sur les vacances, "c'est l'insertion de ces préoccupations dans l'organisation temporelle des activités humaines". » [2]

Ce goût pour la nature et l'aventure se développe tout au long du siècle. L'historien Frédéric Delaive montre combien le désir de liberté et la volonté d'échapper un temps à la vie urbaine ont été présents chez les canotiers parisiens dès les débuts de la pratique. La barque est alors « un moyen de quitter Paris » :

> A partir de la deuxième moitié du XVIIIe siècle, l'image de Paris se dégrade. La Ville est un concentré de pathologies, tant biologiques que sociales, que le citadin veut fuir pour se ressourcer à une nature clémente. Quitter l'enceinte de Paris pour respirer un air pur devient l'une des obsessions majeures du Parisien, surtout en 1832 lors de l'épidémie de choléra. Au début du XIXe siècle, c'est le peuple et ses convulsions que l'on cherche à fuir. Le dimanche, les bourgeois quittent Paris car le petit peuple profite de ce jour pour sortir. Si la Ville révulse, la campagne attire. Mais, faute de moyens pour mettre réellement à distance la capitale, la plupart des citadins se contente de gagner les campagnes suburbaines. […] Les bords de la Seine sont l'un des buts du dimanche à la campagne. [3]

La fuite de la ville et la recherche du contact avec une nature idéalisée apparaissent comme des motivations déterminantes dans la pratique de différentes activités de loisir. Catherine Bertho-Lavenir précise que ce discours, apparu dès le 19e siècle, n'est pas propre à une activité de plein air en particulier. Le canotage, la randonnée pédestre et le yachting

[1] « Descente à la mer », *Le Yacht*, N° 63, 1879, p. 201.
[2] Anne MARTIN-FUGIER, « Les rites de la vie privée bourgeoise », p. 193-261 in : *Histoire de la vie privée. T.4. De la Révolution à la Grande Guerre*, Paris, Seuil, 1987, p. 232.
[3] Frédéric DELAIVE, *Canotage et canotiers de la Seine. Genèse du premier loisir moderne à Paris et dans ses environs (1800-1860)*, Thèse de 3e c. : Histoire : Paris I : 2003, p. 154-155.

précèdent le développement du camping et du caravaning. Les adeptes de ces différentes pratiques, qualifiées aujourd'hui de « pleine nature », se réfèrent alors aux mêmes valeurs : « Condamnation de la ville, éloge de la nature, goût de l'effort individuel et célébration de la solidarité du groupe »[1].

La quête de la liberté est évoquée avec force par les yachtsmen d'hier comme par ceux d'aujourd'hui. Les articles publiés dans la revue *Le Yacht* dénoncent la routine et la monotonie de la vie citadine. Celle-ci n'attire que des « ennuis » et donne des « tracas » : c'est une véritable « prison de pierre ». À bord de leurs voiliers, les yachtsmen disent fuir les conventions, les gens désagréables, les voisins fâcheux, les intrus, les bruits, les mauvaises odeurs et la poussière.

Philippe Daryl vante les mérites hygiénistes de l'air marin, « l'air de la pleine mer », qui « se rapproche autant que possible de l'air idéal, celui qui serait absolument exempt de microbes » :

> Si l'air de mer agit favorablement sur ce qui reste de poumon aux phtisiques, comment ne serait-il pas cent fois plus bienfaisant pour des poumons ou des cerveaux simplement fatigués de la haute pression des villes ? C'est la vraie panacée de tous les genres de surmenage. Il faut la recommander aux artistes, aux hommes de lettres, aux politiques de profession, à tous ceux qui ont besoin, une fois l'an, non seulement de se retremper dans l'air pur, mais de « couper le câble », comme on dit, de s'affranchir, pour deux ou trois semaines, des soucis, des affaires, des visiteurs, des paquets postaux et des sonneries de téléphone. Il est à peine besoin d'insister pour démontrer que, parmi tous les sports, il n'en est pas de plus large et de plus haut que celui de la mer, ni qui demande à son adepte une plus grande somme de qualités viriles. […] En tous cas, on y trouve dans le présent un passe-temps qui a son charme, une antithèse à la vie routinière du plancher des vaches, et pour l'appétit un excitant incomparable ; on en garde pour l'avenir un pli qui n'est pas sans valeur, même à la ville. [2]

Le discours des plaisanciers contemporains évoque de façon récurrente le sentiment de liberté éprouvé à bord de leur bateau[3]. Ils associent à ce sentiment l'opposition entre la vie en mer et celle à terre et évoquent eux aussi une société qui emprisonne. Ils dénoncent les bruits, les odeurs, la pollution, les voisins qui dérangent, le sentiment de ne pas être respecté, la sensation d'un temps accéléré, la trop grande importance donnée à l'argent et la mondialisation. Ils disent éprouver de la difficulté à rester honnête : ils ont peur de se perdre eux-mêmes. La navigation sur leur voilier est une manière de résister à la vie citadine. Pour eux, il ne s'agit donc pas de faire du bateau pour se distraire pendant le temps libre mais de naviguer pour se sentir libre et avoir le sentiment que tout redevient possible en faisant le tour de la rade… ou le tour du monde.

Peu importe les milles parcourus, l'essentiel est de prendre une distance par rapport à la terre pour accéder à « un autre regard ». Pour Roger, « sur l'eau on voit bien tout » : « J'aime faire découvrir du littoral vu du côté mer. Il y a des gens qui vont à la pointe du Raz mais qui voient toujours côté terre. Tu prends un recul fou sur ta vie. Tu ressens ça. Dès que tu quittes le goulet et que tu vois la terre derrière toi, c'est comme si tu t'étais mis en dehors du monde et que tu le regardes. C'est comme si t'avais quitté la terre. Tu n'es plus dans ce monde-là mais dans un autre monde »[4].

---

[1] Catherine BERTHO-LAVENIR, « Camper en 1900. De l'ascèse laïque au loisir élégant », *Ethnologie française*, N° XXXI, 4, 2001, p. 631-640, p. 631.
[2] Philippe DARYL, *Le yacht…, op. cit.*, p. 16-19.
[3] Stéphanie BRULÉ-JOSSO, *L'habitat plaisancier…, op. cit.*
[4] Entretien enregistré avec Roger, Brest.

À propos du canotage, Frédéric Delaive relève que le désir de fuir Paris est associé à celui de « découvrir Paris » : « La barque [est] un moyen de naviguer dans le panorama fluvial de la Ville »[1]. Pour Roger, travaillant et habitant dans les alentours de Brest, sortir en mer c'est re-découvrir la côte quittée. Un des plaisirs nautiques évoqués par les personnes rencontrées est en effet la possibilité d'accéder à un panorama maritime en quelque sorte inversé. Frédéric Delaive atteste également de l'usage de la barque pour assister « aux spectacles de la ville » : « Depuis sa barque, le promeneur parisien ne se contente pas de rêver d'Histoire, il assiste à son déroulement. Les fêtes et les évènements de la capitale sont autant de spectacles qu'il peut suivre en barque. La popularité de cette pratique est attestée par les registres de l'Inspection de la navigation. Ainsi, pour les "fêtes de juillet" 1832, l'Inspecteur général et ses hommes font la chasse aux bachoteurs qui se sont "introduits frauduleusement dans le bassin [d'Orsay]". Les mariniers essayent de s'infiltrer à travers les mailles de la surveillance policière pour placer leur clientèle aux premières loges du spectacle. »[2]

J'ai pu observer une pratique similaire lors de feux d'artifice organisés l'été dans les stations balnéaires : les voiliers de plaisance sortent du port et mouillent dans la baie pour contempler le spectacle de leur bateau. Pour Paul et Marie, c'est un temps fort à ne pas manquer. Seuls sur leur voilier ou accompagnés d'amis choisis, ils ont le sentiment de profiter pleinement du spectacle offert par leur municipalité, loin de la foule amassée sur les quais.

Les grands rassemblements maritimes de Brest ou Douarnenez créent également un spectacle, mais d'une nature sensiblement différente : il ne s'agit plus d'une mise en scène de la ville ou de la côte mais de celle d'un patrimoine maritime pour les citadins. La participation à ces fêtes nautiques à bord de son propre bateau est vécue comme une expérience exceptionnelle et privilégiée. En 2004, Yvon, propriétaire d'un yacht classique, m'y a conviée. Des navires représentant des époques, des nations, des cultures et des aires géographiques diverses se croisent sur un même plan d'eau. À bord, l'illusion synoptique est totale : voir d'un coup tous les bateaux du monde de toutes les époques. Le site Internet de Brest 2008 titre « Toutes les flottilles et toutes les traditions maritimes du monde » :

> Un passionnant périple au hasard des mers du globe. On ne le dira jamais assez, c'est avant tout l'extraordinaire diversité des flottilles, et donc des traditions et des pratiques maritimes, qui fait la richesse sans pareille de l'événement brestois et son puissant attrait pour tous les publics, des plus spécialistes aux plus néophytes. Une déambulation le long des bassins du port, depuis le fond de la Penfeld jusqu'au 5ème bassin du port de commerce, offre ainsi une succession étonnante de « familles » de bateaux et un catalogue, sinon exhaustif du moins très complet, des différentes façon d'aller sur l'eau. Cette grande promenade de BREST 2008 est aussi un passionnant périple au hasard des mers du globe et à travers les différents âges de la navigation depuis ses formes primitives jusqu'aux grandes aventures océanes…[3]

[1] Frédéric DELAIVE, *Canotage et canotiers de la Seine…, op. cit.,* p. 170.
[2] *Id.*, p. 180.
[3] Brest 2008, « Toutes les flottilles et toutes les traditions maritimes du monde », <http://www.brest2008.fr>, consulté en juin 2008.

Figure 76 : Jangada brésilienne, trois-mâts barque et pneumatique : « Un passionnant périple au hasard des mers du globe ». Brest, juillet 2004, photographie S. Josso.

La connotation évolutionniste du discours semble aller de soi, tout comme l'homologie entre la matérialité des bateaux, les traditions et les pratiques maritimes. Les voiliers conçus pour la course au large et les expéditions polaires apparaissent « naturellement » comme la forme aboutie d'une évolution nautique… et culturelle ? La mise en scène du mythe nautique occidental est temporaire – une semaine - et cyclique – tous les quatre ans. Il en est de même en plaisance où le temps de navigation est temporaire et cyclique : hivernages et saisons de navigations se succèdent. « Le but est de rompre et de revenir » dit une plaisancière se préparant à une navigation circumterrestre en famille. La rupture avec la ville est temporaire. Le désir de prendre le large semble étroitement lié à un mode de vie urbain.

Les travaux des historiens montrent que le discours sur la recherche de la liberté comme contrepoint à la vie en ville n'est en rien spécifique à la navigation de plaisance mais commun à l'ensemble des pratiquants de loisirs de pleine nature dès le début du 19e siècle. L'anthropologue Sergio Dalla Bernardina[1] montre que l'idée de nature entretient un rapport dialectique avec celle de culture, l'une servant à penser l'autre, et ceci, en Occident, depuis l'Antiquité. La recherche de liberté au sein d'une nature maritime, perçue comme belle, pure et inorganique est en lien avec l'urbanisation qui se développe alors, Henri Lefebvre[2] distinguant cette dernière de l'industrialisation.

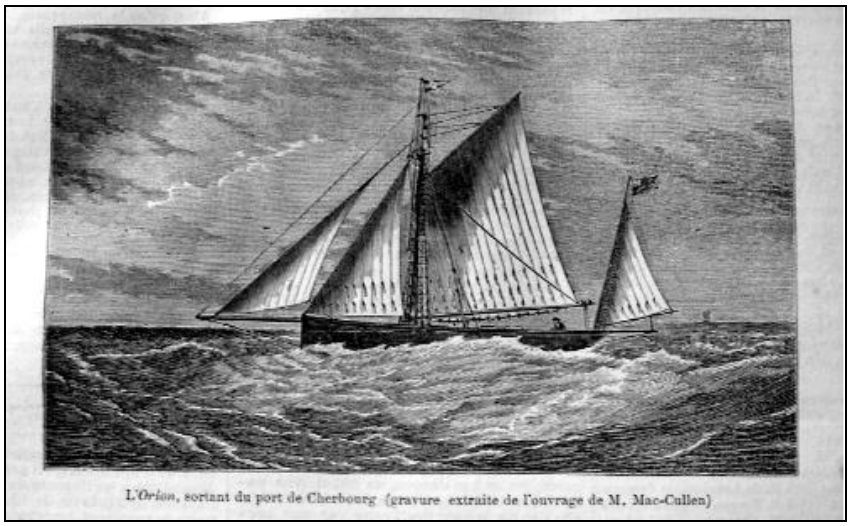
Les premiers yachtsmen français essayent, à partir de 1850, de donner une visibilité institutionnelle à leur loisir, en observant leurs voisins d'outre-Manche et Atlantique : création de yacht-clubs et organisation de régates dans les ports du littoral ; batailles juridiques et luttes d'influence pour la reconnaissance de la navigation pour le plaisir.

[1] Sergio DALLA BERNARDINA, *L'utopie de la nature. Chasseurs, écologistes et touristes*, Paris, Ed. Imago, 1996, p. 15, 29.
[2] Henri LEFEBVRE, *La révolution urbaine*, Paris, Gallimard, 1970.

2) Faire naviguer seul son navire au 19e siècle

Un idéal à atteindre, celui du « véritable ou vrai yachtsman » s'opposant aux « faux amateurs », s'impose peu à peu dès les premiers numéros du magazine *Le Yacht* :

> Le yachting est un goût encore nouveau en France. Parmi les gens ayant assez de fortune pour avoir un yacht, combien peu ont pour leur bateau cet amour vif et jaloux du véritable yachtsman ! La plupart ne voient dans leur yacht qu'un instrument de voyage destiné à leur donner partout le *at home* et le confortable luxueux auquel ils sont habitués. D'autres – et les grands prix de Nice vont en augmenter le nombre – ne voient là qu'une affaire de *chic*, et seraient incapables de discerner tribord de bâbord, pareils à certains culs-de-jatte millionnaires possédant des chevaux de course qu'ils sont incapables de monter. Et bien, ces deux espèces de faux-amateurs, qui n'aiment dans la navigation que des choses dérivées et accessoires, ne peuvent éprouver pour leur embarcation l'intérêt puissant dont nous parlions. […] Le vrai yachtsman […] préférera une barque plus modeste, dont il aura longuement mûri les plans, qu'il aura fait exécuter près de lui, sous ses yeux. […] Hélas ! ce yachtsman intelligent et passionné, sauf quelques brillantes exceptions, il existe peu en France ; il faut le créer. On y arrivera, je crois, […] en favorisant de petits bateaux, et *surtout en réservant des prix aux gentlemen montant seuls des yachts de dimensions restreintes ou conduisant eux-mêmes des yachts d'un tonnage plus important.*[1]



L'*Orion*, sortant du port de Cherbourg (gravure extraite de l'ouvrage de M. Mac-Cullen)

Figure 77 : Le yachtsman anglais Mac-Cullen manœuvre seul son yawl de 19 tonneaux : « L'*Orion*, sortant du port de Cherbourg, (gravure extraite de l'ouvrage de M. Mac-Mullen) », *Le Yacht*, 1879, N° 75, p. 320.

En effet, mener seul un grand yacht reste une pratique d'exception. Ainsi, en 1879, l'arrivée du yachtsman Mac-Cullen sur les côtes françaises, sur un yawl de 19 tonneaux mené sans équipage, suscite l'incrédulité. Il raconte l'étonnement de la douane à son arrivée à Douvres, après la traversé la Manche :

> « -N'avez-vous rien à bord de soumis aux droits ?
> -Rien. Mon habitude est de tout emporter d'Angleterre, et de ne rien acheter à l'étranger.
> -Mais vous ne pouvez répondre de votre équipage ?
> -Au contraire, comme de moi-même.

[1] Léon BOUYER, « Le yachting français », *Le Yacht*, N° 86, 1879, p. 405.

-Comment cela ?
-Je suis l'équipage. Mes hommes ont été débarqués à Cherbourg, vu que le travail était trop dur…
-Bien, Monsieur. »[1]

La navigation sur de petits yachts destinés à être menés en solitaire est, dès les années 1880, une pratique développée dans la société anglo-saxonne. Les colonnes du *Yacht* en font la publicité :

> La navigation en mer dans les petits bateaux est, comme l'on sait, très en faveur en Angleterre. Chaque année les journaux et les revues qui s'occupent du yachting enregistrent le récit d'excursions et de voyages accomplis sur les côtes ou à travers la Manche dans de petits yachts de 4 à 5 tonneaux, avec un équipage se composant du propriétaire et d'un matelot, et souvent même dans des yachts plus petits encore, de 2 à 3 tonneaux montés par un amateur seul. Aux Etats-Unis, les *Sounds* ou mers intérieures qui s'étendent parallèlement à l'Atlantique avec lequel elles communiquent, les grands fleuves, les lacs favorisent plus que partout ailleurs la navigation des petits bateaux et surtout des bateaux montés par un seul homme. Ce genre de navigation, d'ailleurs, convient essentiellement à l'esprit d'audace et d'aventure qui caractérise les Américains. […] Naviguer seul dans un petit yacht, à soi, voilà le rêve du yachtsman qui a vraiment le feu sacré. Il y a en effet un charme particulier, indéfinissable en quelque sorte, dans la passion qui pousse un amateur à affronter la mer et ses dangers seul, mais libre de tout souci, loin des ennuis du monde et de la nature ; il est seul mais il est son maître, il ne dépend que de lui-même, il n'est responsable qu'envers lui-même. [2]

Naviguer sur de petits yachts

Naviguer sur de petits bateaux est aussi le meilleur moyen pour se passer d'un équipage qu'il faut commander et rémunérer, ainsi que de passagers inopportuns ne comprenant pas les choses de la navigation :

> Seul il peut jouir tout à son aise du plaisir de naviguer pour naviguer. Cela vaut mieux pour lui que de subir la société de fâcheux qui toujours demandent qu'on les mette à terre pour prendre un train ou un bateau, ce qui souvent est impossible ; de gêneurs qui ne sont pas plus tôt à bord d'un yacht qu'ils voudraient en être sortis ; il n'entend pas les murmures des gens nerveux qui pestent contre quelques heures de calme, qui grognent parce que la sortie dure trop longtemps, qui regardent un yacht comme une ennuyeuse prison et qui sont indifférents et insensibles au spectacle de la mer malgré tous ses attraits et ses aspects si variés. […] Les avoir à bord c'est se mettre à la merci de leurs caprices, c'est de capitaine devenir passager, c'est enfin s'exposer à d'amères contrariétés. […] Ah ! Plutôt que de vous imposer de telles contrariétés n'embarquez pas d'ami, la nature humaine est telle que le tête-à-tête continuel provoque la contradiction et par suite l'irritation des caractères jusqu'alors les plus sympathiques. Donc pas plus d'ami que de patron et d'équipage murmurant à côté de vous, car tout le charme de cette navigation est dans la liberté complète et absolue. [3]

[1] « L'Orion », *Le Yacht*, N° 75, 1879, p. 319-320.
[2] Lucien MORE, « Des bateaux montés par un homme seul », *Le Yacht*, N° 316, 1884, p. 104-107.
[3] *Id.*

La navigation en solitaire permet alors un corps à corps avec la mer – le yachtsman passionné est « l'amant de la mer » - et le bateau : « Son bateau devient pour lui une personnalité, un être vivant en quelque sorte ; son bateau c'est un compagnon toujours bien disposé, toujours fidèle. Il cherche à étudier son caractère et à apprécier ce qu'il peut en tirer. Il découvre ses bonnes et solides qualités ; s'il trouve qu'il n'est pas parfait, il tâche de corriger ses défauts ou ses caprices. Il le manie avec amour et précaution, il le soigne comme la prunelle de ses yeux. Pour lui, son bateau c'est tout et il n'y a rien autre chose au monde. »[1]

Mener seul, sans équipage, son petit yacht est une pratique qui semble être assez courante, en France, dans les années 1880. Ainsi, en 1878, le journal *Le Yacht* publie un article sur « Les bateaux de plaisance de petite dimension destinés à naviguer en mer » qui fait état, dans les ports de la Manche, de bateaux de cinq à sept mètres de longueur, de tonnage équivalent aux bateaux de plaisance naviguant en eau douce à Argenteuil et qui malgré leur petite taille « ont de grandes qualités à la mer »[2]. Ce type de plaisance maritime n'est pas aussi minoritaire que pourrait le faire supposer la représentation contemporaine d'un yachting français essentiellement constitué par de grands yachts au confort luxueux ou bien par de superbes *racers* destinés à disputer des régates internationales. Un article consacré à la nouvelle circulaire du Ministre des travaux publics quant à l'utilisation des écluses par les petits yachts en témoigne :

> « Quant aux bateaux de plaisance, dits voyageurs, jaugeant au moins dix tonnes, et qui, avec ou sans moteur à vapeur, sont installés de manière à contenir plusieurs personnes en sus de l'équipage, en vue d'un parcours d'une certaine étendue, ils doivent jouir des mêmes droits que les bateaux de commerce pour franchir les écluses ». Cette disposition peut prêter à des interprétations très diverses et nous la croyons dangereuse entre les mains des agents qui, armés de cette circulaire, se croiraient autorisés à donner aux instructions ministérielles le sens le plus restrictif. Nous supposons d'abord que les bateaux de plaisance, dits voyageurs, sont les yachts de toutes sortes qui descendent les cours d'eau le plus souvent pour se rendre à la mer ou pour revenir à leur mouillage. Or, que doit-on entendre par l'installation combinée pour contenir plusieurs personnes en sus de l'équipage ? Le plus souvent, les bateaux de petit tonnage qui font les voyages dont il est ici question n'ont guère pour équipage que les propriétaires eux-mêmes. Faut-il comprendre que les yachts conduits par des amateurs seront moins favorisés que les autres ? Cela ne nous semble pas vraisemblable. [3]

Au tournant du siècle, les architectes tâchent de perfectionner les formes des petits cruisers. Cependant, « les besoins du cruising sont tout différents de ceux du racing et on s'exposerait à des mécomptes, si l'on se laissait aller à croire que le premier bateau venu, coureur déclassé, pourra convenir » :

> En Amérique et en Angleterre il existe toute une flottille de petits yachts spécialement armés pour n'avoir qu'un équipage d'un homme ou deux au plus. Ils sont, à l'exclusion de toute idée de régates, destinés à des croisières plus ou moins lointaines ; leurs propriétaires, cruisingmen exclusifs, ne recherchent que les charmes de la vie à bord et les saines émotions de pointes au large ou d'excursions variées dans les criques de la côte. […] Aujourd'hui, à l'instar des racers, les formes des signle-hand se sont perfectionnées ainsi que nous le voyons dans l'ouvrage de M. Dixon Kemp par les plans de *Vivid* et *Aere-perennius*. Quoiqu'en France il en soit peu parlé nous possédons depuis un certain temps déjà des single-hand et il me souvient d'avoir

[1] Lucien MORE, « Des bateaux montés par un homme seul »…, *op. cit.*
[2] « Des bateaux de plaisance de petite dimension destinés à naviguer en mer (suite) », *Le Yacht*, N° 21, 1878, p. 166.
[3] « Le yachting français. La circulaire de M. le Ministre des Travaux publics », *Le Yacht*, N° 137, 1880, p. 338.

> rencontré autrefois le long des côtes *Roscovite*, à M. Thézac, *Ouragan*, à M. Croissant, dont les formes procédaient des single-hand. Il faut espérer que le récit très attrayant de M. Barnier de sa croisière avec son yacht *Balancine* remettra en faveur ces petites embarcations. [1]

Des nouvelles séries de cruisers utilisables en « single-handers » sont imaginées, alliant manœuvrabilité, rapidité, habitabilité, qualités marines, pour des dimensions et prix les plus réduits possibles.[2]

Former les yachtsmen

Les exploits nautiques anglo-saxons sont présentés comme les initiateurs de ces nouvelles pratiques. En France, Philippe Daryl consacre, en 1890, un chapitre au « yacht pour un », considéré comme « le moins coûteux, le plus pratique, et, au fond, le plus sérieux » :

> Il s'agit de se fier à ses propres connaissances, à son sang-froid et à ses muscles du soin de tout gouverner, de tout faire, à bord d'un bateau où l'on est *seul*. Et c'est pourquoi le « yacht pour un » est l'idéal même de l'art. Qu'il soit de 5 tonneaux ou de 1 tonneau et moins, peu importe, pourvu qu'il ait un pont, une cabine suffisante pour s'y allonger, un mât et des voiles qu'on manœuvre tout en tenant la barre. Il n'en faut pas davantage pour s'en aller au bout du monde, si le cœur y est, et, en tous cas, pour goûter en leur forme la plus savoureuse et la plus raffinée les plaisirs de la navigation maritime. Plus le yacht est petit, meilleur et plus complet est le sport – tout le monde en convient aujourd'hui. [3]

Pour l'auteur, cette nouvelle conception du yachting « date des exploits de M. J. Mac Grégor dans son fameux petit yacht Rob-Roy, en 1867 et années suivantes » : « Depuis lors elle s'est répandue, grâce à M. Kunhardt, l'éminent écrivain yankee qui a fait du "yacht pour un" l'étude la plus approfondie, en des ouvrages désormais classiques. Sa doctrine est et restera la vérité pour tous les amis sincères de la mer, qu'ils soient pauvres ou riches : les premiers ne sauraient aspirer qu'aux plus petits modèles de yachts, et les seconds ne seront jamais de véritables marins, s'ils n'ont point passé par cette épreuve. » [4]

En France, la légitimité du « yacht pour un homme seul » s'élabore peu à peu dans la seconde moitié du 19e siècle. L'idée de naviguer sur un petit yacht et d'être capable de le diriger soi-même est exprimée sans complexe vis-à-vis des navigations sur yachts luxueux menés par des équipages professionnels.

Les articles publiés dans l'hebdomadaire *Le Yacht* affirment ce désir de liberté ici associé à la possibilité de naviguer de façon autonome. Pour naviguer seul, il convient d'acquérir des savoirs et savoir-faire multiples relatifs au bateau (connaissance des manœuvres, de la navigation, de l'astronomie, de l'architecture navale, du réseau électrique, du moteur, des voiles, des espars, de la coque et du pont) et à la vie quotidienne à bord (cuisine, entretien ménager, pêche, chasse, etc.).

Le journal *Le Yacht* publie en 1896 le récit de croisière de Monsieur Louis Barnier, en Méditerranée, à bord de *Balancine*, son petit yacht de 2 tx :

---

[1] « Le yacht de 6 Tx. « NAT II » », *Le Yacht*, N° 941, 1896, p. 137-138.
[2] M. PRAT-CARRABIN, « Série de cruisers rapides, habitables, marins à dimensions et à prix minima », *Le Yacht*, N° 1619, 1909, p. 182.
[3] Philippe DARYL, *Le yacht…, op. cit.,* p. 317-318.
[4] *Id.*, p. 318.

> Le petit yacht, mais je prétends, moi, qu'il donne des jouissances bien supérieures à celles qu'offrent ses grands frères, les superbes 20 tx, que j'admire sans les envier. Qu'est-ce à bord de ces yachts ? Hélas ! Pas beaucoup plus qu'un colis, - qu'un colis précieux si l'on veut ! - A mon bord, je suis tout : à la fois propriétaire, capitaine, matelot, mousse, cuisinier au besoin. Je mets véritablement *la main à la pâte*. J'apprends à manœuvrer mon bateau, à border mes écoutes, à établir mes voiles, à réparer mes avaries, à escalader mon mât, s'il le faut. Je connais tous les détails de mon yacht, j'en suis le maître absolu et sans conteste.[1]

Si Monsieur Louis Barnier dit mettre « la main à la pâte », il n'est cependant pas seul à bord : un matelot et un mousse l'accompagnent. La participation aux manœuvres et à l'ensemble des tâches de la vie du bord, la lecture de revues, de récits de croisières, de manuels nautiques et d'ouvrages d'architecture participent à l'acquisition d'une culture nautique qui permettra aux yachtsmen français du 20e siècle de naviguer effectivement seuls.

À la fin du 19e siècle, la conception de petits voiliers maniables en solitaire est liée aux formules de jauge élaborées pour les régates. Les voiliers sont regroupés en classes ou séries, afin de courir à armes égales : « Les Anglais ont été les premiers à créer des séries de bateaux d'un modèle uniforme, les Américains des Etats-Unis et du Canada les ont imités. Les yachtsmen français entrent à leur tour dans cette voie, par la création que vient de décider la société de la Voile d'Arcachon d'une série de 2 tx et demi à dérive, faits pour la construction et le gréement, d'après un plan identique, et désignés sous le titre de "monotypes" »[2]. Ces nouveaux bateaux permettent aux jeunes amateurs de s'initier, de s'entraîner et de disputer des courses de façon plus motivante.

Les « yachts miniatures » apparaissent ainsi comme le meilleur moyen de former les amateurs : « Le but du yachting est […] aussi de former des équipages bien entraînés composés de professionnels mais aussi et surtout d'amateurs. Or l'amateur digne de ce nom, le véritable yachtsman, doit être capable de manœuvrer et de conduire lui-même son yacht, d'en surveiller la construction, voire même d'en tracer les plans »[3]. La classe des « demi-tonneau » permet de s'exercer à manœuvrer seul son bateau en course. Cependant, elle est trop coûteuse. Il apparaît nécessaire de créer une nouvelle classe qui permettrait « la pratique du yachting à nombre de jeunes gens ou de personnes ayant peu de loisirs, ou de fortune médiocre et contribuerait à former de nombreuses et intelligentes recrues et des équipages d'amateurs aussi solides que nombreux, en développant le goût de notre sport si cruellement atteint par le coût et l'inutilité toujours croissants des machines de course modernes »[4].

Des critiques s'élèvent contre ces voiliers conçus pour la régate. La Jauge internationale (JI) adoptée en 1906 au congrès de Londres est vivement contestée : « La JI définit un type privilégié de bateaux rapides et élégants mais lourds et coûteux, répartis en dix classes de 5,5 m à 25 m, qualifiant de séries majeures à développer les 6 mètres JI, 8 m JI, 10 m JI et 12 m JI. (Ces chiffres donnés sont de simples appellations, ainsi un 6 mètres JI mesure environ 9 m de long […].) […] Dans tous les clubs, les réactions sont vives contre cette perte de liberté, cet abandon de tout esprit de création et de progrès. Du coup, les constructions vont spectaculairement diminuer et le public va s'écarter pour longtemps de ces régates réservées à des spécialistes fortunés »[5].

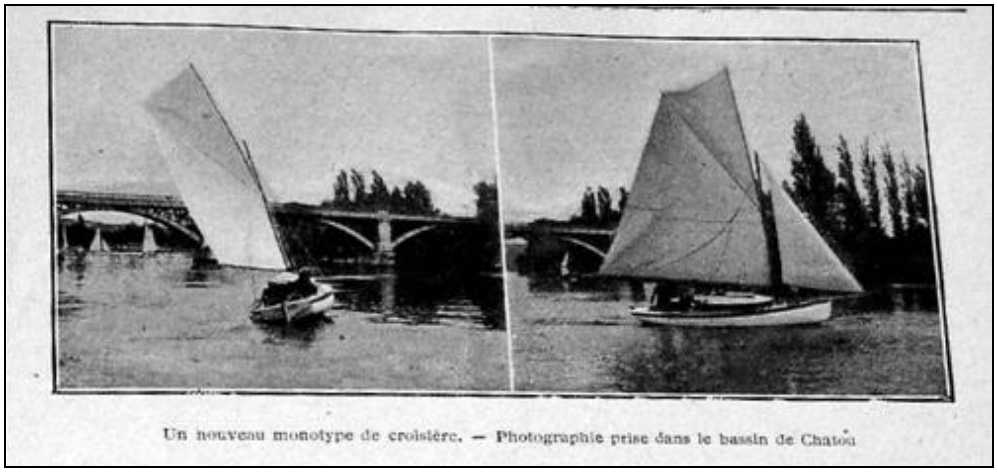
Ces voiliers de course seraient moins sûrs, moins marins et plus chers que les petits voiliers destinés à la croisière. Les petits monotypes déclassés en régate deviennent dans un second temps, avec plus ou moins de bonheur, des voiliers de croisière. En effet, la série des

[1] *Le Yacht*, N° 930, 1896, p. 9.
[2] « Des classes d'un modèle uniforme », *Le Yacht*, N° 1033, 1897, p. 622.
[3] « La classe des demi-tonneaux », *Le Yacht*, N° 1091, 1899, p. 56.
[4] « Comment on peut assurer le développement du yachting », *Le Yacht*, N° 1264, 1902, p. 257.
[5] François PUGET, *Images de voile. 100 ans de plaisance en Bretagne*, Brest, Le Télégramme, 2000, p. 37.

6 mètres JI – censée remplacer celle des « un tonneau » de l'ancienne jauge – est non seulement coûteuse, mais elle ne propose même pas de cabine[1]. Il convient donc de réagir contre ces séries internationales inadaptées à la pratique de la petite croisière économique : « Le Yacht Club de France adopte en mars 1907 le principe de la création d'une série extra-réglementaire de petits bateaux de construction robuste et économique. Pour laisser à cette série toute la souplesse nécessaire à son adaptation dans toutes les régions, le règlement ne comporte qu'un minimum de restrictions : longueur 6,50 mètres, voilure maxima 30 m^2, déplacement minimum 800 kg, tirant d'eau maximum 1 mètre et 0,50 m au minimum pour les dériveurs »[2].

L'idée de la monotypie est alors transposée de la régate à la croisière. Des petits « monotypes de croisières » voient le jour. Leur petite dimension – dériveur de 6 m 50 de longueur totale - leur permet d'être transportés à bord des chemins de fer. Si la monotypie leur permet de disputer des régates, ils possèdent néanmoins toutes les qualités pour effectuer du cabotage maritime estival :

> Sur les six bateaux construits cinq ont jusqu'ici surtout navigué en rivière et ont donné pleine satisfaction à leurs propriétaires. […] Le 6e, après avoir navigué quelques temps sur la Seine, au printemps, a été transporté cet été en Bretagne où son propriétaire s'en est servi pendant les mois de juillet et d'août pour pêcher, chasser et excursionner le long de la côte, aux environs de Concarneau, visitant tour à tour les îles, les rivières et les ports du littoral entre Loctudy et Lorient. Le bateau, envoyé par chemin de fer à Concarneau, fut mis à flot sans difficulté. […] Très marin, très stable et très confortable, ce petit yacht navigue très bien par tous les temps, sans jamais embarquer d'eau à bord. Sa grande largeur, tout en lui assurant une très grande stabilité, lui permet de naviguer presque droit par tous les temps, au point qu'il est possible, même par forte brise et au plus près, de faire la cuisine à bord. [3]



Un nouveau monotype de croisière. — Photographie prise dans le bassin de Chatou

Figure 78 : « Un nouveau monotype de croisière. – Photographie prise dans le bassin de Chatou ». *Le Yacht,* N° 1546, 1907, p. 711.

Ces nouveaux petits monotypes donnent toute satisfaction en croisière maritime. Les petits voiliers sont en effet facilement transportables par train. Une série spéciale, dite « des chemins de fer », est créée : « Dès l'année 1907 commencent à apparaître un certain nombre de petits yachts de croisière conçus dans le cadre d'une série nationale, transportables

[1] François PUGET, *Images de voile…, op. cit.*, p. 38.
[2] *Id*., p. 46-47.
[3] « Les nouveaux monotypes de croisières », *Le Yacht*, N° 1546, 1907, p. 711.

par voie ferrée dite “chemin de fer”, cruisers, simples et peu coûteux, d’une longueur de 6,50 mètres, dotés d’une voilure de 30 m2 et d’un poids minimum de 600 kg »[1].

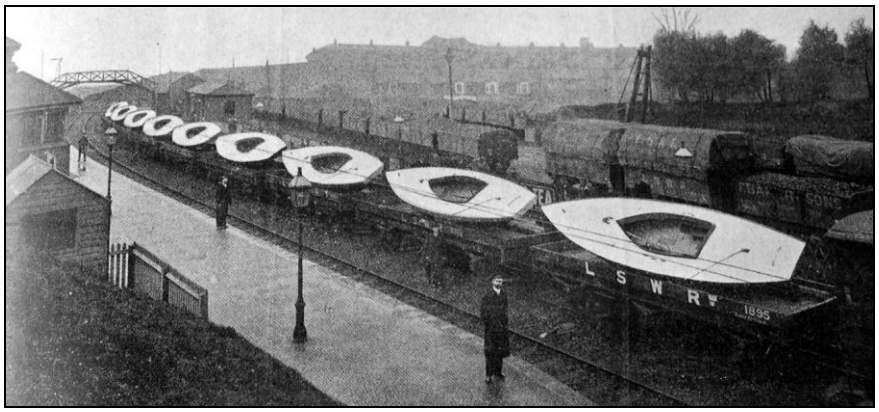


Figure 79 : « Un train de bateaux » transportant des petits yachts de Southampton vers l’Irlande. *Le Yacht,* N° 1626, 1909, p. 299.

L’encouragement donné aux monotypes et séries locales se poursuit dans les années d’entre-deux-guerres, afin de contrer les effets uniformisateurs et élitistes de la Jauge internationale : « Dans les années 1920, les milieux nautiques s’intéressèrent à la création, hors des règles de la Jauge Internationale, de séries de bateaux à la fois nettement moins coûteux et plus adaptés aux conditions réelles de navigation locales afin d’attirer au yachting des personnes plus jeunes et moins argentées »[2].

La navigation en solitaire est également encouragée en régate. En effet, il est nécessaire que les yachtsmen se forment à cette pratique car, afin d’augmenter les chances de victoire, il est souvent d’usage que la barre soit confiée non pas à des amateurs mais à des barreurs professionnels. Des clubs nautiques prennent alors des mesures pour développer « l’amateurisme vrai », en récompensant les « yachts de la série internationale de 6 m. 50 manœuvrés par le propriétaire seul »[3]. À Arcachon, la Société de la voile exige que « les yachts en régates soient barrés par des skippers amateurs », tant pour diminuer les coûts que pour développer la formation des amateurs. De plus, « si l’on réfléchit un moment aux qualités que doit posséder un bon skipper, on se rend compte bientôt qu’il n’y a pas de raison sérieuse pour qu’un amateur ne devienne pas un aussi bon skipper qu’un professionnel, tout au moins pour ce qui a trait à la manœuvre du bateau en régates »[4] .

Les petites séries de régate jouent ainsi un rôle important, durant la première moitié du 20e siècle, dans la formation des yachtsmen au maniement de leur voilier en solitaire.

Des bateaux sûrs

L’exploit de l’américain Joshua Slocum[5] confirme l’intuition de Philippe Daryl sur l’intérêt du « yacht pour un ». L’ancien capitaine de commerce devenu yachtsman est considéré comme le premier à réaliser un tour du monde en solitaire sur un petit bateau, hors

[1] François PUGET, *Images de voile…*, *op. cit.*, p. 62.
[2] *Id.*, p. 51.
[3] *Le Yacht*, N° 2003, 1921, p. 393.
[4] « Les skippers amateurs », *Le Yacht*, N° 2068, 1922, p. 536.
[5] Joshua SLOCUM, *Navigateur en solitaire*, s. l., Editions Buchet / Chastel, 1990 [1900 ; 1ère éd. française : Chiron, 1930].

d'un cadre professionnel. Le récit de son exploit est publié dans une revue américaine. En France, l'hebdomadaire *Le Yacht* consacre alors une série d'articles à la question de la navigation en solitaire sur de petits bateaux :

> *Les bateaux de petit tonnage par mauvais temps*. Cette question intéressante, qui touche particulièrement les yachtsmen, a été traitée récemment dans le journal anglais le *Field* à la suite du voyage autour du monde, accompli par le capitaine de commerce américain Josué Slocum dans son petit yacht *Spray* gréé en sloop. On peut supposer que ce sujet venait à son heure et intéressait bien des amateurs car à peine le compte-rendu du voyage de circumnavigation du *Spray*, compte-rendu assez succinct du reste, eût-t-il été donné par le journal anglais que celui-ci reçut de ses lecteurs quantités de lettres. Certains demandaient des détails sur le voyage du *Spray*, d'autres traitaient la question au point de vue théorique ou rappelaient des épisodes personnels, soit en faveur, soit contre les petits bateaux. [1]

Le tour du monde effectué entre 1895 et 1898 par le capitaine au long cours américain Joshua Slocum, sur un voilier de 11 mètres qu'il a construit lui-même, suscite un intérêt grandissant pour ce type de bateaux et un questionnement sur leur capacité à supporter le gros temps. [2] Un petit voilier serait-il aussi sûr qu'un gros ?

> En somme, la discussion a été assez confuse et les avis partagés ; cependant, une majorité semble s'être dessinée en faveur de l'affirmative et croire qu'un bateau, solidement construit, modérément lesté et possédant une stabilité de forme suffisante, offre des chances nombreuses de sécurité par mauvais temps, tout autant qu'un navire bien plus grand. C'est notre avis personnel, que nous pourrons appuyer aussi, par des exemples choisis parmi nos souvenirs et ceux de nombreux yachtsmen. […] L'intrépide propriétaire du Spray va jusqu'à dire qu'il aurait pu faire le même voyage dans un bateau moitié moins grand que le Spray, mais ayant les mêmes lignes d'eau. [3]

Les yachtsmen concluent que si un petit bateau peut supporter le mauvais temps, les clés d'une navigation sûre résident dans le savoir et l'expérience nautique du propriétaire : « En marine, quel que soit le genre de navigation pratiqué, rien de plus vrai que le proverbe qui dit "Prévoir, c'est savoir". […] Tout marin, qu'il soit yachtsman ou pêcheur, qui monte un petit bateau devrait apporter une attention constante au baromètre et connaître à fond les instructions […]. Si vous voulez devenir un bon manœuvrier, sachant ce qu'il fait, pourquoi il le fait et aimant la mer sans la craindre, familiarisez-vous longuement avec ces phénomènes, naviguez beaucoup ; et, tout en vous instruisant par les livres, méditez par vous-même »[4].

En 1911, la traversée de l'Atlantique par le *Sea-Bird*, « petit bateau auxiliaire de 5 m 80 à la flottaison et de 8 m 50 de bout en bout, avec un tirant d'eau d'1 mètre »[5], contribue à populariser l'idée d'un petit yacht de croisière marin et facilement manœuvrable, ici par trois équipiers. Ses formes inspirent les architectes et chantiers navals français des années vingt qui conçoivent et construisent des petits yachts de croisière destinés à être maniés par un homme seul :

> Le cruiser du type scaphoïde […] a été étudié par M. Arnould Moreaux, directeur des chantiers Joyeux, à Ploujean-Morlaix (Finistère), en vue de créer un petit bateau de croisière habitable pour deux personnes et pouvant, par tous les temps, être conduit

[1] P. V., « Les bateaux de petit tonnage par mauvais temps », *Le Yacht*, N° 1083, 1898, p. 593.
[2] « Les bateaux de petit tonnage par mauvais temps », *Le Yacht*, N° 1083, 1898, p. 593.
[3] *Id.*
[4] « Les bateaux de petit tonnage par mauvais temps », *Le Yacht*, N° 1099, 1899, p. 157.
[5] « Le yawl auxiliaire américain « Sea-bird » », *Le Yacht*, N° 1745, 1911, p. 517.

> par un homme seul. Il a pour dimensions : 8 m. 15 de longueur, 2 m. 68 de largeur et 1 m. 10 de tirant d'eau, et a été tracé, d'après les formes de *Sea-Bird* qui fit la traversée de l'Atlantique il y a dix ans, avec quelques modifications ayant pour but de rendre sa manœuvre la plus aisée possible. [1]

Il s'agit de concevoir de petits voiliers, relativement peu coûteux, facilement maniables en solitaire et offrant cependant toute la sécurité nécessaire à la navigation maritime. Ainsi, l'architecte D. Séveri propose « un cruiser auxiliaire de 8 m.50 de longueur totale » :

> En fait, le but poursuivi est : solidité, légèreté de l'ensemble et surtout sécurité. Gréement de yawl très maniable, la grand'voile amenée, le bateau restera très manoeuvrant sous son foc et tape-cul ; la voilure sera établie de manière que le « centre vélique » soit bas, ce qui combiné avec la largeur donnera une grande raideur sous la toile. Pas de flèche prévue, ce yacht étant destiné à naviguer souvent en « single hander » ; il serait néanmoins facile d'en établir un de surface réduite […]. Ce yacht, suivant la conception de l'auteur, devra surtout être excessivement marin, un « vrai bateau de mauvais temps ». [2]

En 1925, l'ingénieur C. Boucard trace les plans du *Frade*, voilier de 7 m de longueur hors-tout : « Ce yacht prendra part aux promenades et régates en Erdre et en Loire, mais son propriétaire le destine plus spécialement au cruising sur la côte sud de la Bretagne. […] Dans l'ensemble, ce yacht représente un type intéressant de petit cruiser susceptible de bien tenir la mer et manœuvrable très facilement en solitaire »[3]. La traversée en solitaire de l'Atlantique par le français Alain Gerbault, en 1923, ne fait qu'accentuer l'engouement pour ce type de navigation. Il illustre à merveille l'idéal du yachtsman « qui possède son bateau aussi bien comme propriétaire que comme capitaine »[4].

Les conditions de la production en série de petits voiliers de plaisance sûrs et maniables par un homme seul se mettent en place, progressivement, dès la fin du 19e siècle.

Des bateaux économiques

Dans les années 1890, des plans de petits yachts comme l'*Écureuil* sont proposés aux lecteurs du *Yacht*, côtre de un tonneau et demi, « un bateau de petit tonnage, manoeuvrable, à l'occasion, à un homme seul, aussi bien aménagé que possible, [qui] est le desideratum de beaucoup de yachtsmen »[5]. Le voilier mesure 7 m 62 hors-tout ; il a un faible tirant d'eau : « On conçoit qu'on est ainsi amené à avoir une construction facile et peu coûteuse ». Le concepteur, M. Bouter, dit s'être inspiré des « types de barques de pêche de la côte sud de Bretagne ». Les aménagements comprennent « une chambre spacieuse » munie d'armoires et de caissons ; le cockpit est étanche.

[1] « Un yacht type « Scaphoïde » », *Le Yacht*, N° 2033, 1922, p. 112.
[2] D. SEVERI, « Un cruiser auxiliaire de 8 m.50 de longueur totale », *Le Yacht*, N° 2052, 1922, p. 342.
[3] « « FRADE », cruiser auxiliaire de 7 mètres », *Le Yacht*, N° 2185, 1925, p. 70-72.
[4] « « Seul à travers l'Atlantique » par Alain Gerbault », *Le Yacht*, N° 2184, 1925, p. 58.
[5] « L'Ecureuil. Cotre de 1 tonneau ½ (Jauge de course) », *Le Yacht*, 1892, N° 737, p. 131.

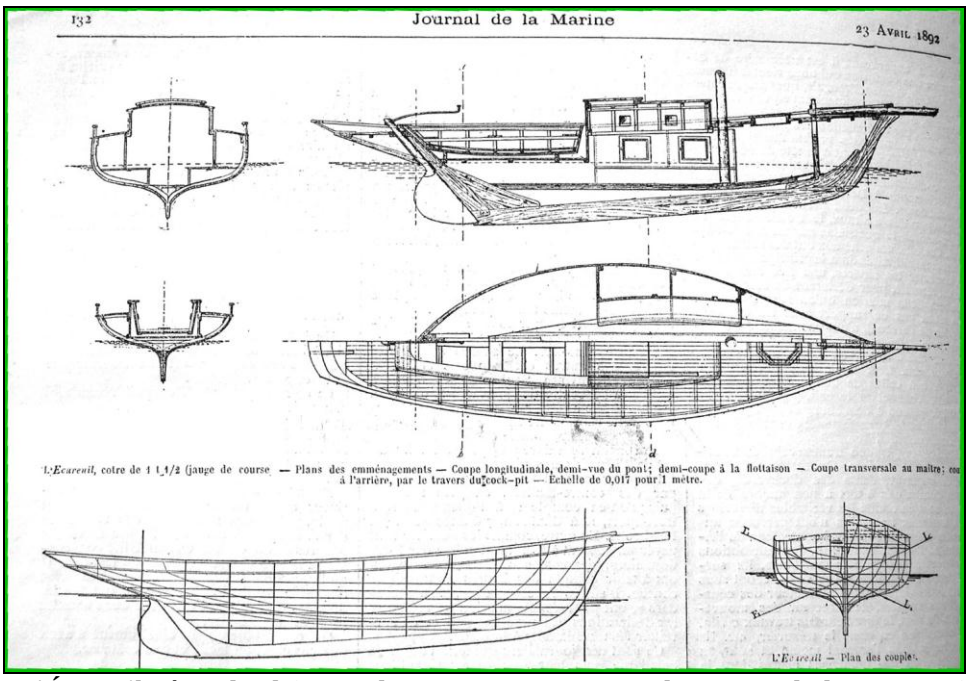


Figure 80 : L'*Écureuil*, côtre de plaisance de 1 tx ½ conçu pour un homme seul, de construction facile et peu coûteuse. *Le Yacht*, N° 737, 1892, p. 131.

Dans les toutes dernières années du siècle, une polémique enfle dans les colonnes du journal *Le Yacht* pour définir les qualités du « vrai yacht de navigation de plaisance » ou « cruiser », en opposition au pur « racer » de course dénué de toute sécurité et habitabilité. Les petits yachts apparaissent comme les types de bateaux à développer afin de répondre aux aspirations du plus grand nombre : « Les yachts de 3 à 5 tx sont légion. Ce sont les yachts des amateurs peu fortunés qui naviguent et manœuvrent eux-mêmes, presque sans équipage salarié, qui ont au cœur l'amour de la navigation de plaisance, et qui font du yachting par goût et non par luxe ; de ceux qui ont besoin d'être encouragés et protégés parce que, consacrant toutes leurs ressources disponibles à acheter un yacht, ils n'ont pas les moyens, s'ils ont été mal servis, de s'en procurer un autre. »[1]

Au tournant du siècle paraît une série d'articles sur la question du « yachting à bon marché »[2]. En effet, la navigation de plaisance semble connaître une certaine désaffection. Il devient difficile de recruter des jeunes pour manœuvrer les yachts dans les courses réservées aux amateurs : « Plusieurs yachts, tous les ans, restent au port faute d'équipage d'amateurs, d'autres font le parcours et sont disqualifiés pour avoir embarqué par nécessité des professionnels »[3]. Il s'agit donc d'attirer et de former de jeunes recrues. Outre les frais sans cesse croissants que demande l'armement de yachts de courses, même petits, d'autres activités de plein air concurrencent le yachting, comme la bicyclette ou l'automobile. Les petits monotypes de régates sont beaucoup plus chers qu'une bicyclette neuve, estimée à 200 Francs. Les jeunes gens des classes moyennes préfèrent se tourner vers des activités plus accessibles. Du coup, en manque d'équipage, les yachtsmen ont tout intérêt à valoriser la navigation en solitaire.

Les petits bateaux de pêche offrent alors une alternative intéressante : « Un côtre de pêche de 2 tonneaux de jauge en douane, nettoyé, repeint, espalmé, avec sa largeur et son creux, et ses bancs disposés comme ceux des canots de l'État, la belle plate-forme qui couvre

[1] V. M., « La question des cruisers », *Le Yacht*, N° 992, 1897, p. 128.
[2] « Le yachting à bon marché », *Le Yacht*, N° 1190, 1900, p. 624.
[3] « Comment on peut assurer le développement du yachting », *Le Yacht*, N° 1264, 1902, p. 255.

sa cale, est bien le bateau de promenade le plus confortable que l'on puisse trouver dans cette grandeur »[1].

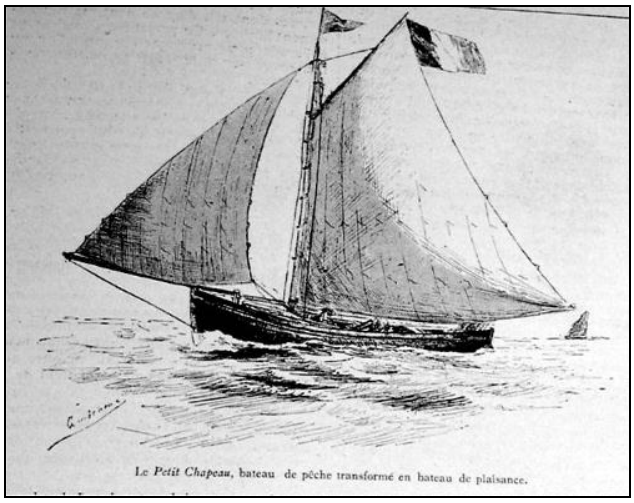


Figure 81 : « Le *Petit Chapeau*, bateau de pêche transformé en bateau de plaisance ». *Le Yacht*, N° 1193, 1901, p. 27.

M. Colombière est très satisfait de son petit côtre. Il recommande aux amateurs de faire construire leur voilier non pas en Angleterre mais auprès des nombreux chantiers du littoral français qui « fourniraient des petits côtres aussi rapides et bien plus marins que ceux qui nous arrivent en Manche des chantiers de Cowes et de l'Ile de Wight. Le prix de revient des bateaux de pêche bretons n'atteint pas le quart de celui des bateaux de constructeur. Les services rendus seront égaux sinon supérieurs à ceux des yachts anglais, et nous comptons montrer prochainement, qu'avec quelques modifications bien légères, nos robustes bateaux de pêche acquerraient, eux aussi, une élégance remarquable »[2].

Le souci de développer le yachting en y entraînant le plus grand nombre de « jeunes gens » pousse L. Desmars à concevoir un très petit yacht pour débutants, de 4 mètres de longueur, « solidement construit et bien défendu à l'avant, […] d'un franc bord suffisant pour lui donner de la défense, […] ponté d'une façon étanche », qui aurait les qualités de vitesse du racer et de tenue à la mer du cruiser :

> Examinons enfin en dernier lieu, le prix de revient du petit côtre qui nous occupe. Un constructeur naval consciencieux pourra certainement construire cette embarcation pour une somme d'environ 400 francs. Lorsque le débutant voudra faire de la croisière, un capot démontable et rabattable s'adaptant parfaitement au cockpit sera mis en place et assurera aux passagers une protection très efficace contre les intempéries du voyage, telle que pluies ou vent. Ce capot en place, il restera au minimum 0m60 sous barrots, hauteur suffisante pour y dormir à l'occasion. [3]

Les nouvelles séries réglementaires et extraréglementaires conçues pour la régate ne constituent pas les seules références de conception des cruisers. Les formes des voiliers de travail constituent toujours une source d'inspiration, alliant moindre coût et bonne tenue à la mer. Ainsi, les formes de *Babet*, construit en 1914 sur les plans de Georges Soé, « sont dérivées de celles du bateau-pilote Fleur-des-Mers […] [et] a donné des résultats remarquables comme vitesse et comme tenue ; aussi, ce petit yacht, qui fait un bateau de

[1] « Le yachting à bon marché », *Le Yacht*, N° 1193, 1901, p. 26.
[2] *Id.*, p. 27.
[3] « Un petit yacht pour débutants », *Le Yacht*, N° 1654, 1909, p. 740-741.

promenade très sûr, donnerait également un confortable petit cruiser »[1]. Dans les années 1920, le souhait de rendre le yachting accessible au plus grand nombre ne s'émousse pas. Au contraire, il se manifeste par la conception de plans de petits yachts bon marché, comme le « projet de yacht économique » de l'architecte Victor Brix :

> Ce yacht a été établi avec les meilleures données pratiques dans le but d'obtenir avec une longueur de 5 mètres le maximum de tenue à la mer, le meilleur confort de son aménagement intérieur et la plus grande simplicité de construction. Tout en conservant les qualités d'un petit plaisancier à dérive, il est susceptible d'entreprendre des petites croisières fluviales et côtières. Economique et rapide, ce yacht de faible tonnage peut rivaliser avec ceux d'un tonnage supérieur, tant au point de vue vitesse et stabilité, qu'au point de vue de l'espace libre à bord. [2]

Les sociétés nautiques proposent également des séries de petits monotypes bon marché, conçus de manière à pouvoir être utilisés en croisière en dehors des périodes de régates.[3] Ainsi, la Société nautique de Genève confie à l'architecte bordelais J. Guédon le soin de « créer des bateaux qui, bien que destinés à la course, puissent en même temps offrir à leurs propriétaires l'agrément des longues croisières dans des conditions de confort et de sécurité satisfaisante »[4]. En effet, les petits monotypes destinés uniquement à un usage de course ne permettent pas d'entreprendre des croisières maritimes en toute sécurité.

En 1928, le journal *Le Yacht* propose une « Etude d'un type de petit voilier de prix modéré » rédigée par l'architecte Gaston Grenier. Le développement de très petites séries économiques, de moins de 6 m de longueur totale, semble être la voie à suivre pour favoriser le développement du yachting auprès d'un nouveau public aux revenus modestes, disposant de temps libre et désireux de plein air :

> Il faut en outre considérer que le coût sans cesse croissant de la construction des embarcations augmente l'intérêt de cette étude, car ces petites séries n'intéressent plus uniquement les débutants. Elles sont le refuge de tous ceux qui ne disposent que de ressources modestes et c'est souvent parmi eux que l'on trouve les amateurs les plus enthousiastes et aussi les plus expérimentés car ils ont dû s'habituer à faire presque tout eux-mêmes et ont acquis ainsi une connaissance très approfondie de tout ce qui concerne le tracé, la construction, l'armement, la mise au point, l'entretien et la manœuvre d'un petit voilier. […] L'embarcation devra naturellement pouvoir être conduite sans difficulté et sans fatigue par un homme seul (amateur d'expérience et de force physique limitées). Il faut prévoir le cas où le propriétaire a de la famille ou veut inviter des amis […]. L'indépendance absolue est une des « joies » de l'amateur de petits bateaux et tout ce qui peut contribuer à lui assurer cette indépendance est un progrès. […] Bien des débutants penseront qu'un tel bateau est « trop petit » […]. Peut-être même regretteront-ils leur « tout petit bateau » après l'avoir remplacé par un « plus grand » ? [5]

Un « concours de plans pour un petit yacht de croisière » est organisé par la rédaction du journal en 1936. Il s'agit de proposer l'étude « d'un plan de yacht minimum de croisière, habitable, d'un prix de revient le plus réduit possible »[6]. Les conditions idéologiques nécessaires au projet de construction de petits voiliers de croisière économiques et maniables par un homme seul sont donc réunies à la fin des années trente. Dans les années

[1] « Le yawl à moteur auxiliaire « Babet » », *Le Yacht*, N° 1872, 1914, p. 55.
[2] « Projet de yacht économique « UN REVE », *Le Yacht*, N° 1998, 1922, p. 330.
[3] « Les 8 m. 50 monotypes de Marseille », *Le Yacht*, N° 2075, 1922, p. 616.
[4] « Sur le lac de Genève », *Le Yacht*, N° 1978, 1921, p. 91.
[5] Gaston GRENIER, « Etude d'un type de petit voilier de prix modéré », *Le Yacht*, Hors-série, 1928, p. 65.
[6] « Concours de plans pour un petit yacht de croisière », *Le Yacht*, N° 2754, 1936, p. 173-174.

cinquante, l'utilisation de matériaux comme le contre-plaqué puis le polyester permettra de fabriquer en série ce type de voiliers, le projet d'une navigation par soi-même sur un petit yacht accessible aux bourses moyennes se concrétisant.

3) Des petits voiliers de croisière à moteur auxiliaire

En 1922, le yawl à moteur auxiliaire *Gilda II* est conçu sur le modèle des bateaux sardiniers des parages de Saint-Jean-de-Luz, aux « excellentes qualités de navigabilité ». L'article est intitulé « Un cruiser bien moderne ». Sa modernité tient à ses qualités marines auxquelles participe le moteur auxiliaire, qualités très éloignées de celles des racers de JI ou des yachts de luxe : « Cet excellent petit cruiser est, en effet, extrêmement réussi et correspond parfaitement aux conditions de confortable et de sécurité que doivent rechercher tous les yachtsmen pour qui le bateau ne doit pas être surtout une manifestation d'un luxe plus ou moins tapageur, mais constituer d'abord un moyen de pratiquer dans les conditions les plus salubres, les plus captivants des voyages » [1].

Avec l'apparition des moteurs à la fin du 19e siècle, de petits voiliers à propulsion mixte se développent. Aux États-Unis et en Angleterre, ils apparaissent sur les petits yachts : « Nous avons souvent parlé dans nos colonnes du type "knockabout" actuellement en faveur de l'autre côté de l'Atlantique. On a cherché à perfectionner encore les qualités de cruisers que possèdent ces petits yachts en leur ajoutant un moteur auxiliaire à pétrole »[2].

Figure 82 : Publicité de G. Trouche &Cie pour le « motogodille » : « Se pose et s'enlève comme un aviron sans toucher aux formes du bateau ». ***Le Yacht,*** **N° 1508, 1907, p. 80.**

Ces navires mixtes sont appelés en France « voiliers auxiliaires ». Ils concilient les avantages du voilier et de la chaloupe à moteur : « Sous voiles, son aspect est celui d'un bon petit cruiser large et d'un tirant-d'eau très modéré ; au moteur seul c'est une solide chaloupe genre knockabout, à cabine ».

[1] « Un cruiser bien moderne », *Le Yacht*, N° 2042, 1922, p. 222.
[2] « Le « knockabout » à moteur auxiliaire », *Le Yacht*, N° 1015, 1897, p. 405.

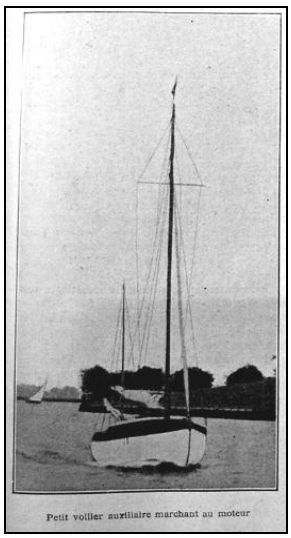


Figure 83 : « Petit voilier auxiliaire marchant au moteur » dont les plans sont dessinés par M. Shepherd. *Le Yacht,* N° 1549, 1907, p. 731.

Le moteur permet de gagner en autonomie ; la navigation en solitaire en est facilitée : « On voit que le moteur, bien que n'étant pas complètement enfermé, est très suffisamment abrité et tout à fait sous la main de l'homme de barre, ce qui a son importance, le bateau étant par définition un bateau à un homme "seul" »[1].

En France, au début du 20e siècle, de plus en plus de petits voiliers sont équipés d'un moteur, comme l'*Orphie*, yacht de 7 m construit en 1908 par le chantier Cornu à Lorient : « Nous ajouterons que l'arrière du bateau et l'étambot ont été disposés pour recevoir un petit moteur auxiliaire »[2]. En 1912, le journal *Le Yacht* publie les plans du yawl auxiliaire *Marsouin*, de 12 m 60 de longueur, tracés par M. Guédon, en raison de l'adéquation toute particulière de ce bateau aux *desiderata* des yachtsmen de l'époque :

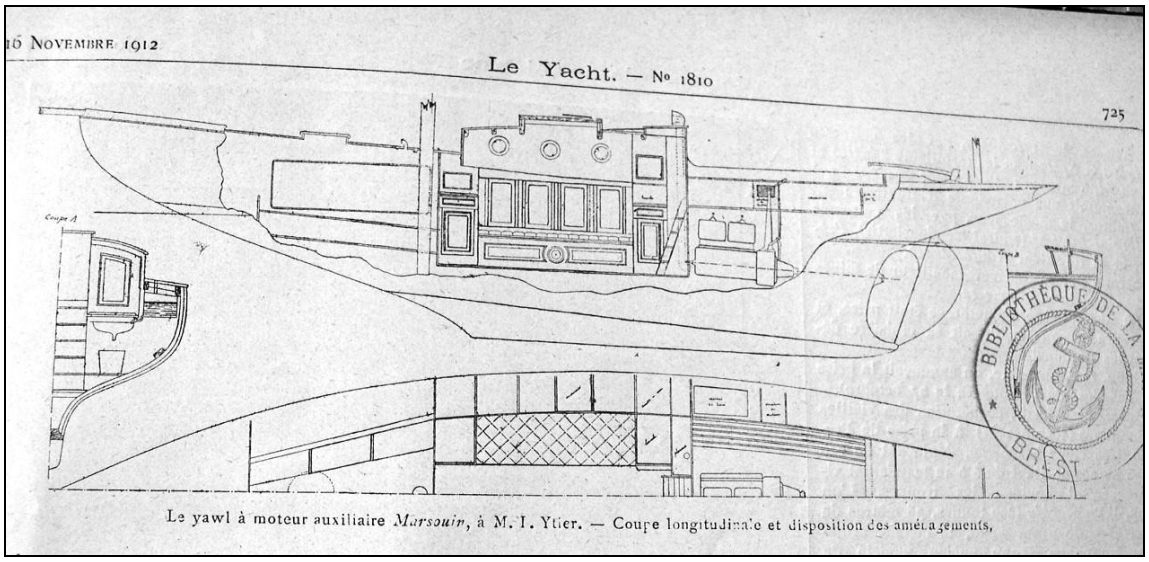
> Les yachtsmen, que leurs occupations retiennent toute la journée dans leur bureau, ou dans leur usine, sont toujours heureux de pouvoir s'échapper vers le large une heure ou deux le soir, et de respirer à pleins poumons la brise fraîche loin de la terre et des soucis qu'on y laisse. Être vite sorti du port, hisser alors la voilure et naviguer à la voile jusqu'à la tombée du jour… ou de la brise, rentrer promptement, c'est-à-dire réduire au minimum les manœuvres de port et de bassin, pouvoir aller les jours de pleine liberté pousser une pointe au large, à perte de vue de terre, ou s'enfoncer dans une des pittoresque calanques de la côte et être certain de rentrer à l'heure voulue, voilà ce que permet de faire le *Marsouin*. C'est un voilier dans toute l'acception du mot, et un voilier rapide, mais son moteur de 30 HP lui donnant une vitesse de 8 nœuds facilement soutenue autant de temps qu'on veut, lui supprime les ennuis inhérents au seul voilier dans les ports et les calanques. Ainsi que le montre le plan [ci-dessous], le *Marsouin* est un yacht élégant, très stable, très marin, parfaitement défendu. Les aménagements, très spacieux pour sa taille, sont parfaitement indépendants de la machinerie. Celle-ci est, en effet, dissimulée sous le plancher du cockpit et s'arrête à la porte du salon. Sa présence ne se révèle que par la commande du changement de marche placée à proximité de la main du patron dans le cockpit. En naviguant à la voile, l'équipage peut manœuvrer toutes les écoutes, sans sortir du cockpit, que pour hisser et amener la voilure. [3]

[1] « Bateau auxiliaire pour un homme seul », *Le Yacht*, N° 1546, 1907, p. 685.
[2] *Le Yacht*, N° 1604, 1908, p. 778.
[3] « Le yawl auxiliaire « MARSOUIN » », *Le Yacht*, N° 1810, 1912, p. 724-725.

Ainsi, dès le début du 20e siècle, le moteur auxiliaire des yachts de croisière constitue un formidable outil de « liberté ». Il permet de ne plus dépendre des contraintes marines comme l'absence de vent, les vents trop forts ou contraires, les courants ou les marées. Le moteur permet de mieux concilier la vie citadine avec la passion de la navigation maritime. Le temps disponible pour les loisirs, rare et précieux, est en quelque sorte rentabilisé. Le moteur ne dénature cependant pas le voilier. Ce dernier conserve ses lignes, sa manoeuvrabilité, ses performances nautiques et sa tenue en mer. La machinerie est cachée sous le cockpit, isolée de l'espace d'habitation.

Le voilier auxiliaire est le yacht « moderne ». Il se différencie des vedettes uniquement motorisées. Il n'est, en somme, qu'un instrument technique de plus au service de l'idée de liberté, si chère aux plaisanciers.

Le moteur de 30 HP du yacht *Marsouin* permet d'atteindre une vitesse de 8 nœuds. Il est placé sous le cockpit, isolé de l'espace d'habitation. Les commandes sont à portée de main du barreur :



Le yawl à moteur auxiliaire *Marsouin*, à M. I. Ytier. — Coupe longitudinale et disposition des aménagements,

Figure 84 : « Le yawl à moteur auxiliaire Marsouin, à M. I. Ytier. – Coupe longitudinale et disposition des aménagements », *Le Yacht,* N° 1810, 1912, p. 725.

Dix années plus tard, les avantages procurés par les moteurs auxiliaires semblent recherchés par tous les amateurs de croisière. De petits moteurs amovibles, « hors-bord », sont préférés, pour les petits voiliers, à ceux installés sous le cockpit, dans l'espace intérieur :

> L'emploi des moteurs à explosion comme auxiliaires de la voile est de plus en plus à l'ordre du jour. Tout propriétaire de cruiser rêve d'un moteur peu encombrant, de prix modéré, de maniement facile et n'enlevant pas au bateau ses qualités de voilier. […] Le constructeur qui établirait un moto-gouvernail parfaitement pratique trouverait rapidement la récompense de ses efforts dans l'afflux des commandes car les petits navigateurs qui attendent un appareil réellement maniable sont légion sur nos côtes et sur nos rivières. [1]

[1] « À propos des moteurs amovibles », *Le Yacht,* N° 2033, 1922, p. 141.

Figure 85 : Publicité pour les moteurs hors-bord. Hors-série du journal *Le Yacht,* 2ème Salon Nautique International, 1927, p. 20.

Dès la fin des années trente, les canots à moteur permettent aux amateurs d'accéder plus facilement à l'espace maritime : « Le moteur demande moins de connaissances que la voile et peut être pratiqué par "l'homme de la rue" sans un long apprentissage »[1].

En 1922, M. Clerc-Rampal appelle les constructeurs à mettre au point un moteur « vraiment marin », c'est-à-dire « simple, robuste, facile à démonter sans se mettre sous le carter et dont le graissage intensif permette les plus longues durées de marche ». Cependant, en même temps, il avertit les jeunes yachtsmen naviguant sur un voilier auxiliaire du danger qui les guette :

> Le yacht à voile à moteur auxiliaire est un instrument de croisière parfait, trop parfait même, car il supprime les inconvénients de la navigation à voiles, il lui enlève par cela même sa valeur incomparable d'entraînement. Sur un auxiliaire, on prend peu à peu l'habitude de faire les entrées et sorties de port au moteur, l'on évite les manœuvres délicates – et instructives – l'on ne passe plus de nuits en mer, bref, on fait de la navigation simplifiée. Or, il faut se bien pénétrer de cet axiome : *n'est marin que celui qui connaît à fond la navigation à voiles.* Donc, pour tous les débutants, pour les jeunes surtout, pas de moteur à bord. Qu'ils laissent cela à ceux que l'âge oblige à des ménagements. [2]

Les conseils de M. Clerc-Rampal ont été suivis à la lettre par le Centre nautique des Glénans, principale institution française de formation à la croisière depuis 1947. En effet, ce n'est que dans les années quatre-vingt-dix que le Centre installe des moteurs sur les bateaux-écoles. L'opposition des propriétaires de voiliers à la mise en place d'un permis moteur obligatoire est ainsi liée à leur identité même de « marins », c'est-à-dire ceux sachant naviguer à la voile. Il s'agit, pour eux, de se différencier des plaisanciers motorisés.

Différentes pratiques décrites ici sont associées par des chercheurs en sciences sociales à la société bourgeoise comme le huis clos familial intime et confortable, la valorisation de l'autonomie et de la responsabilité du capitaine-chef de famille ainsi que le souci de prosélytisme. Peut-on identifier la navigation de plaisance comme une des manifestations d'une culture bourgeoise ?

[1] Maurice ROUILLEAU, « Après le Salon Nautique de L'Olympia », *Le Yacht*, N° 2798, 1936, p. 676.
[2] M. CLERC-RAMPAL, « Conseils aux jeunes yachtsmen et renseignements. Le yacht de croisière », *Le Yacht*, N° 2043, 1922, p. 236.

II - Quels usages d'un modèle bourgeois dans les sciences sociales ?

La pratique de la croisière sur les voiliers d'aujourd'hui ressemble, sous de nombreux aspects, à celle d'avant-guerre : croisières amicales ou familiales sur de petits voiliers, permanence des plans d'aménagements, organisation sociale structurée par l'autorité du chef de bord masculin, appartenance sociale à la petite et moyenne bourgeoisie, permanence du vocabulaire et des techniques de navigations, influence des récits de navigation et de la presse nautique, domination symbolique de la course-croisière et de la régate, discours sur la liberté, condamnation de la société urbanisée et polluée, idéalisation des voyages et des îles, etc. La ressemblance est troublante.

Malgré la diversité du groupe social désigné comme bourgeois et les contradictions inhérentes à sa définition, certains auteurs, comme l'historienne Adeline Daumard, font l'hypothèse de l'existence d'un système de valeur qui lui est propre : « Ainsi, l'étude des comportements débouche en dernier lieu sur une analyse de l'âme collective, en vue de dégager les valeurs qui constituent les fondements de la civilisation bourgeoise. »[1] Quelles sont ces « valeurs » ?

A. Un modèle opératoire

Il s'agit ici de définir l'idéologie bourgeoise et de s'interroger sur sa traduction dans l'espace et plus particulièrement dans les dispositifs matériels des habitations. Quelles contraintes ces derniers peuvent-ils exercer sur les pratiques qui s'y tiennent ?

1) Une idéologie « naturelle » ignorée

Pour Martine Segalen, la référence au modèle bourgeois apparaît nécessaire pour développer une histoire de la famille au 19e siècle. Au-delà de la diversité des bourgeoisies, l'auteure met l'accent sur « l'idéologie » commune qui les unit :

> A côté de la diversité des familles ouvrières, la mosaïque des familles bourgeoises. De la haute à la petite bourgeoisie, d'un niveau de revenu à l'autre, d'un pays à l'autre, comme d'une époque à l'autre, les bourgeoisies sont multiples. Toutes cependant partagent une idéologie qui les unifie au-delà de leurs distinctions matérielles, en mettant au centre de leurs valeurs un modèle familial qui joue un rôle social considérable au cours du XIXe siècle, qu'il s'agisse du groupe domestique ou du réseau de parenté. Au cœur du dispositif bourgeois, une famille qui se définit comme le lieu de l'ordre, porteuse d'un modèle normatif puissant où tout écart est considéré comme dangereuse déviance sociale.

[1] Adeline DAUMARD, *Les bourgeois et la bourgeoisie en France…, op. cit*., p. 15.

> Dans ce creuset se forgent les valeurs nécessaires à l'accomplissement individuel, fruit des vertus morales qui ont été inculquées au cours d'un long processus de socialisation. [1]

L'idéologie bourgeoise se forge et se transmet au sein de la famille. Elle s'impose comme une norme à l'ensemble de la société. Ce thème de l'ordre bourgeois comme ordre « naturel » est développé par un grand nombre d'auteurs. Pour l'historienne Adeline Daumard, il s'agit de qualifier ces catégories sociales de « sociétés d'élites », la bourgeoisie défendant un ordre des choses jugé universel :

> La conduite de la vie bourgeoise reposait sur le respect de règles juridiques et éthiques, sur l'observation d'usages et de rites sociaux, elle impliquait parallèlement des choix nombreux relevant de décisions personnelles. L'individualisme de la bourgeoisie s'accompagnait d'un souci des convenances qui était une forme du respect d'autrui. Il s'exprimait à travers des structures institutionnelles et intellectuelles qui étaient censées s'appliquer à tous les citoyens, même si elles étaient en fait particulièrement adaptées aux élites sociales et aux hommes d'élite. Cela donnait à la bourgeoisie une vocation à l'universel qui n'était pas toujours fondée sur des réalités concrètes, mais qui fournit un idéal et une raison de vivre à de nombreux bourgeois. […] C'est en ce sens qu'ils ont pensé, au XIX^{e} siècle, avoir vocation à représenter la nation. [2]

Pour l'auteure, la vocation bourgeoise à l'universel ne change pas au début du 20^{e} siècle : « Sur deux points fondamentaux, la morale et le progrès, la psychologie bourgeoise n'avait pas véritablement changé. […] Elle faisait confiance à la conscience et aux décisions des personnes dans la conduite de la vie privée et de la vie publique : c'est le principe de la liberté individuelle. Reposant sur des normes proposées à tous les citoyens, sans distinction de position, ce n'était ni une morale de caste, ni une morale de classe. La morale bourgeoise avait vocation à être universelle : c'est le principe de l'égalité à capacités égales. » [3]

« Le merveilleux scientifique » conforte alors cette idéologie universalisante. Il convient donc de construire un monde meilleur :

> Tous étaient mus par le désir d'améliorer la situation dans laquelle ils se trouvaient, eux, leur famille, leur entourage, leur pays, en cherchant à concilier organisation rationnelle, prévision et liberté. C'était là l'originalité de la bourgeoisie. […] La société bourgeoise était une société d'élites. Elle était individualiste et virile, égalitaire et aristocratique, au sens étymologique du terme : elle trouvait sa justification quand la primauté était accordée aux hommes les plus capables, les plus efficaces et, si possible, les plus honorables, en un mot aux meilleurs. […] Convaincus que les valeurs sur lesquelles reposait la société individualiste et libérale devaient recevoir l'adhésion de tout homme de quelque qualité, les bourgeois avaient bonne conscience.[4]

Après la Première Guerre mondiale, quelques changements apparaissent comme la simplification des rituels de la vie quotidienne et la pratique des sports de pleine nature. Cependant, pour Adeline Daumard, les valeurs bourgeoises se maintiennent au-delà de la Seconde Guerre mondiale :

---

[1] Martine SEGALEN, « La révolution industrielle : du prolétaire au bourgeois », p. 487-532 in : *Histoire de la famille. Tome 3. Le choc des modernités.* Paris, Armand Colin, 1986, p. 506.
[2] Adeline DAUMARD, *Les bourgeois et la bourgeoisie en France depuis 1815…, op. cit.,* p. 239-240.
[3] *Id.,* p. 253.
[4] *Ibid.,* p. 262-263.

> Dans ses traits fondamentaux, la société bourgeoise s'était maintenue et les valeurs du XIX^e^ siècle restaient à l'honneur. Sauf exceptions individuelles, l'exercice des professions bourgeoises reposait sur des talents et du travail qui allaient normalement de pair avec des responsabilités impliquant des décisions à prendre, des règles à observer et à imposer. La famille restait un foyer au sein duquel les parents se faisaient un devoir de transmettre à leurs enfants des principes et une morale, des règles de vie et des connaissances : à défaut même de patrimoine, cette forme de l'héritage était un facteur de cohésion sociale. […] L'adhésion de la majorité des bourgeois, des classes moyennes et de la bonne bourgeoisie, au nouveau régime proposé par de Gaulle en 1958 exprimait le désir de voir se perpétuer les valeurs nationales, bien plus qu'un choix politique. Malgré les divergences, la bourgeoisie dans son ensemble restait attachée à une même civilisation, la civilisation française.[1]

L'attachement à la nation française serait propre à la bourgeoisie depuis la Révolution française. Suivant une logique universalisante, les valeurs défendues par la bourgeoisie sont celles de la nation et de la civilisation française. Il existe donc un lien entre les valeurs de la République et celles de la société bourgeoise.

Cette analyse politique rejoint celle proposée par Roland Barthes dans l'ouvrage *Mythologies* où il dénonce la méconnaissance de l'idéologie bourgeoise. En effet, dès lors que celle-ci n'est ni nommée, ni présentée comme celle d'un groupe dominant, mais comme une idéologie universelle, elle prend le caractère d'un mythe :

> Quels que soient les accidents, les compromis, les concessions et les aventures politiques, quels que soient les changements techniques, économiques ou même sociaux que l'histoire nous apporte, notre société est encore une société bourgeoise. Je n'ignore pas que depuis 1789, en France, plusieurs types de bourgeoisie se sont succédé au pouvoir ; mais le statut profond demeure, qui est celui d'un certain régime de propriété, d'un certain ordre, d'une certaine idéologie. Or il se produit dans la dénomination de ce régime, un phénomène remarquable : comme fait économique, la bourgeoisie est nommée sans difficulté : le capitalisme se professe. Comme fait politique, elle se reconnaît mal : il n'y a pas de partis « bourgeois » à la Chambre. Comme fait idéologique, elle disparaît complètement : la bourgeoisie a effacé son nom en passant du réel à sa représentation, de l'homme économique à l'homme mental : elle s'arrange des faits, mais ne compose pas avec les valeurs, elle fait subir à son statut une opération véritable d'ex-nomination ; la bourgeoisie se définit comme la classe sociale qui ne veut pas être nommée. […] Politiquement, l'hémorragie du nom bourgeois se fait à travers l'idée de nation. Ce fut une idée progressive en son temps, qui servit à exclure l'aristocratie ; aujourd'hui, la bourgeoisie se dilue dans la nation, quitte à en rejeter les éléments qu'elle décrète allogènes (les communistes). Ce syncrétisme dirigé permet à la bourgeoisie de recueillir la caution numérique de ses alliés temporaires, toutes les classes intermédiaires, donc « informes ». [2]

Roland Barthes montre comment l'idéologie bourgeoise, ex-nommée, devient un mythe anhistorique, dépolitisé et naturalisé. Ce mythe s'impose alors "naturellement" à toute la société :

> C'est une illusion de réduire la culture dominante à son noyau inventif : il y a aussi une culture bourgeoise de pure consommation. La France toute entière baigne dans cette idéologie anonyme : notre presse, notre cinéma, notre théâtre, notre littérature de grand usage, nos cérémoniaux, notre Justice, notre diplomatie, nos conversations, le temps qu'il

[1] Adeline DAUMARD, *Les bourgeois et la bourgeoisie en France depuis 1815…, op. cit.,* p. 311-313.
[2] Roland BARTHES, *Mythologies…, op. cit.,* p. 211-212.

> fait, le crime que l'on juge, le mariage auquel on s'émeut, la cuisine que l'on rêve, le vêtement que l'on porte, tout, dans notre vie quotidienne, est tributaire de la représentation que la bourgeoisie se fait et nous fait des rapports de l'homme et du monde. Ces formes « normalisées » appellent peu l'attention, à proportion même de leur étendue ; leur origine peut s'y perdre à l'aise : elles jouissent d'une position intermédiaire […] elles rejoignent la masse énorme de l'indifférencié, de l'insignifiant, bref, de la nature. C'est pourtant par son éthique que la bourgeoisie pénètre la France : pratiquées nationalement, les normes bourgeoises sont vécues comme les lois évidentes d'un ordre naturel : plus la classe bourgeoise propage ses représentations, plus elles se naturalisent. Le fait bourgeois s'absorbe dans un univers indistinct, dont l'habitant unique est l'Homme Eternel, ni prolétaire, ni bourgeois. C'est donc dans les classes intermédiaires que l'idéologie bourgeoise peut perdre le plus sûrement son nom. [1]

Vingt ans plus tard, le sociologue Pierre Bourdieu développe amplement cette idée dans *La distinction*[2]. La culture des classes bourgeoises dominantes apparaît comme celle légitime. Dans la lutte pour l'augmentation du capital, les fractions dominées s'approprient les goûts des dominants. Plus récemment, l'ethnologue Béatrice Le Wita propose de définir la culture bourgeoise comme la pratique de règles apparaissant aux acteurs comme "naturelles".[3]

Ces travaux décrivent et expliquent comment une culture, la culture bourgeoise, constituée par un ensemble de valeurs et de pratiques qui se sont développées dans un rapport complexe d'opposition et d'identification à l'aristocratie, ancienne classe dominante, s'impose avec force au cours du 19e siècle et garde toute sa vigueur au 20e siècle, s'imposant au monde ouvrier et se diffusant aux classes moyennes :

> Comme l'a montré Michel Foucault, vers la fin du XIXe siècle, l'Eglise, l'Etat, le patronat, les sociétés de bienfaisance poussèrent à la restructuration des modes de vie ouvriers autour d'un modèle familial conforme aux normes issues de la classe bourgeoise, impliquant notamment une répartition sexuelle des tâches, une attention plus grande aux enfants et au foyer domestique. Imposées par les classes dominantes ces normes trouvèrent un terrain d'accueil favorable chez l'ouvrier désireux d'obtenir lui aussi le bien-être matériel et physique pour ses enfants et soucieux de voir sa femme quitter l'atelier pour se consacrer à son intérieur. […] Cette idéologie, on le constate, ne procède pas d'une adoption des valeur bourgeoises, et s'en démarque notamment en insistant sur la nature gratuite de l'attachement de l'homme à sa compagne, en admettant l'union libre. Dans la pratique, il y a cependant rencontre de ces modèles dont l'enfant est le pivot. […] Au tournant du XXe siècle et après la Première Guerre mondiale, on assiste à l'émergence d'une culture de classe moyenne, rendue possible par l'élévation des salaires, insistant sur la séparation entre la sphère du public et du privé, valorisant les soins donnés à l' « intérieur ». Sans doute cette culture est-elle poussée à l'extrême dans les pays anglo-saxons et nordiques où elle est résumée dans l'expression « Home, sweet home », dont l'équivalent français n'existe pas. Le home est l'espace intérieur du ménage, valorisé à l'extrême, surdécoré, embelli. […] Le « chez-soi » se pare de toutes les vertus, par opposition au monde extérieur qui incarne les désordres humains et sociaux. Ne peut-on penser que cette opposition idéologique continue d'être pertinente aujourd'hui, reflétée dans les termes si souvent entendus de « famille bastion », « famille refuge », « famille rempart » ? [4]

[1] Roland BARTHES, *Mythologies…, op. cit.*, p. 214.
[2] Pierre BOURDIEU, *La distinction…, op. cit.*
[3] Béatrice LE WITA, *Ni vue, ni connue…, op. cit.*
[4] Martine SEGALEN, « La révolution industrielle : du prolétaire au bourgeois »…, *op. cit.*, p. 512-514.

…Ou de « famille équipage » à bord de voiliers reproduisant de façon paradigmatique, voire caricaturale, le modèle de la famille nucléaire bourgeoise, isolée pour un temps d'un monde urbain vécu comme sale et carcéral, à bord d'un « appartement flottant miniaturisé »[1] au confort toujours recherché et régit par l'autorité masculine du chef de bord ?

L'idée de la formation, en Europe, au début du 20e siècle, d'un « modèle des classes moyennes », conçu comme une « fusion entre une idéologie bourgeoise et les aspirations ouvrières nouvelles, tourné autour de la valorisation de la "famille conjugale" »[2] s'impose dans les sciences sociales. Cette thèse est également soutenue à propos de l'organisation spatiale des habitations.

2) Permanence du modèle spatial et des pratiques habitantes

Des auteurs font l'hypothèse que le modèle d'habitation bourgeois élaboré au 19e siècle est un modèle dominant se diffusant à l'ensemble de la société. Ils supposent également que l'organisation spatiale domestique a une influence sur les pratiques des habitants.

Dans *Histoire de la vie privée,* Michelle Perrot brosse un tableau de la société du 19e siècle, et non celui de la seule bourgeoisie. Ainsi, elle précise que la figure du père dominateur et autoritaire n'est pas propre à cette catégorie sociale : « Des figures de pères triomphants et dominateurs, le XIXe siècle en comporte beaucoup et se reconnaît en eux. […] Cette figure du père n'est pas seulement catholique : elle est tout aussi bien protestante, juive ou athée. Elle n'est pas seulement bourgeoise : elle est profondément populaire. »[3]

Cependant, si la domination paternelle et maritale, l'importance accordée aux enfants et à la notion de famille ne sont pas des spécificités exclusives à la société bourgeoise du 19e siècle, l'idée d'un modèle spatial propre à l'habitation bourgeoise se dessine dans les travaux de sciences sociales. Ainsi, pour Michelle Perrot, la maison bourgeoise est le modèle de la « maison totale », lieu de la clôture, de l'intime, de la famille. Un modèle architectural type se dégage, permettant de faire l'hypothèse « d'une relative unité du mode de vie bourgeois au XIXe siècle et des manières d'habiter » : « C'est un subtil mélange de rationalité fonctionnelle, d'un confort encore bien réduit et de nostalgie aristocratique, particulièrement vive dans les pays où subsiste une vie de cour. » [4]

Deux conséquences logiques se dessinent. D'une part, il y aurait des relations d'équivalence entre le modèle culturel bourgeois, un modèle architectural type et les manières d'habiter : « La ville du XIXe siècle en pleine expansion a donné naissance à de nouveaux modèles architecturaux, à des modes d'habiter inédits, fondés sur de nouvelles formes de construction où l'espace habité fait figure de métaphore de l'espace social. […] Deux modes de vie se trouvent alors définis par l'espace habité : celui de la bourgeoisie qui combine à la fois mondanités et vie privée, et celui du prolétariat entièrement centré sur la vie familiale. » [5]

D'autre part, le modèle bourgeois dominant impose sa logique à la conception architecturale de toutes les autres habitations. Pour Marie-Noëlle Denis, ce modèle est une

---

[1] Architecte interviewé à l'occasion d'une émission de radio en direct du Salon nautique de Paris, en décembre 2006. Promouvant son nouveau bateau, il dénonce la monotonie des aménagements des voiliers habituellement proposés au public.

[2] Martine SEGALEN, « La révolution industrielle : du prolétaire au bourgeois »…, *op. cit.*, p. 515.

[3] Michelle PERROT, « Figures et rôles »…, *op. cit.*, p. 128.

[4] Michelle PERROT, « Manières d'habiter », p. 307-323 in : *Histoire de la vie privée. T.4. De la Révolution à la Grande Guerre,* Paris, Seuil, 1987, p. 311.

[5] Marie-Noëlle DENIS, « Appartements bourgeois et logements populaires à Strasbourg au XIXe siècle. Pour une anthropologie de l'habitat urbain », p. 247-268 in : *Cultures et habitats. Douze contributions à une ethnologie de la maison,* Paris, L'Harmattan, 1999, p. 267.

« cellule-mère » à partir de laquelle sont conçus les logements destinés aux autres classes sociales :

> Ces nouvelles conceptions de l'habitat ont assuré le triomphe du modèle « bourgeois », destiné à uniformiser les modes de vie et à conforter la famille. Tous les autres types se sont constitués à partir de cette cellule-mère par ajout ou abandon de certains items. Ainsi la villa déploie sur deux niveaux les mêmes principes de séparation entre la vie publique et privée, mais multiplie de manière redondante certaines pièces : salons et chambres. Par contre, l'habitat ouvrier, considéré comme le minimum vital tolérable à l'époque pour la sauvegarde de la famille, se compose de logements évidemment sans salon, mais aussi sans salle à manger (souvent confondue avec la cuisine sous le terme de *Wohnstub*) et sans salle de bain. Le salon devient alors la pierre angulaire de l'appartement bourgeois, dans un système où les modèles architecturaux se sont diffusés en s'appauvrissant du haut en bas de l'échelle sociale, participant ainsi à l'acculturation aussi bien de l'aristocratie que des nouvelles classes populaires. [1]

Marie-Noëlle Denis parle d'acculturation des aristocrates et des classes populaires par le modèle bourgeois. Ce dernier est en effet conçu ici comme doublement dominant.

D'une part, il impose une organisation de l'espace reflétant les valeurs bourgeoises – distinction entre espace privé et espace public, séparation des activités, des sexes et des âges par la multiplication des pièces, importance donnée à la réception par l'intermédiaire du salon, etc. – qui se diffuse à l'ensemble de la société par le biais des architectes.

D'autre part, cette organisation de l'espace traduisant des valeurs bourgeoises est supposée influencer, en retour, les manières d'habiter. Les aristocrates comme les ouvriers seraient alors progressivement embourgeoisés par le fait d'habiter, au quotidien, dans un appartement répondant aux critères de la bourgeoisie. L'architecture des logements bâtis depuis la fin du 19^{e} siècle serait alors un outil privilégié pour la diffusion et la domination du modèle bourgeois. Habiter un logement bourgeois suffirait-il à changer profondément des valeurs comme les manières d'habiter ?

Ces deux points de vue sont discutables. Le premier, postulant un modèle bourgeois dominant, est controversé lors du colloque « La maison, espaces et intimités » tenu en 1985 à l'Académie d'Architecture de Paris. Les actes publiés rendent compte d'un débat entre les intervenants au sujet de la place prépondérante faite par certains chercheurs aux habitations bourgeoises et au modèle d'habitation bourgeois :

> Un autre thème a dominé le débat, c'est celui du choix des populations et des types d'habitats sur lesquels nous travaillons les uns et les autres. L'un des chercheurs remarquait que tous les étrangers avaient abordé l'habitat populaire et tous les français l'habitat aristocratique et bourgeois, ce que de nombreux intervenants récuseront. Quelques jours plus tard, l'un des chercheurs allemand, très troublé par ce débat passionnel et cette accusation qu'il trouvait confusément injuste a proposé l'hypothèse suivante : dans les pays germaniques la division et l'affectation stricte des pièces, les divisions entre privé et public telles que les français les ont évoquées, ne se rencontrent que dans les classes privilégiées, ce qui n'est pas le cas en France où la moyenne bourgeoisie vit depuis longtemps dans ce type de distribution. […] Ce thème a fait apparaître dans le débat celui, important pour notre question, de la pertinence de la notion de modèle. Une chercheuse soulignait alors la force, en France, du modèle bourgeois d'organisation de l'espace, fait constaté au cours d'une recherche comparative sur l'espace domestique. Elle remarquait que la symétrie, l'axialité, l'ordre guident en France

[1] Marie-Noëlle DENIS, « Appartements bourgeois et logements populaires à Strasbourg au XIXe siècle. Pour une anthropologie de l'habitat urbain »…, *op. cit.*, p. 267.

> les modes d'appropriation de l'espace d'habitation de la plupart des groupes sociaux, au-delà du parisianisme.[1]

Le débat entre les intervenants a permis de poser deux questions : celle de la prédominance du modèle bourgeois dans les travaux français accordant une place peut-être trop importante à un terrain ou à des sources bourgeoises, et celle de la pertinence même de la notion de « modèle bourgeois d'organisation de l'espace » quand l'analyse de ce « modèle » s'est diffusé à l'ensemble des classes sociales moyennes : observe-t-on également une diffusion des valeurs associées au modèle spatial ?

Le second point de vue méritant d'être discuté est celui qui prête à l'organisation de l'espace, tout comme à l'habitation, un pouvoir déterminant sur les pratiques. La politique de construction de logements sociaux entreprise à la fin du 19e siècle avait en effet pour objectif d'encadrer une population ouvrière jugée potentiellement dangereuse en leur fournissant des logements aux normes bourgeoises. Pour Ursula Paravicini, l'influence du modèle spatial bourgeois sur les autres cultures est sous-estimée par les architectes. Elle dénonce les dispositifs architecturaux – comme les cuisines individuelles dans les logements populaires - qui conduiraient à l'enfermement de l'ensemble des femmes dans un rôle domestique répondant aux normes bourgeoises :

> C'est au cours du siècle dernier, accompagnant la constitution d'un logement bourgeois d'un type nouveau, que naît le rôle de la femme au foyer, garante de l'intimité domestique. […] Nos études à Paris et dans le Nord industriel mettent en évidence que dans les couches bourgeoises, toutes les femmes, même la grande patronne de l'univers textile, se transforment en femmes d'intérieur. La vie quotidienne est dorénavant centrée sur la chaleur et la privacité d'un espace domestique que leur action de maîtresse de maison contribue à transformer. Ce nouveau rôle de la bourgeoise est désormais valorisé par moralisateurs et éducateurs. […] Au-delà des couches bourgeoises, ce rôle de femme d'intérieur devient un modèle de référence collectivement partagé qui se perpétue jusqu'à nos jours. Dans les couches populaires cependant, entre le modèle et la réalité sociale, la contradiction n'est que trop flagrante. […] Le modèle de référence bourgeois de femme au foyer ne s'impose que lentement dans les couches populaires. La réalisation à grande échelle du logement social dans l'après-guerre a sans nul doute contribué à sa diffusion. Or, ce dont les architectes et maîtres-d'œuvre ne se rendent pas suffisamment compte, c'est que le logement de masse contemporain, héritant non seulement des dispositions spatiales du logement bourgeois, mais aussi marqué par des valeurs domestiques bourgeoises, contribue à entériner un rôle féminin qui doit être considéré, pour la femme ouvrière, comme un piège. De la ménagère du XIXème siècle qui investit l'espace public, à celle de l'après-guerre, chargée d'assurer l'intimité domestique dans un espace clos, l'isolement de la femme ne fait que se renforcer. Elle se trouve progressivement enfermée dans une habitation qui, par les valeurs insidieuses qu'elle sous-tend, renforce la domination, dans la famille, de l'homme sur la femme et ne favorise en rien la remise en question de la division du travail entre les sexes. Il est temps que les architectes prennent conscience des valeurs qu'ils contribuent à véhiculer. [2]

La prise de position de l'auteure en faveur d'une « remise en question du modèle d'habitat » qui tend à isoler la femmes dans un rôle domestique entre en résonance avec mes observations de terrain nautique où les plaisancières sont, dans un cadre familial, exclues des

[1] Monique ELEB-VIDAL, « Présentation », p. 9-15 in : *In Extenso, La Maison. Espaces et intimités. Actes du colloque*, Ecole d'Architecture Paris-Villemin, Paris, Novembre 1985, p. 12-13.

[2] Ursula PARAVICINI, « Les deux versants de l'intimité domestique. Rôle des femmes et incidences spatiales du XIXème au XXème siècle », p. 285-314 in : *In Extenso, La Maison. Espaces et intimités. Actes du colloque*, Ecole d'Architecture Paris-Villemin, Paris, Novembre 1985, p.285-287.

tâches de navigation et de direction du navire, cantonnées au rôle d'équipière ou à celui de passagère avec, de surcroît, l'attribution des tâches domestiques, maternelles et éducatives.

Le modèle bourgeois traditionnel dénoncé ici par Ursula Paravicini semble en effet toujours structurer le champ de la plaisance, tant sur le plan des relations sociales à bord que sur celui de l'organisation spatiale du voilier. Les architectes navals perpétuent effectivement un modèle d'aménagement conçu pour la vie au port, et qui, par conséquent, nie la pratique d'habitation en mer. Cependant, à bord, lors des navigations, l'équipage vit : il dort, se nourrit, converse, fait ses besoins, se lave parfois, joue, lit, etc. Le travail architectural valorisé est celui lié à la marche du bateau, attachée au rôle masculin. Celui lié à la vie quotidienne, considéré comme propre à la femme ou comme simple reproduction des habitudes terrestres, l'est peu. Une prise de conscience des valeurs dominantes masculines véhiculées par l'architecture navale – L'Institut français des architectes navals est aujourd'hui une organisation professionnelle strictement masculine – pourrait peut-être amorcer une ouverture de la pratique aux femmes et aux enfants.

Cependant, comment expliquer les changements qui s'opèrent dans les rôles sociaux lors du passage de la vie à terre à celle à bord ? Comment comprendre cette adhésion, pour un temps de vacances, de la famille conjugale ou du groupe d'amis au modèle culturel bourgeois autoritaire et patriarcal ? Quelle est la place à donner, dans la compréhension de cette pratique, à l'organisation spatiale du voilier ?

L'argumentation d'Ursula Paravicini repose sur le postulat que l'organisation spatiale des logements a une influence sur les pratiques. Cependant, rien ne prouve que ce soit les logements qui aient effectivement changé les pratiques des habitants. Des travaux de recherche montrent que les habitants détournent les aménagements qu'ils jugent peu adaptés à leurs pratiques[1].

L'importance faite au modèle culturel bourgeois dépend de l'objet de recherche défini par les chercheurs. Pour ceux intervenant dans un colloque tenu au sein d'une école d'architecture, il s'agit avant tout de comprendre un dispositif architectural – comme « la maison » - et non pas les pratiques habitantes. Ces dernières sont considérées comme découlant du dispositif. Elles ne font pas l'objet d'une problématisation singulière et restent confusément associées à l'objet qui, paradoxalement, tend à les cacher : l'habitation. Cette position paraît légitime de la part des architectes. Par contre, elle peut sembler paradoxale quand elle est partagée par des chercheurs en histoire, sociologie ou ethnologie ayant pour objet la diversité des groupes sociaux et culturels d'hier et d'aujourd'hui.

3) Un modèle bourgeois si naturellement stable ?

La stabilité du modèle bourgeois mérite d'être discutée en sciences sociales. En effet, si Pierre Bourdieu propose une définition dynamique de la logique de la distinction - les goûts n'étant pas spécifiques à une classe mais construits à partir des oppositions entre les classes -, d'autres auteurs décrivent un phénomène beaucoup plus statique, où les goûts bourgeois s'imposent de manière identique au cours du temps. Je montrerai que cette dualité entre une conception dynamique des goûts dominants et une autre beaucoup plus statique est également présente chez Pierre Bourdieu, notamment lorsqu'il utilise la notion d'ethos.

Cette discussion me semble essentielle quand à l'interprétation que l'on peut proposer aux pratiques d'habitation des voiliers de plaisance. En effet, je montrerai que ces

[1] Nicole HAUMONT et Henri RAYMOND, *Habitat et pratique de l'espace…, op. cit.* et Nicole HAUMONT, *Les pavillonnaires…, op. cit.*

derniers sont organisés depuis les débuts de la pratique selon un modèle d'habitation qualifié de bourgeois par des chercheurs. D'autre part, l'observation des relations sociales à bord montre une distribution des rôles qui s'effectue selon un modèle chef de bord-équipage reproduisant le modèle patriarcal autoritaire propre à la bourgeoisie du 19e siècle, sexualisant alors les rôles d'autorité.

La permanence de ces structures spatiales et sociales à travers le temps peut surprendre. En effet, comment expliquer qu'aujourd'hui les architectes navals continuent à penser l'aménagement des voiliers selon des normes correspondant à un appartement bourgeois urbain, normes paradoxalement jugées peu adaptées à la navigation tant par eux-mêmes que par les utilisateurs ?

De même, comment expliquer que des équipages, tant familiaux qu'amicaux, acceptent de vivre un temps de loisir à bord d'un voilier selon une distribution des rôles autoritaire et patriarcale pouvant être très différente de celle pratiquée dans l'univers domestique terrestre ?

Martine Segalen décrit « le poids normatif d'un modèle familial unique » dans les familles européennes après 1945. Elle évoque aussi l'évolution de ce modèle depuis les années 1970 : recul du mariage, augmentation du divorce et du concubinage, réduction du nombre d'enfants, développement du travail des femmes et accès aux études supérieures. Si, à terre, « la montée du travail féminin remet sans aucun doute en cause le modèle du couple »[1], à bord, pendant les vacances, les femmes sont très majoritairement exclues du travail de la navigation réservé à leur compagnon. Ces question seront développées à la fin de ce travail.

Rompre à bord avec le modèle autoritaire patriarcal semble aujourd'hui difficile : les filles de plaisanciers rencontrées, nées dans les années 1970 pour les plus jeunes, ne naviguent pas si leur compagnon n'est pas lui-même plaisancier. La pratique du rôle de chef de bord par une femme se heurte à maintes difficultés que j'ai pu apprécier au cours de mon terrain participatif.

Le modèle de la vie bourgeoise, défini par les historiens, peut apparaître comme un modèle holiste expliquant la permanence spatiale et sociale observée en plaisance. Il s'agit maintenant de mettre à jour la façon dont les ethnologues et les sociologues traitent cette question afin de nuancer le modèle explicatif proposé.

B. Une approche historique de la bourgeoisie

Les travaux ethnologiques et sociologiques utilisent l'idée d'un ethos et-ou d'un habitus bourgeois en s'inspirant des travaux des historiens qui décrivent la formation de la société bourgeoises au cours du 19e siècle. L'idée d'un habitus bourgeois s'inscrivant dans « la longue durée » appartient aux courants théoriques de l'histoire des *Annales* et des mentalités. Ceux-ci délaissent l'évènement et la vie politique au profit d'un intérêt pour « l'activité économique, l'organisation sociale et la psychologie collective »[2]. Il s'agit de mettre en évidence des mentalités particulières qui s'ancrent dans la longue durée. La théorie structuraliste de Claude Lévi-Strauss, entre autres, incite historiens, sociologues et ethnologues à mettre en évidence des invariants culturels repérables dans la diachronie : « Inspirés par les leçons des historiens précurseurs – L. Febvre et Ph. Ariès -, fascinés par les résultats des voisins ethnologues ou philosophes – C. Lévi-Strauss et M. Foucault -, les

[1] Martine SEGALEN, « La révolution industrielle : du prolétaire au bourgeois »…, *op. cit.*, p. 523.
[2] Guy BOURDÉ et Hervé MARTIN, *Les écoles historiques*, Paris, Seuil, 1983, p. 215.

chercheurs de la nouvelle génération des Annales veulent explorer les structures mentales, qu'ils situent à mi-chemin de l'organisation sociale et du discours idéologique, à la frontière du conscient et de l'inconscient, dans "une prison de longue durée". »[1]

Pour Norbert Élias et Philippe Ariès, le dispositif spatial traduit matériellement les valeurs, les règles, les normes de référence – la « mentalité » ? - de la population qui l'habite. Cependant, ces dispositifs ne sont-ils pas, avant d'être le reflet des mentalités des habitants, la création d'un corps professionnel, les architectes ? La lecture des textes d'Élias permet-elle d'affirmer la permanence d'une idéologie bourgeoise dominante qui s'incarnerait dans l'espace habité, l'organisation familiale et sociale, les loisirs, les corps et les valeurs ?

1) L'influence éliasienne

Les travaux de Norbert Élias, rédigés dans les années trente et publiés tardivement en France dans les années soixante-dix, semblent avoir largement influencé la sociologie et l'histoire contemporaines françaises. Dans *La société de cour*, l'auteur propose de mettre en évidence « l'empreinte » de la société de cour – ou curialisation - dans la société française. C'est dans ce cadre qu'il introduit une définition de la bourgeoisie dans ses relations avec la cour :

> L'empreinte de la cour fut de celles qui nous marquent le plus aujourd'hui. La société aristocratique de cour représente une figure centrale de ce palier historique, qui fut supplanté, après des luttes acharnées, de manière brutale ou progressive, par la période de la bourgeoisie professionnelle-citadine-industrielle. Elle s'est survécu dans la vie sociale et culturelle de cette même bourgeoisie, partie comme héritage, partie comme image renversée de la civilisation de cour. En démontant les rouages de la société de cour, dernière grande formation non bourgeoise de l'Occident, on s'ouvre l'accès à une meilleure compréhension de notre propre société. [2]

La bourgeoisie se définit comme héritière de la société de cour, que cet héritage soit une simple réplique ou bien construit en opposition. Si la société bourgeoise est mentionnée par Norbert Élias, c'est dans un souci comparatiste, afin de mieux mettre en évidence les caractéristiques de la société de cour :

> Le contrepoint de la société de cour est ainsi donné par la société bourgeoise des XIX^{e} et XX^{e} siècles qui en diffère par l'éthique économique, l'activité professionnelle de ses membres, la constitution d'une sphère du privé séparée de l'existence sociale. Les partages aujourd'hui tenus pour évidents (par exemple entre vie publique et vie privée), les conduites considérées comme seules rationnelles (par exemple l'ajustement des dépenses familiales sur les revenus disponibles), peuvent être ainsi dépouillées de leur supposée universalité et ramenés au statut de formes temporellement circonscrites, secrétés par un équilibre social nouveau qui n'était pas celui de sociétés de cour.[3]

Les spécificités de la société bourgeoise décrites par Élias ont été reprises par de nombreux chercheurs, tant pour l'analyse de la société contemporaine que pour celle du 19^{e}

[1] Guy BOURDÉ et Hervé MARTIN, *Les écoles historiques…, op. cit*., p. 243.
[2] Norbert ÉLIAS, *La société de cour*, Paris, Flammarion, 1985 [1ère éd. française 1974. Ouvrage rédigé au début des années 1930].
[3] Roger CHARTIER, « Préface », in : *La société de cour*, Paris, Flammarion, 1985 [1974], p. V.

siècle. Ils se sont intéressés à des objets divers comme la vie privée, l'habitation, les activités physiques et sportives.

La formation d'un ethos bourgeois

Ces auteurs se réfèrent à l'idée d'un ensemble de normes et de valeurs propres à la société bourgeoise appelé aussi « ethos ». Pour Norbert Élias, cet « ethos social » explique la différence entre « l'attitude aristocratique » et celle « bourgeoise » :

> On ne saurait expliquer la différence entre l'attitude aristocratique et l'attitude bourgeoise face au problème des dépenses et des recettes, en invoquant simplement les carences et défaillances personnelles d'un grand nombre d'individu. Elle n'est nullement la conséquence de mesures arbitraires ou d'une baisse subite de la perspicacité et de la maîtrise des intéressés. En réalité, nous avons affaire à un système social de normes et de valeurs, aux exigences duquel l'individu ne peut se soustraire que s'il renonce à la fréquentation de ses semblables, à son appartenance au groupe en tant que tel. Ces normes ne s'expliquent pas par quelque secret enfermé dans le cœur d'un grand nombre d'individus, elles s'expliquent par les groupements spécifiques qu'ils forment et par les rapports spécifiques qu'ils entretiennent. Nous avons d'un côté l'ethos social de la bourgeoisie professionnelle. […] [Et de l'autre côté] un éthos de consommation de prestige [par les couches supérieures].[1]

La constitution d'un « ethos social » propre à la bourgeoisie s'explique par les rapports qu'entretiennent les différentes formations sociales entre elles et leur volonté de se différencier les unes des autres. Cet ethos s'incarne dans un ensemble de normes et de valeurs et se traduit par l'organisation de l'espace domestique.

Structures et signification de l'habitat

Un passage de *La société de cour* semble avoir profondément influencé l'analyse de l'espace domestique en sciences sociales. En effet, Norbert Élias propose de voir dans l'organisation de l'habitation des aristocrates un reflet des relations sociales qui s'y tiennent :

> Toutes les unités et formes d'intégration sociale ne sont pas en même temps des unités d'habitat et de résidence. Mais elles sont toutes reconnaissables à certains types d'organisation de l'espace. Elles sont toujours des *unités d'humains* ayant des rapports entre eux, liés les uns aux autres par un réseau d'interdépendances. S'il est vrai que le genre ou le type de ces rapports ne sauraient s'exprimer d'une manière essentielle et exhaustive par des catégories spatiales, ces dernières ont toujours *aussi* une signification précise. Car à toute « réunion » d'êtres humains répond une certaine organisation de l'espace leur permettant de se retrouver sinon dans leur totalité du moins par unités partielles. C'est pourquoi le reflet d'une unité sociale dans l'espace, le type de son organisation spatiale, représentent d'une manière concrète, au sens le plus strict du terme, ses particularités. Envisagée sous cet angle, l'habitation des hommes de cour nous donne

[1] Norbert ÉLIAS, *La société de cour*…, *op. cit.,* p. 47 et 50.

> une idée sûre et claire de certaines relations sociales caractéristiques de la société de cour.[1]

Les habitations des nobles sont bâties sur les mêmes principes que celle du Roi. Citadines, elles dérivent de l'ancienne gentilhommière : la cour carrée est une réplique de la cour de ferme. Elle devient un espace de représentation, le jardin remplaçant la campagne. Pour Élias, « les réminiscences campagnardes de l' "hôtel" ont une valeur de symptôme » : « Il est certain que les hommes de cour sont des citadins, la vie citadine les a marqués dans une certaine mesure. Mais leurs liens avec la ville sont bien moins solides que ceux de la bourgeoisie exerçant une activité professionnelle. […] Cette situation curieuse, l'attachement inébranlable à leur société – leur vraie patrie - et les fréquents changements de résidence, marquent aussi le caractère de leur maison. »[2]

L'habitation aristocratique possède aussi des « basses-cours », réservées aux domestiques. Cette particularité met en évidence le rôle essentiel des domestiques dans la vie aristocratique. Des pièces nombreuses et différenciées témoignent de cette organisation sociale. Elles montrent également l'importance des repas dans la vie curiale.

L'auteur insiste sur les relations ambivalentes entre les maîtres et les domestiques qui transparaissent dans la distribution des pièces : « La disposition des locaux, qui prévoit pour chaque chambre une ou plusieurs antichambres, est donc l'expression de ce voisinage spatial doublé d'une grande distance sociale, de ce contact intime allant de pair avec une séparation rigoureuse de deux couches sociales. » [3]

La séparation des chambres du maître et de celle de la maîtresse de maison permet de mettre à jour le type de relation qui existe entre les époux : « Nous reconnaissons un trait fort caractéristique de la structure de cette société. Elle évolue dans un champ si vaste que l'homme et la femme peuvent fréquenter des cercles différents »[4]. L'auteur compare et distingue la société de cour de celle bourgeoise :

> Dans l'usage de l'ancien régime la notion de « famille » s'applique plus ou moins à la haute bourgeoisie, tandis que la notion de « maison » est réservée au roi et à la haute aristocratie. […] Il ne s'agit pas, comme on voit, d'une « manière de parler » mais d'un usage traduisant une réalité, à savoir la différence structurelle des rapports légitimes entre les sexes dans la haute noblesse et la bourgeoisie d'un certain niveau. […] Qu'il nous suffise de rappeler que le mariage aristocratique dans la société de cour ne prétendait pas ouvrir la voie à ce qu'on appelle dans la société bourgeoise une « vie de famille ». En se mariant, l'aristocrate de cour entendait en premier lieu « fonder » et « maintenir » une « maison », en lui donnant le prestige et les relations en accord avec son rang, et augmenter, dans la mesure du possible, le rayonnement de cette « maison », dont les deux époux étaient les représentants. […] Pour tout le reste, ils étaient libres de s'aimer ou de ne pas s'aimer, d'êtres fidèles ou infidèles, de limiter leurs contacts au minimum compatible avec leur devoir de représentation. On voit que ce contrôle n'était pas très astreignant. Le plan de l'appartement seigneurial constitue donc une solution optimale du problème d'habitation posé par ce type de mariage – on ne peut pas employer le terme bourgeois de « famille ». [5]

[1] Norbert ÉLIAS, *La société de cour*…, *op. cit*., p. 19.
[2] *Id.,* p. 21-22.
[3] *Ibid.,* p. 26.
[4] *Ibid.,* p. 27.
[5] *Ibid.,* p. 29.

Pour aider à comprendre le fonctionnement de la société de cour, l'auteur la compare à la société bourgeoise et s'aide des dispositifs spatiaux pour illustrer certaines de ses caractéristiques.

Il s'interroge sur la division de l'espace de réception en deux appartements, « l'appartement de société » et celui « de parade », séparation qui semble correspondre aux sociabilités diffèrentes des époux.

Cependant, l'auteur pousse l'analyse plus en avant. Ainsi, il utilise en comparaison l'opposition bourgeoise entre vie privée et vie publique dans laquelle l'habitation correspond à l'espace privé et la vie professionnelle à celui public :

> La division des locaux sociaux de la société seigneuriale en un appartement pour les visites relativement intimes et un autre pour les visites officielles correspond, dans une certaine mesure, à la division de l'habitation bourgeoise en locaux privés et locaux professionnels. Cette différenciation nous fait toucher du doigt une réalité sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir à plusieurs reprises. Si on applique au style de vie de l'homme de cour les critères de la bourgeoisie, cette vie de cour dans son ensemble doit être rangée dans la catégorie de la « sphère privée ». Or, en procédant de la sorte, nous obtenons une image déformée. Comme les aristocrates de cour n'avaient pas, au sens où nous l'entendons, de vie professionnelle, la distinction entre vie professionnelle et vie privée est sans objet. […] C'est pourquoi la vie sociale et mondaine à la cour et dans la société de cour était investie d'une fonction double. Elle était d'une part l'équivalent de notre vie privée, elle assurait à ces hommes et à ces femmes détente, plaisirs, divertissements. En même temps elle tenait lieu de notre vie professionnelle, elle était l'instrument direct de l'autodéfense et de la promotion des hommes de cour, le milieu où se décidait leur ascension ou leur chute. […] Ce double aspect trouve son expression dans la division des locaux à vocation sociale. Les réunions dans les « appartements de société » mettaient sans doute l'accent sur le côté divertissement et plaisir ; mais l'autre côté ne faisait jamais défaut. Quant aux réunions dans l' « appartement de parade », elles mettaient en avant le caractère public de la vie des « grands », le souci des intérêts et des aspirations de la « maison » du seigneur. [1]

Pour Norbert Élias, la division des locaux est une expression des relations sociales de la société de cour, des rapports entre vie privée et vie publique. Il s'agit d'une illustration. La division entre « appartements de société » et « de parade » met « sans doute » l'accent sur deux aspects de la vie aristocratique. Il ne s'agit pas d'un calque parfait entre plans d'appartements et manières d'habiter. Norbert Élias utilise ici l'analyse de plans comme un guide, une métaphore, une image, une illustration des relations sociales.

Le dispositif spatial est considéré d'une part, d'un point de vue descriptif, comme un certain reflet des relations sociales de la société de cour et d'autre part, d'un point de vue dynamique, comme un dispositif actif – « une solution optimale » - facilitant ce modèle social.

Cette double analyse du plan de l'appartement – seigneurial ou bourgeois – sera reprise par les chercheurs en sciences sociales. Certains s'attacheront à la description du dispositif spatial en lien avec un système de relations sociales ; d'autres mettront l'accent sur « la solution optimale du problème d'habitation » auquel répondrait le dispositif spatial. Ce dernier serait ainsi porteur d'un rôle actif dans la perpétuation d'un modèle de relations sociales. Ainsi, pour Rivka Bercovici, « dis-moi comment tu habites, je te dirais comment tu vis, qui tu es, comment tu organises ta vie familiale… » : « Le désir de répondre à ces questions est, au fond, la base de cette recherche. Nous pensons qu'en observant l'organisation spatiale de l'habitat nous pourrons comprendre comment vivent les gens et qui

[1] Norbert ÉLIAS, *La société de cour*…, *op. cit.*, p. 31-32.

ils sont, cette idée est confirmée par l'observation que les historiens ont effectuée : étudiant les changements sociaux, les transformations de la structure familiale, ils ont tous remarqué des transformations dans l'organisation de la maison. Nous pensons repérer, en observant l'espace conjugal, les transformations dans la manière de vivre l'intimité. » [1]

L'analyse du dispositif spatial est-elle une voie royale pour accéder à celle des « manières de vivre », comme l'affirme Rivka Bercovici ?

Il me semble alors important de relever la prudence de Norbert Élias au sujet de l'équivalence entre organisation spatiale et sociale. Pour lui, les relations sociales « ne sauraient s'exprimer d'une manière essentielle et exhaustive par des catégories spatiales », même si ces dernières donnent cependant « une idée sûre et claire de certaines relations sociales » [2] de la société de cour.

Pour Élias, il ne s'agit pas d'établir des relations homologiques, de stricte équivalence logique, entre l'organisation spatiale, familiale et sociale comme le fera plus tard Pierre Bourdieu dans *La maison Kabyle*[3]. L'analyse du plan d'appartement permettrait plutôt d'illustrer de façon « sûre et claire » l'idée de « certaines relations sociales ». La représentation graphique des habitations par plans, par le biais du trait tracé adroitement sur le papier, présente en effet une image sûre et claire de l'espace habité. Elle est aussi le mode de représentation privilégié des architectes. Son analyse ne peut faire l'impasse sur la culture professionnelle de ces derniers : valeurs, codes, référence aux œuvres des pairs et des maîtres, etc.

La représentation par plans n'est donc pas le pur et clair reflet des manières d'habiter. Norbert Élias précise aussi que le plan d'appartement donne l'idée de « certaines relations sociales », et non pas de toutes. L'analyse de plan n'est pas envisagée comme une méthodologie exhaustive des manières d'habiter.

L'ethnologue Sophie Chevalier confirme ce point de vue. Elle insiste sur la différence de signification du terme *raum* – « espace » - en langue allemande et française. Cette dernière tend à donner au terme « une signification plus vaste et abstraite » :

> Pour Elias, de telles différences sémantiques doivent conduire les francophones à considérer le problème de l'espace privé sous un autre angle que les germanophones. Ainsi, la notion d' « espace privé » renvoie-t-elle moins à une donnée architecturale qu'à des activités, des comportements et des sensibilités par rapport à un lieu. Ils se transforment et évoluent selon un processus social dynamique si bien que la qualification de ces espaces change ; parler d'« espace privé » revient donc à désigner le résultat d'un long développement historique. […] Pour illustrer ses propos, Elias donne des exemples comparatifs et historiques. Il décrit ainsi une double expérience d'hospitalité, en France et en Angleterre. Il observe que dans les pratiques, les logements anglais semblent moins « privatisés » (ou « étanches », dit-il) vis-à-vis des étrangers que leurs homologues français. Cependant, il démontre que l'intimité est sans cesse recréée par des comportements ritualisés ; elle n'est donc pas seulement liée à un accès réservé à ces espaces. […] Seule la comparaison, au cœur de la démarche anthropologique et éliasienne, permet d'appréhender la sphère privée comme une construction à la fois idéologique et pragmatique. Elias nous rappelle en premier lieu que l'architecture et les accès aux espaces ne sont pas les seules dimensions à prendre en compte. Les activités,

[1] Rivka BERCOVICI, « La privatisation de l'espace familial : la chambre à coucher conjugale au 19e siècle », p. 345-368 in *In Extenso, La Maison. Espaces et intimités. Actes du colloque*, Ecole d'Architecture Paris-Villemin, Paris, Novembre 1985, p. 347.
[2] Norbert ÉLIAS, *La société de cour*…, *op. cit.*, p. 19.
[3] Pierre BOURDIEU, « La maison ou le monde renversé »…, *op. cit.*

> les comportements et les sensibilités sont aussi importants – voire plus importants – dans ce type d'analyse. [1]

Norbert Élias dégage de l'analyse de l'habitation aristocratique une particularité qui sera reprise dans les travaux sur l'habitation bourgeoise. Il s'agit de l'idée de la diffusion du modèle architectural des habitations aristocratiques à celles bourgeoises :

> Aux différentes fonctions sociales répondent les aménagements architecturaux des maisons. […] Les renseignements que l'*Encyclopédie* nous fournit sur le caractère des maisons destinées aux différents ordres sociaux sont très révélateurs à cet égard. […] Quand on examine le plan d'une telle maison [les « maisons particulières » où les riches bourgeois comptent s'installer à demeure], on retrouve *grosso modo* les mêmes éléments que dans l' « hôtel ». L'habitation de l'aristocratie sert aussi de modèle à l'habitation de la haute bourgeoisie. Ce qui a changé, ce sont les dimensions de l'ensemble. La cour est petite, de même les « basses-cours » ; par conséquent, les pièces réservées aux travaux du ménage groupées autour des « basses-cours » sont également petites ; on ne trouve, dans ce type de maison, qu'une seule cuisine, un garde-manger, une office minuscule. On a beaucoup rapproché les appartements de Monsieur et de Madame, dont la proximité est le symbole et un des fondements de l'étroitesse relative du mariage bourgeois, mesuré aux vastes espaces dans lesquels se déroule la vie conjugale de l'aristocratie de cour. Ce qui a presque complètement disparu, ce sont les salons et les salles de réception. L' « appartement de parade » fait défaut. Le salon circulaire est maintenu, mais ses dimensions sont plus modestes, il ne comprend qu'un seul étage. Il est flanqué d'un côté d'une pièce rectangulaire qui réunit les fonctions d'un cabinet et d'une galerie ; de l'autre d'un petit boudoir, du troisième d'une « salle de compagnie ». L'antichambre qui précède le salon est en même temps la salle à manger de la famille. Si elle est utilisée à cette fin, on renvoie le personnel dans le vestibule. Il n'y a pas d'autres « locaux de société ». [2]

L'hypothèse postulant la diffusion et l'imposition d'un modèle dominant d'organisation spatiale à l'ensemble de la société sera développée dans de nombreux travaux sur l'architecture domestique du 19^{e} et 20^{e} siècle. Des auteurs développent ainsi la thèse d'un modèle architectural type, produit pour la classe dominante, qui devient un modèle « de base »[3] - ou « cellule-mère »[4] - à partir duquel, par retrait d'éléments, sont conçus les plans des logements des catégories sociales inférieures.

Pourtant, Norbert Élias observe tant les similitudes que les différences entre les deux types d'habitations. La maison bourgeoise accorde en effet beaucoup moins d'importance aux espaces de réception et domestiques que celle aristocratique. La description sous-entend par contre la place accordée au travail – le « cabinet » -, à la sociabilité féminine – le « boudoir », aux repas familiaux – la « salle à manger de famille ». De la même manière, Norbert Élias esquisse, pour les classes dominées, les particularités des maisons : pour « les couches inférieures, les couches professionnelles », l'accent est mis sur des valeurs comme le souci d'économie, le confort et la solidité, valeurs inexistantes dans la société de cour.

Le texte cité laisse-t-il vraiment penser qu'il existe un modèle aristocratique dominant qui s'imposerait à l'ensemble des habitations ? L'auteur n'aurait-il pas moins développé les singularités des habitations des classes bourgeoises et populaires tout

---

[1] Sophie CHEVALIER, « À propos de la constitution de la sphère privée », p. 151-158 in : *Norbert Elias et l'anthropologie. « Nous sommes tous si étranges… »*, Paris, CNRS Editions, 2004, p. 152-153,157.
[2] Norbert ÉLIAS, *La société de cour*…, *op. cit.*, p. 35-37.
[3] Sophie CHEVALIER, « À propos de la constitution de la sphère privée »…, *op. cit.*, p. 153.
[4] Marie-Noëlle DENIS, « Appartements bourgeois et logements populaires à Strasbourg au XIXe siècle. Pour une anthropologie de l'habitat urbain », p. 247-268 in : *Cultures et habitats. Douze contributions à une ethnologie de la maison*, Paris, L'Harmattan, 1999, p. 267.

simplement parce qu'elles ne constituent pas son objet de recherche ? Sa méthode comparative n'est-elle pas développée dans le seul souci de définir au mieux la société de cour ? Aurait-il proposé les mêmes analyses s'il avait pris comme objet la société bourgeoise, par exemple ?

La thèse développée par Norbert Élias n'est pas une pensée essentialiste de la société de cour, cherchant à dégager et à fixer des caractéristiques fixes. Au contraire, c'est une pensée de la relation, qui définit la société de cour dans ses relations aux autres classes sociales. Les relations entre les classes obéissent au mécanisme de la distinction développé plus tard par Pierre Bourdieu. En effet, Norbert Élias insiste sur l'obligation des architectes à distinguer les habitations pour qu'elles représentent les « maisons » aristocratiques :

> Chacun de ces hôtels est construit d'abord pour un maître d'œuvre déterminé, pour une « maison » (= lignée) déterminée. L'architecte s'efforce de rendre visible le statut social de son propriétaire. […] La différenciation des aspects extérieurs de la vie pour marquer la différenciation sociale, la représentation du rang par la forme, ne sont pas seulement caractéristiques des habitations, mais de toute l'organisation de la vie de la cour. La sensibilité des hommes de ce temps pour les rapports entre le rang social et l'organisation de tous les aspects visibles de leur champ d'activité, y compris leurs propres mouvements, est à la fois le produit et l'expression de leur position sociale. Ce qui nous apparaît aujourd'hui comme du « luxe » est en réalité, comme max Weber l'avait déjà noté, une nécessité dans une société ainsi structurée. Veblen a défini ce luxe comme *conspicuous consumption*, comme consommation ostentatoire. Dans une société où chaque attitude d'un individu a une valeur de représentation sociale, les dépenses de prestige et de représentation des couches supérieures sont une nécessité à laquelle on ne peut se soustraire. Elles sont un instrument indispensable d'auto-affirmation sociale, surtout quand une compétition continuelle pour les chances de rang et de prestige tient en haleine tous les intéressés, comme c'était le cas dans la société de cour.[1]

Ainsi, l'analyse des plans d'habitations aristocratiques trouve, pour Norbert Élias, un intérêt par la mise en évidence du mécanisme d'auto-contrôle, de contrainte sociale incorporée, qui ordonne aux aristocrates de bâtir et d'habiter en fonction de leur rang.

Si la présentation des « structures et signification de l'habitat » ne figure que dans le premier chapitre de l'ouvrage, c'est bien parce qu'il sert d'illustration à une problématique autre que celle du rapport entre organisation spatiale et manières d'y habiter : celle de la mise en évidence d'un ethos aristocratique, fondé sur la logique de la distinction : « L'adage "noblesse oblige" exprime à l'origine un éthos qui se distingue essentiellement de celui des classes bourgeoises professionnelles, dont l'orientation est essentiellement économique. L'antinomie de l'existence sociale de cette noblesse de cour – antinomie d'autant plus manifeste que l'économie française obéit de plus en plus à la rationalité économique – réside donc dans le fait que ses dépenses lui sont dictées – indépendamment de ses ressources – par son rang et les obligations de représentation imposées par la société. » [2]

Autocontrainte

La formation d'un ethos aristocratique et bourgeois est à mettre en parallèle avec la thèse éliasienne d'un processus dit « de civilisation », fondé sur le développement de

[1] Norbert ÉLIAS, *La société de cour*…, *op. cit.*, p. 39, 42-43.
[2] *Id.*, p. 44.

l' « autocontrainte » ou « autocontrôle » des pulsions, des affects ou des manifestations corporelles. Ainsi, dans *La civilisation des mœurs*, Norbert Élias montre, à travers l'analyse de traités de savoir-vivre ou de « civilité », la naissance d'une nouvelle sensibilité à l'égard du corps : « En réalité, le sujet du livre [Erasme, *De civilitate morum perilium*, 1530] est on ne peut plus simple : il s'agit d'orienter le comportement de l'homme en société, surtout, mais non exclusivement. *Externum corporis decorum* [Les convenances extérieures du corps]. Le traité est dédié à un fils de prince, il veut enseigner le savoir-vivre aux jeunes gens. […] L'attitude du corps, les gestes, les vêtements, l'expression du visage, tout le "comportement extérieur" que le traité détaille est l'expression de l'homme dans son ensemble. » [1]

Norbert Élias développe la thèse d'une évolution des manières de « sociabilité » des individus, c'est-à-dire de « la conscience de leur propre valeur et leur sensibilité spécifique »[2]. L'analyse diachronique des traités de civilité montre des changements de sensibilité à l'égard des codes réglant des activités de la vie quotidienne comme prendre ses repas, se moucher, cracher, faire ses besoins, se laver, se montrer nu, partager son lit avec quelqu'un, avoir des relations sexuelles, manifester son agressivité :

> L'orientation du mouvement de civilisation vers une « privatisation » sans cesse plus prononcée et plus complètes de toutes les fonctions corporelles, vers leur rejet dans des enceintes spécialisées, vers leur déplacement « hors du champ visuel de la société » ne va pas sans certaines conséquences : une des plus importantes […] c'est l'étrange clivage qui s'opère à l'intérieur de l'homme […]. Autrement dit, on assiste, au cours du processus de civilisation, à la formation progressive de deux sphères différentes de la vie humaine, dont l'une est intime et secrète, l'autre ouverte, d'un comportement clandestin et d'un comportement public. La dissociation de ces deux sphères prend pour l'homme le caractère d'une habitude si évidente, si inéluctable, qu'il n'en a presque plus conscience. Par suite de ce clivage du comportement - certaines actions étant permises en public, d'autres prohibées – *la structure psychique* de l'homme se modifie également. Les interdictions renforcées par des sanctions sociales sont imposées à l'individu sous forme d'autocontraintes. Le refoulement obligatoire des manifestations pulsionnelles, la pudeur qui les entoure s'intègrent à ce point aux habitudes que l'homme ne peut s'en défendre, même quand il est seul, même quand il se trouve dans l'enceinte « intime ». [3]

Les traités de savoir-vivre montrent un développement de l'autocontrainte. Les rapports de force, d'abord vécus par les individus comme extérieurs sont ensuite intériorisés : « La peur directe que l'homme inspire à l'homme a diminué au profit de la peur transmise par le canal des yeux et du surmoi, de la peur *intérieure*. » [4]

L'auteur s'inspire de la deuxième topique de la théorie freudienne – le Moi, le Ça et le Surmoi – pour développer sa pensée[5]. Il fait une homologie entre le développement psychologique de l'individu, enfant puis adulte, et le processus de civilisation. Son objectif est d'identifier l'interaction « entre la structure de la société et la structure du « moi » individuel »[6], projet scientifique qu'il qualifie de « psychologie historique »[7]. Les historiens des *Annales* et ceux de l'Histoire des mentalités développeront ce projet par la suite[8].

---

[1] Norbert ÉLIAS, *La civilisation des mœurs*, Paris, Calmann-Lévy, 1973 (1939), p. 80-81.
[2] *Id.*, p. 90.
[3] Norbert ÉLIAS, *La civilisation des mœurs…, op. cit.*, p. 275-276.
[4] Norbert ÉLIAS, *La dynamique de l'Occident*, Paris, Calmann-Lévy, 1975 [1939], p. 277-278.
[5] Jean LAPLANCHE et J. – B. PONTALIS, « Topique », p. 484-489 in : *Vocabulaire de la psychanalyse*, Paris, PUF, 1967.
[6] Norbert ÉLIAS, *La civilisation des mœurs…, id.*, p. 277.
[7] Norbert ÉLIAS, *La dynamique de l'Occident …, id*., p. 256.
[8] Cf. l'article de André BURGUIÈRE, « Le concept d'autocontrainte et son usage historique », p. 71-81 in : *Norbert Elias et l'anthropologie*, Paris, Editions du CNRS, 2004.

La thèse de Norbert Élias est critiquée pour son aspect évolutionniste, postulant un processus de civilisation allant d'un état antérieur « non civilisé » à un état postérieur « civilisé ». Paradoxalement, elle est également porteuse d'une pensée structuraliste relationnelle. En effet, pour l'auteur, le processus de civilisation ne semble pas être entendu comme une évolution finaliste légitimant la civilisation occidentale comme stade supérieur d'un processus historique. Il est le résultat de la confrontation de différents groupes sociaux et en particulier du mécanisme de distinction à l'œuvre dans les couches sociales supérieures qui veulent se différencier de celles inférieures :

> La seule chose qu'on constate, c'est l'apparition de la « délicatesse », c'est-à-dire la progression du seuil de ce qui est ressenti comme « pénible ». La sensibilité et les dispositions affectives se modifient en fonction d'une situation sociale donnée, d'abord dans la couche supérieure : les structures d'ensemble de la société ont pour effet de porter les nouvelles normes affectives dans les autres couches sociales. Rien n'indique que les normes affectives, que le degré de sensibilité se modifient pour des raisons que nous qualifierions de « rationnelles », que les changements s'opèrent sur la base d'une connaissance raisonnée et vérifiable des causes et des effets. […] Le processus qu'une couche sociale déterminée soit le centre d'un processus et fasse ainsi figure de modèle pour d'autres couches sociales, que ces modèles atteignent d'autres couches et soient acceptés par elles, s'explique par une position, par une structure particulières de la société dans son ensemble grâce auxquelles tel milieu est chargé d'élaborer les modèles, tel autre de les diffuser et de les développer. [1]

Ainsi, l'objet de la recherche est moins un modèle propre à une couche sociale à un moment précis qu'un système qui est à l'œuvre dans la formation de ces modèles.

> En affirmant que tout recherche sociogénétique doit viser, par-delà les différentes couches fonctionnelles, le *tout* d'un champ social, nous ne songions pas à la somme de tous les détails, mais à sa structure comprise comme un tout. […] Or, les transformations de ce genre [transformation qui affecte les structures humaines dans certaines formations sociales pendant par exemple la période de la curialisation des guerriers] n'ont pas leur origine dans l'une *ou* dans l'autre couche, mais elles se produisent en relation avec les tensions *entre* les différents groupes fonctionnels d'un champ social et *entre* les hommes dont les rivalités s'affrontent. Sous l'effet des tensions qui affectent le tissu social dans sa totalité, sa structure se transforme pendant une phase donnée dans le sens de la centralisation croissante de quelques sphères de domination, d'une spécialisation plus élaborée et d'une intégration plus complète des hommes qui les habitent. [2]

Le passage d'une société féodale à une société de cour, appelé aussi « curialisation » des guerriers, est identifié par Norbert Élias comme une étape importante dans ce processus. En effet, dès lors que ces derniers perdent leur liberté en se soumettant à l'autorité du roi et en vivant à la cour, ils doivent renoncer aux luttes guerrières.[3] Dans « la société de cour », l'art du maniement des codes de civilité et des bonnes manières remplace celui des armes de combat. L'auteur décrit un système dont les éléments sont étroitement liés et interdépendants : face à une bourgeoisie qui s'enrichit, la noblesse a besoin de se distinguer d'elle en intégrant la cour ; le Roi a besoin de la noblesse pour constituer sa cour ; la bourgeoisie s'approprie les codes de la noblesse dans son besoin de se distinguer. Un habitus aristocratique se fait jour : « Pour s'imposer, il faut cultiver d'autres qualités que celles qui assurent la victoire dans les

[1] Norbert ÉLIAS, *La civilisation des mœurs…, id.*, p. 165-167.
[2] Norbert ÉLIAS, *La dynamique de l'Occident …, op.cit.*, p. 265.
[3] *Id.*, p. 228.

passes d'armes : la réflexion, la prévision à long terme, la maîtrise de soi, la régulation rigoureuse de son émotivité, la connaissance du cœur humain et du champ social. »[1]

Norbert Élias utilise le terme d'habitus : la « réorganisation totale des relations humaines n'est pas sans incidence directe sur cette transformation de l'habitus, dont le résultat provisoire est notre manière "civilisée" de nous comporter et de sentir »[2]. La formation de cet habitus est le résultat des relations de concurrence entre la noblesse et la bourgeoisie : « La rivalité qui la met [la société de cour] aux prises avec les groupes bourgeois ne date pas seulement de la fin du XVIII[e] et du début du XIX[e] siècle, l'aristocratie de cour est dès l'origine menacée dans son existence même par les couches bourgeoises, à la pression desquelles elle est sans arrêt exposée. Mieux, la curialisation de la noblesse ne s'explique *que* par la poussée des milieux bourgeois. » [3]

La Révolution marque une rupture. Les contraintes sociales ne sont plus celles de la cour mais résultent de la concurrence économique. Pour l'auteur, l'habitus aristocratique élaboré dans la société de cour est transféré à la vie privée : « Les règles de la sociabilité, la décoration de la maison, le cérémonial des visites et des repas font partie maintenant de la *vie privée.* »[4] Un nouvel habitus bourgeois se met en place. Il s'élabore dans un double mouvement, en s'appropriant l'habitus aristocratique tout en élaborant de nouvelles sensibilités et pratiques correspondant aux nouvelles contraintes professionnelle et économique :

> Des groupes bourgeois affichent de plus en plus une fierté spécifiquement bourgeoise. Ils opposent aux préceptes et aux tabous de l'aristocratie de cour leur propre code de comportement ; ils opposent le travail à l'oisiveté aristocratique, le naturel à l'étiquette, le souci de la science au souci du savoir-vivre, ils exigent le contrôle bourgeois des monopoles clefs, la réforme de l'administration fiscale et militaire. Ils opposent surtout la « vertu » à la « frivolité » de la cour. Le code réglant les relations entre les sexes, la barrière dont s'entoure la sphère sexuelle de l'économie pulsionnelle sont toujours plus sévères dans les couches moyennes et les couches bourgeoisies montantes que dans la couche supérieure aristocratique. [5]

L'habitus bourgeois décrit ici par Élias a été repris par de nombreux auteurs. L'influence de ses textes sur les sciences sociales est grande. En effet, aujourd'hui encore, les thèmes du contrôle de soi, de la privatisation de la vie bourgeoise séparant vie publique et privée, l'importance donnée aux manières de table ainsi qu'au vocabulaire courant caractérisent la « culture bourgeoise »[6] ou la « classe bourgeoise »[7] dans une logique de distinction.

Cependant, si Norbert Élias s'intéresse à la bourgeoisie, ce n'est pas pour proposer un modèle – habitus ou ethos – bourgeois, mais pour mieux comprendre la société de cour. De même, s'il étudie la société de cour, ce n'est pas pour identifier un modèle permettant de mieux comprendre notre « civilisation » contemporaine. Il me semble que le véritable objet de recherche de l'auteur soit la compréhension logique de la formation de ces divers modèles, processus qu'il identifie comme le « processus de civilisation » :

---

[1] Norbert ÉLIAS, *La dynamique de l'Occident …, op.cit.*, p. 242.
[2] *Id.*, p. 190.
[3] *Ibid.*, p. 283.
[4] *Ibid.*, p. 287.
[5] *Ibid.*, p. 286, 297.
[6] Béatrice LE WITA, *Ni vue, ni connue : approche ethnographique de la culture bourgeoise*, Paris, Maison des sciences de l'Homme, 1995 [1988].
[7] Michel PINÇON et Monique PINÇON-CHARLOT, *Sociologie de la bourgeoisie*, Paris, La Découverte & Syros, 2003 (2000).

> Quand on regarde la trajectoire générale de ces processus à travers les siècles, on constate une tendance marquée au nivellement du niveau de vie et des normes de comportement, à l'effacement des grands contrastes. Mais ce mouvement ne s'accomplit pas toujours d'une manière rectiligne. Chaque fois qu'un mode de comportement passe, à la suite d'un mouvement d'extension, d'un cercle limité à un cercle montant plus vaste, on peut distinguer deux phases. La phase de colonisation et d'assimilation au cours de laquelle la large couche inférieure est, bien que montante, encore nettement dominée par la couche supérieure dont elle imite les comportements ; c'est le groupe dominant qui lui communique, consciemment ou inconsciemment, ses modes de conduite. Cette phase est suivie de la phase de refus, de la différenciation ou de l'émancipation, caractérisée par l'accroissement de la force sociale et de la conscience de soi du groupe montant ; le groupe supérieur répondant à cette évolution par une réserve, par un isolement plus marqués, les contrastes et tensions ne cessent de se préciser pendant cette phase. Ces deux tendances, l'assimilation et la distinction, l'attraction et la répulsion coexistent, comme toujours, dans chacune de ces phases ; nous avons affaire une fois de plus à des relations *ambivalentes*.

Pierre Bourdieu développe amplement la logique de ce processus social dans *La distinction*[1]. Il utilise les termes d'ethos bourgeois et aristocratique et décrit une bourgeoisie « ascétique » dominée de la même façon qu'Élias lorsqu'il développe l'idée d'une classe ascendante, au Surmoi plus développé que celui des classes supérieures : « Il ne renie jamais l'effort immense qu'exige la montée individuelle ; il renie encore bien moins la menace d'en bas et d'en haut, le feu croisé qui attend ceux qui entreprennent leur montée individuelle. »[2]

Les sociologues du sport travaillant avec les concepts bourdieusiens décrivent les pratiquants de la voile de plaisance comme appartenant à la bourgeoisie ascétique et dominée en termes de capital économique, opposée à une bourgeoisie hédoniste, dominante économiquement et pratiquant le motonautisme.[3]

L'apport éliasien est donc double : d'une part, il met en évidence des habitus propres à des configurations sociales historiques comme la société féodale, noble ou bourgeoise et d'autre part, il décrit un processus dynamique où ces configurations singulières résultent de l'interaction entre les couches sociales.

Ainsi, l'idée d'un modèle bourgeois défini au 19e siècle et stable dans le temps, idée développée par des chercheurs se référant à Norbert Élias, ne prend pas en compte la dimension dynamique de la pensée de l'auteur.

En effet, la thèse d'un modèle bourgeois stable se réfère à la notion de longue durée : les changements dans les habitus ne s'observeraient que sur des périodes très longues. Des mentalités singulières formées à une période déterminée et dans un contexte social particulier se maintiendraient dans la durée. Ces habitus, ethos ou mentalités expliqueraient les pratiques et représentations observées. Ces hypothèses seront développées par l'Ecole des Annales.

Les activités sportives comme maîtrise de la violence

Norbert Élias reprend la thèse d'un processus de civilisation renforçant l'autocontrôle pour interpréter les pratiques sportives. L'ouvrage est intitulé : *Sport et*

[1] Pierre BOURDIEU, *La distinction… op. cit.*
[2] Norbert ÉLIAS, *La dynamique de l'Occident…,id*., p. 294.
[3] Pierre FALT, « Les usages sociaux de la croisière »…, *op. cit.*

civilisation. La violence maîtrisée. Les auteurs décrivent l'euphémisation de la violence sociale à travers les différents sports.[1] Le yachting, comme l'alpinisme, font partie des sports de pleine nature où la violence envers autrui apparaît comme sublimée dans une lutte avec les éléments naturels. Ils correspondent ainsi aux critères de civilisation éliasiens.

Les thèses d'Élias ont également été reprises par les historiens et sociologues du sport. Ceux-ci proposent une interprétation de la naissance et de l'évolution des sports depuis le 19e siècle. Ainsi, les jeux traditionnels sont nettement distingués des sports et de la gymnastique. Le sociologue Jacques Defrance date de la période 1770-1820 « l'invention par la bourgeoisie des caractéristiques essentielles de l'exercice au sens contemporain – qu'il soit défini comme gymnastique ou plus tard, comme sport »[2].

Dans la droite ligne du processus décrit par Élias, la bourgeoisie est considérée comme une classe dominée par l'aristocratie. Elle développe donc un modèle d'éducation physique qui repose sur des valeurs opposées à celles de la cour : la valorisation du travail, de l'exercice efficace, simple et rationnel, de l'apprentissage et donc de l'éducation des enfants.

Après la Révolution française, la bourgeoisie accède au pouvoir aux côtés de l'aristocratie. Les rapports de force changent : il s'agit d'une nouvelle période dans l'histoire de l'éducation physique et sportive. L'exercice physique, inventé par la bourgeoisie, est alors approprié par la noblesse. En retour, la bourgeoisie transforme également ses pratiques : « Elle transforme ses conceptions et l'idéal qu'elle poursuit en se rapprochant d'autant plus des valeurs de l'ancien groupe dominant, qu'elle n'a plus les mêmes raisons de s'y opposer. » Pour Jacques Defrance, un nouveau cycle apparaît en 1870 avec l' « apparition de la concurrence sportive », calquée sur le modèle anglais. Le modèle dominant de la période précédente, la gymnastique, est alors approprié par les classes dominées. Les sports anglais, et notamment ceux de pleine nature, sont plébiscités par les classes bourgeoises dominantes.

Sensibilité à la nature, dégoût citadin et autocontrôle

Pour Norbert Élias, la sensibilité à la nature et son corollaire, le dégoût de la vie citadine, sont des sentiments liés au processus de curialisation. Souvent attribuées à la période de la révolution industrielle, ces sensibilités sont exprimées bien avant par les nobles quittant leurs terres pour la vie à la cour. « La vie à la campagne apparaît comme le symbole de l'innocence perdue, de la simplicité libre et naturelle ; on l'oppose volontiers à la vie citadine, à la vie de cour, à ses contraintes, à ses obligations hiérarchiques compliquées, au contrôle de soi sévère qu'elle demande à chacun » : c'est « le romantisme aristocratique »[3].

L'auteur ne cherche pas à confondre la sensibilité romantique des sociétés de cour et celle bourgeoise, « mais [elles] ont des particularités structurelles communes qui doivent être interprétées comme les manifestations d'un seul et même bouleversement de la formation sociale tout entière, bouleversement s'opérant dans un sens donné, irréversible, et comportant les mêmes motifs fondamentaux à des niveaux différents. »[4] Ce bouleversement est le processus de civilisation définit par l'auteur comme le renforcement des contraintes sociales - extérieures et collectives - et de l'autocontrôle – intérieur et individuel. « Les mêmes motifs fondamentaux » observables à différentes époques sont les conséquences du renforcement de

[1] Norbert ÉLIAS et Eric DUNNING, *Sport et civilisation. La violence maîtrisée*, Paris, Fayard, 1994 [1986], p. 67.
[2] Extrait de la thèse de Jacques Defrance cité par B. DURING, *Des jeux aux sports*, Paris, Vigot, 1984, p. 36-37.
[3] Norbert ÉLIAS, *La société de cour*…, *op. cit*., p. 241.
[4] *Id.*, p. 243.

ces contraintes : idéalisation d'un passé plus ou moins lointain – la campagne, la nature vierge, l'océan originel, etc. – devenant le symbole d'un monde libre.

Un sentiment de liberté est lié aux espaces-temps mythique, historique et infantile où les individus n'étaient pas encore soumis à la sévérité de l'autocontrôle. Suivant une même logique, un sentiment d'aliénation est associé aux périodes où l'autocontrôle n'était pas encore aussi puissant.

L'originalité de l'auteur est de montrer que ce romantisme est propre aux couches supérieures – quelles qu'elles soient - du fait de leur soumission nécessaire à un fort autocontrôle afin de conserver leur position dominante :

> Aux sentiments positifs – on est fier d'appartenir à un rang social plus élevé, de mieux se maîtriser, d'avoir de meilleures manières, de descendre d'une meilleure famille, d'avoir bénéficié d'une meilleure éducation et d'une meilleure formation générale – se mêlent des sentiments négatifs qui visent l'ordre social établi et plus spécialement les contraintes extérieures. […] Ils trouvent parfois leur expression symbolique dans la projection d'idéaux personnels, dans la vision d'une vie plus libre et plus naturelle que le rêveur situe dans le passé. [1]

Les activités de loisir et sportives de plein air sont situées par l'auteur comme appartenant à ce processus d'idéalisation de la nature :

> Ajoutons, pour mieux éclairer le fond du problème, que les couches élitaires, et plus tard aussi les couches populaires, ont eu recours, les premières depuis longtemps, pour surmonter les suites de ce « sevrage », à des méthodes exemptes de tout romantisme : l'alpinisme, la pratique du ski, d'autres occupations sportives et de plein air et surtout la coutume, de plus en plus répandue dan les milieux citadins, des voyages de vacances font partie de ces courants. De même que les aristocrates curialisés introduisaient dans leurs jeux pastoraux leurs manières de cour, de même les membres de sociétés industrielles plus évoluées emportent vers la montagne, au bord de la mer, à la campagne leurs habitudes citadines. Mais en adoptant la deuxième solution, on renonce au déguisement. On ne rêve pas d'un monde passé. Ce nouveau « retour à la nature » n'a plus rien de nostalgique. Il ne supplée pas à des activités politiques, il ne prétend pas être une manière anodine d'échapper aux désagréments des contraintes autoritaires, il n'est pas un refuge pour sujets exclus de toute participation aux monopoles du pouvoir.[2]

Les vacanciers des bords de mer et les plaisanciers d'aujourd'hui renoncent-ils vraiment aux déguisements ? La tenue de plage, avec ou sans maillot de bain, n'est-elle pas un rappel de la tenue primordiale d'Eve et d'Adam ? Celle des plaisanciers, très majoritairement composée des tons de blanc et de bleu marine, n'est-elle pas une référence à la représentation d'une société distinguée incarnée par les yachtsmen d'avant-guerre et la Marine nationale, nommée aussi la Royale ?

[1] Norbert ÉLIAS, *La société de cour*…, *op. cit.*, p. 250-252.
[2] *Ibid*., p. 255.

Figure 86 : Les vestes polaires vendues aujourd'hui dans les magasins spécialisés dans le nautisme déclinent les nuances de la couleur bleue. Les couleurs verte, rose ou jaune sont réservées aux activités de glisse. Photographie S. Josso, 2002.

Pour les plaisanciers rencontrés lors de l'enquête, la navigation de plaisance est synonyme de liberté. Elle est un « refuge », un moyen « d'échapper aux désagréments des contraintes autoritaires » de la vie professionnelle ou plus généralement, de la vie à terre. Cette dernière est très souvent pour eux synonyme d'aliénation. L'autorité indiscutée du chef de bord ne serait-elle pas aujourd'hui « un refuge pour sujets exclus de toute participation aux monopoles du pouvoir » ?

Lors de l'écriture de ces lignes, en 1939, Norbert Élias n'a pas voulu élargir l'analyse faite du romantisme aristocratique aux pratiques de pleine nature de la société de loisir débutante. Il semblerait pourtant que ses intuitions concernant « les mêmes motifs fondamentaux » propres aux couches supérieures soient confirmées par les observations contemporaines.

Ainsi, la thèse éliasienne appartient à plusieurs paradigmes théoriques : évolutionniste, puisqu'elle suppose un processus de renforcement de l'autocontrôle ; structuraliste quand elle met en évidence la « certaine continuité thématique » entre le romantisme contemporain et celui de la cour ; individualiste lorsqu'elle construit ses hypothèses sur l'observation des sensibilités individuelles et recourt aux concepts freudiens. L'auteur associe ainsi des paradigmes qui ne paraissent pas compatibles aujourd'hui.

En effet, l'évolutionnisme a été en quelque sorte banni des sciences sociales lors du développement du structuralisme lévi-straussien. Le projet de la mise en évidence de structures anthropologiques universelles et transhistoriques a remplacé le projet évolutionniste jugé ethnocentrique et dangereux vis-à-vis de ses implications politiques coloniales. Les anthropologues se sont donc méfiés de l'œuvre d'Élias, jugée trop évolutionniste :

> L'anthropologie, contrairement à l'histoire, la science politique et la sociologie, a longtemps été rétive – elle le reste d'ailleurs encore en grande partie – à la pensée d'Elias. Cette pensée est considérée par certains anthropologues comme entachée du péché d' « évolutionnisme » et d' « ethnocentrisme », défauts rédhibitoires s'il en est. Cette double disqualification conduirait ainsi à condamner en bloc son œuvre, sans se donner la peine de chercher à la connaître vraiment dans ses évolutions, ses nuances et ses possibles contradictions. […] Pourtant, les mutations de la discipline elle-même, le rapport à sa propre histoire et aux autres disciplines en sciences humaines, la conduisent à être plus ouverte et sereine aujourd'hui, nous semble-t-il, face à l'œuvre d'Elias. Ces évolutions rendent largement caduques les attitudes trop réactives par rapport à l'évolutionnisme ou

> à l'eurocentrisme. L'anthropologie peut donc à la fois s'intéresser à Elias d'un point de vue théorique et soumettre ses théories à l'épreuve du terrain ethnographique. [1]

La lecture d'Élias permet en effet de s'apercevoir que l'évolutionnisme convoqué l'est dans une volonté d'explication du changement des pratiques et des sensibilités et non dans une perspective d'idéalisation de la « civilisation » occidentale. Le processus de civilisation décrit par l'auteur se réfère explicitement aux travaux freudiens sur la névrose, les conflits psychiques et la souffrance individuelle résultant d'un autocontrôle - ou Surmoi - trop fort.

Ainsi, l'auteur se réfère à un paradigme que l'on pourrait aujourd'hui qualifier d'individualiste. La mise en évidence d'habitus propres à une catégorie sociale holiste comme la noblesse ou la bourgeoisie ne peut s'expliquer que par le recours à l'échelle individuelle : les formations sociales globales résultent des interactions entre les individus. Lorsque les contacts interindividuels s'intensifient, un processus de renforcement des contraintes sociales et des autocontraintes individuelles se met en place.

La juxtaposition des échelles holiste et individualiste existe dans la théorie bourdieusienne par exemple. Cependant, la notion d'habitus individuel incorporé ne fait pas référence aux processus psychiques inconscients comme le fait Élias.

Il semblerait d'ailleurs que l'articulation théorique entre processus psychiques individuels et processus culturels et sociaux soit une problématique ayant été développée par peu d'anthropologues. Georges Devereux[2] a défini les bases d'une méthode de recherche ethnographique tenant compte de l'implication psychique du chercheur dans la construction de la recherche. Michel de Certeau[3] plaide pour une étude des inventions quotidiennes faites par les individus qui doivent jouer avec les normes établies. Plus récemment, François Laplantine[4] propose une démarche anthropologique sensible aux différents états que traversent les individus. D'autres, dont Jean-Pierre Warnier[5], incitent à relire Marcel Mauss[6], contemporain de Norbert Elias, et notamment son projet anthropologique d'étudier l'homme dans ses différentes dimensions psychique, sociale et physique. Irène Théry[7] prône également un retour à la lecture de Mauss pour comprendre le social à partir de la singularité des relations entre les personnes.

Le projet scientifique de Norbert Élias est de faire de « la psychologie historique ». Si l'histoire des changements des mentalités en Occident n'apparaît pas comme un objet de recherche pertinent pour les anthropologues, il en est autrement pour les historiens. Ces derniers ont ainsi été fortement influencés par la pensée d'Élias :

> La traduction du livre d'Elias connaît tout de suite un fort retentissement chez les historiens de l'école des *Annales*. Le livre avait été présenté au grand public par deux articles enthousiastes, l'un de François Furet dans *Le Nouvel Observateur*, l'autre d'Emmanuel Le Roy Ladurie dans *Le Monde*. […] Il faut se demander pourquoi ces deux historiens représentatifs à l'époque du courant des *Annales* se sont intéressés à l'œuvre d'Elias. *La civilisation des mœurs* est parue en France au moment où la pensée historique avait besoin d'un tel livre et était le mieux préparée à l'apprécier. Les historiens

[1] Sophie CHEVALIER et Jean-Marie PRIVAT, « Elias pour aujourd'hui et pour demain », p. 7-25 in : *Norbert Elias et l'anthropologie, « Nous sommes tous si étranges… »*, Paris, CNRS Editions, 2004, p. 8-10.
[2] Georges DEVEREUX, *De l'angoisse à la méthode…, op. cit.*
[3] Michel de CERTEAU, *L'invention du quotidien, T.1….op. cit.* et Michel de CERTEAU, Luce GIARD, Pierre MAYOL, *L'invention du quotidien. T.2…, op. cit.*
[4] François LAPLANTINE, *Le social et le sensible…, op. cit.*
[5] Jean-Pierre WARNIER, *Construire la culture matérielle…, op. cit*. et Marie-Pierre JULIEN et Jean-Pierre WARNIER, *Approches de la culture matérielle…, op. cit.*
[6] Marcel MAUSS, « Les techniques du corps »…, *op. cit.*
[7] Irène THÉRY, *La distinction de sexe…, op. cit.*

> annalistes étaient à la recherche d'un nouveau modèle d'interprétation du changement. Le changement est un mot vague mais un concept fondamental pour l'historien. L'histoire n'est pas plus la science du temps que la géographie n'est la science de l'espace, car ces deux dimensions sont le bien commun d'un grand nombre de disciplines. […] Mais certaines peuvent s'en abstraire alors que l'histoire en est incapable ; elle qui a pour tâche de rendre compte non pas des fondements des institutions, des pratiques et des représentations mais de leur instabilité. […] *La Civilisation des mœurs* a séduit les historiens français parce que le livre proposait un modèle de modernisation par la transformation des catégories mentales et des usages, assez proche du changement décrit par Philippe Ariès dans *L'Enfant et la famille* et par Michel Foucault dans l'*Histoire de la folie à l'âge classique*. Télescopage étrange pour la réception d'une œuvre dans laquelle on se plaisait à retrouver l'écho de deux livres écrits un bon quart de siècle plus tard. S'il y avait une filiation, c'est bien sûr d'Elias qu'elle procédait. [1]

Aux côtés d'une approche évolutionniste voulant rendre compte du changement, il est possible de distinguer dans l'œuvre d'Élias une pensée structuraliste définie comme une pensée de la relation, l'auteur expliquant la formation de la société de cour par les relations de concurrence qu'elle entretient avec la couche inférieure bourgeoise.

Cet aspect de l'œuvre d'Élias a fortement marqué la sociologie. Ainsi, Pour Anton Blok, Pierre Bourdieu aurait été influencé par la lecture de l'œuvre éliasienne : « Le livre de Bourdieu sur les distinctions culturelles en France au XX^{e} siècle a, de toute évidence, été influencé par le travail d'Élias sur la société de cour et le processus de civilisation »[2]. André Burguière partage le même point de vue :

> Est-ce le hasard ou l'intuition qui a poussé un sociologue, J. Baechler, à faire traduire en 1973, sur le conseil de son maître Raymond Aron, dans une collection qu'il dirigeait chez Calmann-Lévy, un ouvrage totalement inconnu en France, *Über den Prozess der Zivilisation*, dont la publication remontait à 1939 ? Totalement inconnu ? Non. Raymond Aron l'avait remarqué et en avait fait un compte-rendu élogieux dans *l'Année sociologique* lors de sa parution. Infatigable introducteur de la sociologie allemande dans notre pays, il l'avait fait connaître à ses élèves, à P. Bourdieu par exemple, qui en fait bon usage dans *La Distinction*.[3]

C'est donc par l'intermédiaire des travaux des sociologues et des historiens portant sur la société occidentale que j'ai été amenée à m'intéresser aux travaux de Norbert Élias. L'héritage conceptuel éliasien s'avère très important dès lors que l'on prend pour objet de recherche anthropologique une pratique culturelle appartenant aux catégories sociales dites supérieures.

Cependant, l'œuvre éliasienne a été appropriée fort différemment par les historiens et les sociologues. Les concepts sont « tirés » vers des problématiques spécifiques à l'histoire et à la sociologie : mentalités propres à une période historique ; luttes des acteurs pour la domination et logique de la distinction dans un champ social singulier. Il s'agit donc, pour l'ethnologue, de tenir compte de ces appropriations et ajustements conceptuels et de discuter de leur pertinence vis-à-vis de l'objet de recherche anthropologique.

---

[1] André BURGUIÈRE, « Le concept d'autocontrainte et son usage historique »…, *op. cit.*, p. 72-73.
[2] Anton BLOK, « Le centre vide », p. 107-115 in : *Norbert Elias et l'anthropologie, « Nous sommes tous si étranges… »*, Paris, CNRS Editions, 2004, p. 111.
[3] André BURGUIÈRE, « Le concept d'autocontrainte et son usage historique »..., *id*., p. 71-72.

2) L'influence arièsienne

L'historien Philippe Ariès est très souvent cité aux côtés de Norbert Élias dans les travaux en sciences sociales portant sur la bourgeoisie. André Burguière s'interroge sur la filiation entre les auteurs : « Pour Ariès, la proximité est plus troublante. Il utilise les mêmes sources qu'Elias, les traités de civilité puérile, et a même préfacé quelques années après la traduction française d'*Uber den Prozess des Zivilisation,* une réédition du *Traité de civilité puérile* d'Erasme (Ariès, 1977), sans faire la moindre référence à l'œuvre d'Elias. Certains passages de *L'Enfant et la famille* semblent démarquer le texte d'Elias, par exemple quand Ariès analyse les changements dans la manière d'évoquer la sexualité en présence des enfants. Mais rien n'autorise à penser qu'Ariès connaissait l'œuvre d'Elias. »[1]

La question de la filiation entre ces deux auteurs n'est pas celle qui m'intéresse ici. Par contre, elle permet de confirmer l'idée d'une certaine parenté entre ces œuvres. Il me semble alors important de préciser la part du travail de Philippe Ariès dans la construction d'un modèle d'habitation bourgeois ayant influencé les recherches ultérieures.

Le travail de cet auteur apparaît différent de celui de Norbert Élias dans la mesure où il propose une description des changements des représentations de l'enfance et de la famille et non un modèle expliquant ces changements. Il fait un lien entre « le sentiment de l'enfance » et « la famille sentimentale moderne ». Pour lui, le développement de l'idée de la famille vers le modèle conjugal moderne est lié au changement de la perception des enfants, reconnus peu à peu comme une classe d'âge distincte de celle des adultes – habits, jeux et institutions éducatives spécifiques. Il décrit les changements diachroniques des investissements sentimentaux, ces derniers étant concentrés, au Moyen Âge, sur une vie sociale très forte puis sur une vie familiale de plus en plus privée. Philippe Ariès oppose ces deux types d'investissements affectifs qui semblent s'exclurent l'un l'autre : « Les historiens nous ont appris depuis longtemps que le roi ne restait jamais seul. Mais en fait, jusqu'à la fin du XVII^{e} siècle, personne n'était seul. […] Cette sociabilité s'était longtemps opposée à la formation du sentiment familial, faute d'intimité. […] Dès le XVIII^{e} siècle, la famille commence à prendre ses distances à l'égard de la société, à la refouler au-delà d'une zone de vie privée toujours plus étendue. »[2]

L'opposition entre une vie sociale et affective assurée en dehors de la famille et celle vécue au sein de la famille conjugale se manifeste par des changements matériels et notamment par l'organisation domestique. Ainsi, l'auteur développe l'idée d'une adéquation entre organisation spatiale et sociale :

> L'organisation de la maison répond à ce souci nouveau de défense contre le monde. C'est déjà la maison moderne qui assure de l'indépendance aux pièces en les ouvrant sur un couloir d'accès. Si elles communiquent entre elles, on n'est plus obligé de les traverser toutes pour passer de l'une à l'autre. […] Cette spécialisation des pièces de l'habitat, dans la bourgeoisie et la noblesse d'abord, est certainement un des plus grands changements de la vie quotidienne. Il répond à un besoin nouveau d'isolement. […] On vivait jadis en public et en représentation, et tout se faisait oralement, par conversation. Désormais on sépare mieux la vie mondaine, la vie professionnelle et la vie privée : à chacune sera affecté un local approprié, la chambre, le cabinet, le salon. […] L'ancienne bienséance était un art de vivre en commun et en représentation. La nouvelle politesse oblige à la discrétion et au respect de l'intimité d'autrui. […] L'arrangement de la maison, la réforme des mœurs laissent une plus grande place à l'intimité : celle-ci est remplie par une famille réduite aux parents et aux enfants, d'où sont écartés les serviteurs, clients, amis. Les

[1] André BURGUIÈRE, « Le concept d'autocontrainte et son usage historique »…, *op. cit.*, p. 73.
[2] Philippe ARIÈS, *L'enfant et la vie familiale sous l'Ancien Régime*, Paris, Seuil, 1973 [1960], p. 299-300.

> lettres du général de Martange, écrites à sa femme entre 1760 et 1780, permettent de mesurer les progrès d'un sentiment de la famille, dépouillé de tout archaïsme, devenu identique à celui du XIX^e^ siècle et du début du XX^e^ siècle. […] « Je me fais une grande fête de me retrouver avec toi dans notre pauvre petit domaine, et n'aurais point de souci plus cher que celui d'arranger ta chambre et de rendre notre séjour commode et agréable ». C'est déjà le goût moderne de l'intimité qui oppose la maison, objet d'un bricolage fervent, au monde extérieur. [1]

Cette thèse, développée par Norbert Élias vingt ans plus tôt, sera par la suite amplement utilisée par les chercheurs s'intéressant à l'organisation domestique. Le lien entre l'organisation de la maison et les changements de la sociabilité semble évident. Il ne fait pas l'objet d'un questionnement.

L'auteur travaille sur une période longue, du Moyen Âge au 20^e^ siècle. Ce travail comparatif diachronique lui permet de dégager des liens logiques entre l'organisation domestique et la sociabilité. Dans la préface rédigée pour la réédition de 1973, il commente ainsi la disposition intérieure des palais florentins du 15^e^ siècle : « Sans doute ne connaît-on pas la destination des pièces d'habitation, si tant est qu'elles en avaient déjà une. Peut-être le studiolo, ancêtre de notre cabinet, a-t-il été dans cette société humaniste, la première forme de spécialisation de l'espace privé. Et cependant, on a commencé alors à orner de petits objets, à la manière de nos bibelots, ces pièces sans fonction précise, mais vouées à la vie privée. […] Il est normal qu'en un espace aussi privatisé, un sentiment nouveau se soit développé entre les membres de la famille, et plus particulièrement entre la mère et l'enfant. »[2]

Le lien entre un aménagement « privatisé » et la naissance du « sentiment nouveau » de la famille conjugale et plus particulièrement celui de l'attachement maternel est qualifié de « normal » par l'auteur. La relation entre l'espace privatisé et le sentiment de la famille n'est pas clairement définie, même si la structure de la phrase laisse supposer que c'est l'aménagement de l'espace qui induit le sentiment. En effet, l'organisation domestique n'est pas son objet de recherche. L'intérêt qu'il porte à la disposition spatiale du palais florentin ne se conçoit que dans la démonstration de sa thèse : la naissance d'un sentiment nouveau vis-à-vis de la famille conjugale et de la place de l'enfant. Néanmoins, ces lignes, comme celles de Norbert Élias, ne furent pas sans conséquences sur la façon de traiter l'organisation domestique dans les sciences sociales. Une relation d'équivalence logique, « normale », non questionnée, est établie entre l'habitation domestique et la sociabilité familiale. L'une est le reflet de l'autre, et vice-versa.

Cette relation est établie sur la longue durée. Elle est pensée à partir d'un modèle théorique holiste, que l'on peut qualifier de « macrosocial ». Peut-on alors l'appliquer à la compréhension de situations « microsociales », observées dans la synchronie et à l'échelle interpersonnelle, comme par exemple les relations entre la mère et son enfant dans un palais florentin ou encore les relations familiales à bord d'un voilier de plaisance ?

S'il est « normal » que l'aménagement du palais développe des relations sentimentales au sein de la famille conjugale, est-il tout aussi « normal » que l'aménagement du voilier développe des relations plus autoritaires et patriarcales que dans l'habitation à terre ? Cette question épistémologique me paraît fondamentale dès lors que l'on utilise les travaux inspirés des œuvres de Norbert Élias et de Philippe Ariès pour développer une problématique anthropologique.

Une remarque similaire s'impose à propos de l'utilisation du terme de bourgeoisie. En effet, dans la conclusion de *L'enfant et la vie familiale sous l'Ancien Régime*, l'auteur utilise le modèle de la bourgeoisie. Alors qu'Élias propose d'expliquer de façon dynamique la

[1] Philippe ARIÈS, *L'enfant et la vie familiale sous l'Ancien Régime…, op. cit.*, p. 300-303.
[2] *Id.*, p. 24.

formation d'ethos singuliers – aristocratique et bourgeois - par l'interaction entre les classes, Ariès a recours à l'idée d'un « phénomène bourgeois » pour expliquer les changements de mentalités concernant l'enfant et la famille :

> La famille moderne a retiré de la vie commune, non seulement les enfants, mais une grande partie du temps et du souci des adultes. Elle correspond à un besoin d'intimité et d'identité : les membres de la famille sont réunis par le sentiment, l'accoutumance et le genre de vie. Ils répugnent aux promiscuités imposées par l'ancienne sociabilité. On conçoit que cette emprise morale de la famille ait été à l'origine un phénomène bourgeois : la grande noblesse et le peuple, aux deux extrémités de l'échelle sociale, ont conservé plus longtemps la traditionnelle bienséance, et sont demeurés plus indifférents à la pression du voisinage. Il existe donc un rapport entre le sentiment de la famille et le sentiment de classe. […] Or il vint un temps où la bourgeoisie n'a plus supporté la pression de la multitude ni le contact avec le peuple. Elle a fait sécession : elle s'est retirée de la vaste société polymorphe pour s'organiser à part, en milieu homogène, parmi ses familles closes, dans des logements prévus pour l'intimité, dans des quartiers neufs, gardés de toute contamination populaire. La juxtaposition des inégalités, jadis naturelle, lui devenait intolérable : la répugnance du riche a précédé la honte du pauvre. La recherche de l'intimité, les besoins nouveaux de confort qu'elle suscitait (car il existe un rapport étroit entre le confort et l'intimité) accentuaient encore l'opposition des genres de vie matériels du peuple et de la bourgeoisie. [1]

Philippe Ariès décrit la « sécession » de la bourgeoisie avec les mentalités d'alors et son organisation propre visant à séparer les lieux et les gens. Il n'explique pas la formation du « phénomène bourgeois ». Au contraire, c'est « la classe bourgeoise » qui donne du sens aux changements des mentalités, si bien décrits tout au long de son ouvrage. Elle devient même une explication de ces changements. L'auteur attribue à la classe bourgeoise une dynamique singulière, une volonté qui lui est propre : c'est elle qui « n'a plus supporté », « a fait sécession », « s'est retirée » et a suscité des « besoins nouveaux de confort ». Elle s'oppose alors de façon radicale aux classes populaires et à la noblesse que la promiscuité ne répugne pas encore. L'auteur réifie une classe bourgeoise qui incarne les nouvelles sensibilités observées dans la diachronie. Elle se constitue en rupture avec les autres classes : c'est un véritable « phénomène bourgeois ».

Ce dernier est supposé avoir une telle force qu'il s'imposerait peu à peu à l'ensemble de la société et se maintiendrait jusqu'à nos jours :

> Cette évolution de la famille médiévale à la famille du XVII^{e} siècle et à la famille moderne, fut longtemps limitée aux nobles, aux bourgeois, aux riches artisans, aux riches laboureurs. Encore au début du XIX^{e} siècle, une grande partie de la population, la plus pauvre et la plus nombreuse, vivait comme les familles médiévales, les enfants ne restaient pas chez leurs parents. Le sentiment de la maison, du « chez soi », du home, n'existait pas pour eux. Le sentiment de la maison est une autre face du sentiment de la famille. A partir du XVIII^{e} siècle et pour longtemps, jusqu'à nos jours, le sentiment de la famille se modifia très peu. Il resta tel qu'on l'observe dans les bourgeoisies rurales ou urbaines du XVIII^{e} siècle. Par contre, il s'étendra de plus en plus à d'autres couches sociales. […] La vie familiale s'est désormais étendue à toute la société, au point qu'on a oublié son origine aristocratique et bourgeoise. [2]

[1] Philippe ARIÈS, *L'enfant et la vie familiale sous l'Ancien Régime…, op. cit.,* p. 314-316.
[2] *Id.*, p. 306-307.

À travers ces lignes, on aperçoit la différence de position entre Élias et Ariès. Le premier s'est toujours défendu d'identifier la société de cour à la naissance d'une mentalité singulière. L'étude de la société de cour n'est pas une fin en soi : elle permet surtout de s'interroger sur la nature du changement de la société occidentale. C'est une position de sociologue. La formation d'un habitus ou d'un ethos bourgeois est liée aux relations qu'entretient la couche bourgeoise avec les autres couches, qu'elles soient supérieures ou inférieures. Il ne réifie pas un ethos bourgeois déterminé une fois pour toute. Au contraire, comme l'équilibre entre les couches sociales varie sans cesse, les habitus évoluent aussi. Certes, Élias fait l'hypothèse que cette évolution se fait dans un sens précis : le renforcement de l'autocontrôle. C'est d'ailleurs ce que lui reprochent ses critiques, le taxant d'évolutionnisme. Cependant, à différentes reprises, il atténue son hypothèse. Surtout, il ne propose pas un ethos bourgeois né au 18e siècle, en rupture avec la société antérieure et les autres couches sociales et qui se perpétuerait sans changement et se diffuserait à l'ensemble des couches sociales.

Par contre, Philippe Ariès souhaite montrer la naissance d'une mentalité radicalement nouvelle : le sentiment de la famille. Il identifie une configuration sociale singulière, la bourgeoisie, comme la classe porteuse de cette mentalité. Il ne propose pas une lecture dynamique de la classe bourgeoise. Au contraire, elle a une naissance, au 18e siècle, et se maintient jusqu'à la période contemporaine de l'auteur, c'est-à-dire en 1960. Les changements observés résultent de la diffusion progressive du phénomène bourgeois à l'ensemble du corps social. La volonté d'Ariès est de rappeler l'origine bourgeoise du sentiment de la famille contemporain. Dans la préface ajoutée à l'édition de 1973, il fait état des critiques faites à sa thèse par ses pairs, et notamment son « souci trop grand, "obsessionnel", de l'origine » : « C'est un défaut qu'on peut difficilement éviter quand on procède par voie régressive, comme je le fais toujours dans mes recherches. Il introduit trop naïvement le sens du changement qui, en réalité, n'est pas innovation absolue mais le plus souvent recodage. »[1]

L'auteur reconnaît les limites de sa théorisation dues, selon lui, à sa méthode de recherche. Il semble cependant que la volonté des historiens à attribuer une naissance à un objet de recherche est toujours présente.

Ainsi, en 1995, un collectif d'historiens publie un ouvrage sur « l'avènement des loisirs » : « Notre projet consiste donc à suivre l'invention des manières de se représenter, d'utiliser ou simplement de vivre une gamme de temps disponibles, peu à peu insérés au cœur de la charpente temporelle des sociétés occidentales, entre 1850 et 1960. »[2] L'historien Alain Corbin s'est aussi attaché à décrire la naissance du « désir de rivage »[3] en Occident. Monique Eleb et Anne Debarre se sont intéressées à « l'invention de l'habitation moderne »[4] à Paris à la fin du 19e siècle. Frédéric Delaive, sous la direction d'Alain Corbin, écrit une thèse sur « la genèse du premier loisir moderne à Paris et dans ses environs ». L'objet de sa recherche, le canotage parisien, est considéré par l'auteur comme le « premier loisir moderne » à l'origine de l'activité plaisancière en France : « Toutes ces raisons […] nous permettent d'affirmer que le canotage est le premier loisir moderne, l'ancêtre de la plaisance et même des loisirs d'évasion et de plein air tels qu'ils se pratiquent actuellement. » [5]

Ainsi, pour Frédéric Delaive, « grâce au canotage, la bourgeoisie et les classes moyennes ont, pour la première fois, expérimenté des usages et des rythmes temporels et corporels qui, à maints égards, existent toujours notamment sous la forme des jeux sportifs de pleine nature ou dans la transe du samedi soir. […] Arrivé au terme de son évolution propre,

[1] Philippe ARIÈS, *L'enfant et la vie familiale sous l'Ancien Régime…, op. cit.,* p. 11-12.
[2] Alain CORBIN, *L'avènement des loisirs…, op. cit.,* p. 9.
[3] Alain CORBIN, *Le territoire du vide…, op. cit.*
[4] Monique ELEB et Anne DEBARRE, *L'invention de l'habitation moderne…, op. cit.*
[5] Frédéric DELAIVE, *Canotage et canotiers de la Seine…, op. cit*., p. 392.

le premier canotage s'est scindé en activités nautiques distinctes. Sous l'influence des canotiers sérieux et du sport anglais, sa branche athlétique s'est métamorphosée en sport nautique, *rowing* et *yachting*. »[1]

Le yachting comme pratique de navigation et d'habitation pour le loisir le long des côtes maritimes françaises semble pourtant exister dès le premier quart du 19e siècle, indépendamment de l'évolution du canotage, « premier loisir moderne ». Ainsi, le *Dictionnaire de Marine* de 1825 donne au yacht la définition suivante : « Le yacht ou yac est un bâtiment de plaisance, ayant la distribution intérieure d'une petite maison, toutes les commodités pour le coucher, le manger. »[2] L'historien Nicolas Guichet[3] précise que les conditions juridiques nécessaires au développement du yachting ont été acquises après 1850. Cependant, même peu important quantitativement, le yachting existe sur les côtes françaises au début du 19e siècle. Le yacht de mer est utilisé tant pour la promenade que pour la course.

On peut supposer que le yachting du début du 19e siècle est une activité de loisir pratiquée par des personnes issues des métiers maritimes : marines de guerre, de pêche et de commerce, comme Auguste Pagelet, yachtsman et capitaine au long cours cité par Nicolas Guichet. L'expérimentation d'un temps de repos aux côtés d'un temps de travail existe donc aussi sur les côtes du littoral. Elle ne semble pas propre au canotage parisien. De plus, la constitution d'une activité de régate, aux côtés de celle de la promenade en mer, existe officiellement au Havre dès 1840[4]. La présence de yachts anglais en Manche depuis la fin du 18e siècle a probablement largement influencé le développement du yachting en France, bien avant la « métamorphose » du canotage en *rowing* et *yachting*.

De plus, les « usages » et « rythmes temporels et corporels » du yachting en mer me paraissent bien différents de ceux des autres loisirs et sports de pleine nature. Les conditions de la navigation en mer et l'aménagement des bateaux de plaisance forment un cadre au sein duquel les plaisanciers doivent inventer des manières d'habiter et de naviguer.

Certes, des points communs traversent le canotage et le yachting : des personnes issues des classes supérieures et moyennes recherchent sur l'eau, au contact de la « nature », la « liberté » perdue en ville ou dans l'activité professionnelle. Les figures idéalisées du marin et de l'explorateur semblent porter le développement de ces loisirs d'eau douce et d'eau salée. Cependant, pourquoi instituer l'un d'eux comme originel ? Pourquoi réduire les singularités de l'un aux particularités de l'autre ?

La peur de l'anachronisme pousse les historiens des mentalités à circonscrire leur objet de recherche et à définir la date de sa « naissance ». Cependant, définir les limites de son objet de recherche n'est pas réifier sa naissance. Or, on observe souvent un passage d'une définition de limites méthodologiques à une réification de ces limites en « naissance » ou « mort » de l'objet.

Pour André Burguière, la posture de « l'invention » hérite des grands modèles évolutionnistes tout en cherchant à s'en défaire :

> La forme la plus récente de représentation vectorisée du changement que l'on trouve chez les historiens comme substitut au concept de modernisation utilise la métaphore de l'invention. On ne parle plus des origines d'une institution ou d'une formation sociale mais de son *invention*. C'est l'invention de la ville, du couple, du chômage, etc. Cet abus de langage vise à réinscrire dans une temporalité précise et quasi événementielle, (l'invention n'est pas située à une date précise mais à une époque déterminée) des réalités considérées jusque-là comme intemporelles ou appartenant à la très longue durée. En

[1] Frédéric DELAIVE, *Canotage et canotiers de la Seine…, op. cit*., p. 527 et 531.
[2] WILLAUMEZ, *Dictionnaire de Marine*, Paris, Bachelier, 1825.
[3] Nicolas GUICHET, *Naissance et développement de la navigation de plaisance au XIXe siècle…, op. cit*.
[4] François CARN, « La naissance du yachting moderne. Histoire des yacht-clubs français », *Monuments historiques*, N° 199, 1995, p. 68-72.

> présentant la genèse de la modernité comme surgissement autonome, l'historien retient de l'idée d'évolution ce qui sert à expliquer le présent, c'est-à-dire le caractère irréversible et instituant de la transformation sans avoir à s'encombrer d'une représentation du cours de l'histoire comme d'un déroulement linéaire et progressif qui rappellerait fâcheusement le culte du progrès du XIX^{e} siècle. [1]

La métaphore de l'invention hérite également de l'idée éliasienne de l'autoproduction de la société comme explication du changement. Certes, en décrivant l'invention – la naissance, l'avènement – des loisirs modernes de pleine nature, les historiens des mentalités proposent une lecture du développement de pratiques – le canotage, les bains de mer ou le yachting – en lien avec la société singulière dans laquelle elles s'observent. Ils s'opposent ainsi à l'idée d'une histoire de la navigation de plaisance commencée dès l'Antiquité avec, par exemple, la construction par Archimède d'un château flottant en 250 av. J. – C.[2] . Cependant, lorsque ces études instituent le canotage en « premier loisir moderne » et décrivent la naissance d'un « désir du rivage » ou celle de « la famille conjugale moderne », elles proposent aussi une lecture de la société du 19^{e} siècle comme fondatrice de la société d'aujourd'hui. Les modèles d'interprétation de la société du 19^{e} siècle élaborés par les historiens semblent toujours aussi pertinents pour expliquer le 20^{e} et le 21^{e} siècle. Le risque de l'anachronisme, à la source de cette méthodologie, semble paradoxalement se réaliser pour l'interprétation de la société contemporaine. En effet, la « société bourgeoise » d'aujourd'hui est pensée à partir de modèles « nés » au 19^{e} siècle.

Deux hypothèses se dessinent alors. La première est partagée par la grande majorité des chercheurs en sciences sociales travaillant sur « la bourgeoisie » : le modèle de la vie bourgeoise est effectivement « né » dans la société du 19^{e} siècle et se perpétue avec constance jusque dans la société française du 21^{e} siècle. Il garde ainsi sa valeur explicative dans la diachronie : les pratiques et représentations observées sont ainsi car elles sont bourgeoises. Cette façon d'envisager les choses permet d'expliquer des pratiques mais réduit du même coup l'analyse de leurs singularités contemporaines.

La deuxième hypothèse est celle de l'abus d'utilisation d'un modèle bourgeois « né » au 19^{e} siècle pour l'interprétation de « la société bourgeoise » contemporaine. La confusion faite par des chercheurs travaillant avec les hypothèses du courant de l'histoire des mentalités, entre la méthodologie et la réification de l'objet, pourrait expliquer l'importance de la diffusion, dans les sciences sociales, d'un modèle de la vie bourgeoise – habitus, ethos, valeurs, goûts, manières de table, d'habiter, de se distraire, de travailler, aménagement de l'espace, etc. – considéré comme fondateur et explicatif de la modernité occidentale. Il convient d'interroger ces deux hypothèses à la lueur des singularités des pratiques d'habitation des voiliers décrites dans les sources et observées sur le terrain.

C. Une culture bourgeoise ?

Les travaux effectués par les ethno-anthropologues français sur leur propre société sont rares et relativement récents. Longtemps, les recherches ont porté sur les figures de l'altérité au sein même de la société française, comme les Recherches coopératives sur programme entreprises dans le monde rural dans les années soixante et soixante-dix. Ce n'est

[1] André BURGUIÈRE, « Le concept d'autocontrainte et son usage historique » …, *op. cit.*, p. 74.
[2] Daniel CHARLES, *Histoire du yachting…, op. cit.,* p. 13.

qu'aujourd'hui qu'une démarche réflexive est menée, permettant de faire bouger les représentations de « l'Autre » et de lui donner, enfin, la parole[1].

J'ai montré que les travaux sur les sociétés de pêcheurs tendent à essentialiser une figure de l'Autre, notamment par le biais de celle du marin, ou bien à l'exclure, en se focalisant sur le bateau en tant qu'objet patrimonial.

Ce sont surtout des sociologues qui se sont intéressés à la société française urbaine. En s'inscrivant notamment dans la lignée de l'École de Chicago, des chercheurs ont travaillé sur la ville à partir des années soixante-dix, en tant que lieu offrant des modalités singulières d'habitation, de sociabilité et de travail. Cependant, peu d'études portent sur les populations dites bourgeoises.

1) Une définition insaisissable

Peut-on définir une culture bourgeoise à partir d'un terrain ethnographique ? Béatrice Le Wita souligne la difficulté de l'exercice, ainsi que ses limites : « La bourgeoisie échappe à toute mise en catégorie. Là où l'on pense la saisir, elle se dérobe. Là où l'on croit pouvoir la nommer, elle se soustrait à la définition. Pour conjurer ces dérobades permanentes et bâtir une problématique, il nous a fallu partir du mot. »[2] L'auteure tente alors d'établir une définition conceptuelle de la bourgeoisie par le biais des dictionnaires, des travaux d'historiens et de sociologues, mais l'objet s'échappe. Ce n'est ni l'habitation en ville, ni l'appartenance à une profession, ni un niveau de revenus, etc., qui permettront de le saisir. Finalement, la bourgeoisie se définit par ce qu'elle n'est pas : elle ne se confond pas avec la noblesse, le monde rural ou celui ouvrier. Elle est changeante : « Faudrait-il en conclure que les caractères propres de la bourgeoisie sont sa diversité, sa mobilité, sa variabilité dans le temps et dans l'espace et par là même, son impossible nomination, son invisibilité sociologique ? » [3]

Pour Béatrice Le Wita, cette difficulté d'identification a pour cause le mépris qui s'attache à la dénomination de bourgeois : « Constatant le regard malveillant que la société française porte sur une fraction d'elle-même, on s'est interrogé alors sur les faits visés par ce dénigrement. A partir de quels éléments s'alimente la calomnie ? Paradoxalement, la réponse fit émerger des valeurs constitutives d'une culture. Les choses se précisèrent donc : rendre compte de cette culture à travers l'étude de la personne bourgeoise. En clair : comment devient-on bourgeois ? »

2) L'expérience ethnographique d'une culture « naturelle »

C'est à partir de son expérience de terrain que Béatrice Le Wita élabore une interprétation de ce que peut être, aujourd'hui, l'appartenance d'une personne à la bourgeoisie. En visite chez ses informateurs, elle relève les redondances des discours et les détails de la vie quotidienne.

---

[1] Colloque Les grandes enquêtes pluridisciplinaires des années 60-70. Bilans et perspectives, Brest et Plozévet, Faculté Victor Ségalen, 16 et 17 mai 2008.

[2] Béatrice LE WITA, *Ni vue, ni connue. Approche ethnographique de la culture bourgeoise*, Paris, Ed. de la Maison des sciences de l'homme, 1995 [1988], p. 2.

[3] *Id.*, p. 45.

La réalité existentielle d'un milieu original s'est imposée dès les premiers moments de l'enquête de terrain : aménagement et décoration de grands appartements, collection de canards ou d'œufs en onyx, vieilles et vastes demeures familiales, peintures et portraits d'ancêtres aux murs, rituel du thé pris au salon, inévitables pièces d'argenterie, promenades dans le parc, modes et manières d'être de ces hommes et de ces femmes polis, s'exprimant avec nuance ou ironie, cherchant sans cesse à maîtriser le jeu de l'entretien, citant les familles X ou Y comme s'il allait de soi que le chercheur les connût… L'individu disparaît, noyé dans un réseau dense de relations familiales et sociales. Ici le « je » est peu employé ; un « nous » royal signifie tout à la fois l'appartenance à un groupe et la distance du sujet par rapport à l'enquêteur. [1]

Les personnes rencontrées par l'auteure discutent la pertinence de la dénomination de bourgeois. Cependant, ils disent se reconnaître entre pairs. Ils se réfèrent à une certaine culture – bourgeoise - qui se traduit par des détails : « Maîtrisant l'art du détail qui va les différencier et à la façon d'un rituel les consacrer, les bourgeois "se reconnaissent" dans la foule urbaine. Leur tenue vestimentaire témoigne de l'appartenance au milieu. Plus exactement, elle est repérée intuitivement comme telle par les pairs. En effet, la différence recherchée ne fonctionne peut-être pas tant par rapport aux "autres", elle permet avant tout à un bourgeois de reconnaître et de se faire reconnaître par les siens. »[2]

Pour développer son intuition, Béatrice Le Wita se réfère aux travaux de Pierre Bourdieu sur la distinction et l'habitus de classe. La culture bourgeoise se transmet au sein de la famille puis par le bais d'institutions. Elle est incorporée et devient une « seconde nature ». Les règles bourgeoises sont alors considérées comme « naturelles » et « minimales »: « Les bourgeois considèrent leurs règles de savoir-vivre comme un état minimal auquel tout homme civilisé doit parvenir. Mais les particularismes subsistent, faisant de la *mediocritas* le propre de la bourgeoisie. »[3]

3) Une culture bourgeoise « très 19e siècle »…

La culture bourgeoise se définissant elle-même comme un état minimal de culture ou de savoir-vivre, elle n'a donc pas conscience de ses particularités. Béatrice Le Wita tente cependant de mettre celles-ci en évidence : « Trois éléments semblent pouvoir rendre compte de cette culture bourgeoise : l'art du détail, le contrôle de soi ou l'intériorité maîtrisée, la ritualisation du quotidien constitutive du passage de la sphère privée à la sphère publique. »[4] Les trois caractéristiques ressortant de son travail de terrain ne sont pas nouvelles, abondamment traitées par les historiens et les sociologues spécialistes du 19e siècle. Elle cite Norbert Élias et Max Weber pour argumenter l'idée d'un « ascétisme bourgeois fondé » sur la nécessité d'un « auto-contrôle ».

Les spécificités culturelles de la bourgeoisie du 19e siècle sont présentes chez les personnes rencontrées : l'étude montre que le contrôle sur les choses (art du détail dans la décoration, etc.), sur soi-même (art du détail dans l'habillement, contrôle du vocabulaire, du ton de la voix, de la posture, des manières de table, etc.), sur la mémoire familiale (importance accordée à la généalogie familiale) et dans les relations aux autres (respect d'un code de politesse, valorisation du self-contrôle etc.) ne sont pas propres à la bourgeoisie du 19e siècle.

[1] Béatrice LE WITA, *Ni vue, ni connue…, op. cit.,* p. 3.
[2] *Id.*, p. 76.
[3] *Ibid*., p. 76.
[4] *Ibid.*, p. 81.

Béatrice Le Wita s'intéresse également à la transmission d'un habitus bourgeois à travers l'éducation des enfants et des adolescents. La disposition spatiale du salon et le comportement des adultes qui s'y trouvent forment un cadre d'apprentissage au jeune enfant :

> Le jeune enfant, venu du jardin ou de sa chambre, courant à toute allure, sera arrêté par un regard ou des paroles bienveillantes. En fait, la disposition même des meubles – table basse, fauteuils et divan, objets, tapis – dessine les trajets possibles et discute les attitudes conformes. L'accès direct aux grandes personnes assises là est rendu difficile : l'enfant ne peut bien souvent que s'appuyer sur le dos d'un fauteuil ou se présenter de côté. On l'invitera, le tenant par l'avant-bras, à se mettre face à la personne qu'il désire voir. Il apprend ainsi à maîtriser le passage du dehors au-dedans, à cheminer progressivement de l'agitation au calme, du bavardage à la parole contrôlée. [1]

Aux femmes est attribué le rôle éducatif. Cette caractéristique, soulignée par les historiens à propos de la société bourgeoise du 19e siècle, est toujours de vigueur aujourd'hui : « C'est la mère qui maintiendra l'enfant, contre son gré parfois, dans les structures éducatives choisies. »[2] En enquêtant auprès des anciennes élèves des collèges Sainte-Marie, l'auteure dégage les particularités des valeurs associées au travail intellectuel : le contenu des apprentissages semble moins important que la méthode de travail. Les institutions éducatives forment les corps et les âmes : « C'est une imprégnation permanente qui structure la personne : connaissance de soi visant à la maîtrise de ses pulsions ; apprentissage de la rigueur et de la modestie ; lutte contre l'épate ; sentiment d'appartenance "à une classe" disparaissant sous le concept de générosité. »[3]

Béatrice Le Wita présente un tableau de la culture bourgeoise étrangement semblable à celui présenté par les historiens et sociologues spécialistes du 19e siècle. Elle fait appel à un cadre théorique holiste – bourdieusien et éliasien - qui raisonne en terme d'habitus de classe et de psychologie de classe : « Toute la personne bourgeoise, de son air aux inflexions de sa voix, est ainsi imprégnée des valeurs et schèmes culturels de son groupe. »[4]

4) Un modèle transposable ?

Béatrice Le Wita souligne cependant la diversité sociale de la « culture bourgeoise » : « Première et pressante demande : de quelle bourgeoisie parlez-vous ? L'hétérogénéité et la complexité de ce groupe social suggèrent en effet une mosaïque de comportements possibles. Ceux qui seront ici isolés ne sauraient donc représenter que des fragments de la diversité bourgeoise. »[5]

Elle précise que son enquête s'est effectuée auprès d'une bourgeoisie bien particulière : en majorité féminine, parisienne, catholique et assez fortunée, « que l'on a coutume d'appeler "la moyenne et haute bourgeoisie parisienne" ». Cependant, elle ne renonce pas au projet théorique holiste qui consiste à « donner un sens culturel global à la bourgeoisie, au-delà des inévitables catégorisations : grande, petite, moyenne, provinciale, juive, protestante, ancienne, récente, basse, haute, etc. »[6] Ainsi, en conclusion, elle souligne la

[1] Béatrice LE WITA, *Ni vue, ni connue…, op. cit.,* p. 87.
[2] *Id.*, p. 94.
[3] *Ibid.*, p. 132.
[4] *Ibid.*, p. 160.
[5] *Ibid.*, p. 4.
[6] *Ibid*., p. 5.

particularité de la « culture bourgeoise » à « placer à l'arrière-plan le "sujet" et ses aventures psychologiques. Particularisme notable dans une société où s'est développée une attention toujours plus soutenue, voire une hypertrophie du moi »[1].

Les résultats d'une enquête effectuée auprès d'une population féminine éduquée dans des institutions catholiques sont-ils transférables aux autres catégories bourgeoises ? La particularité de « placer à l'arrière-plan le "sujet" et ses aventures psychologiques » relève-t-elle de la « culture bourgeoisie » ou bien de l'idéologie catholique ? En choisissant de se référer à un cadre théorique holiste, l'auteure réduit la richesse et la diversité de son ethnographie à des « valeurs et schèmes culturels » déjà mis en valeur par les historiens et les sociologues. La singularité du groupe enquêté est diluée par la référence à de grands traits culturels « bourgeois » qui semblent se reproduire de façon stable depuis le 19e siècle. La problématique initiée au départ, celle de l'étude de la « culture bourgeoise », n'aurait-elle pas dû être réorientée au cours de l'enquête vers la singularité du terrain ? Comme par exemple, pour les femmes rencontrées, vers la question de l'effacement du « sujet » dans une société globale valorisant plutôt le narcissisme ?

Des questions analogues se sont présentées lors de l'analyse du corpus diachronique des plans de voiliers. En effet, l'organisation spatiale de ces derniers correspond à celle définie comme le type même de l'habitation bourgeoise par les chercheurs en sciences sociales. Est-il alors pertinent de convoquer ce modèle pour rendre compte de la singularité de la culture plaisancière ?

Le terrain d'enquête choisi par Béatrice Le Wita – la haute et moyenne bourgeoisie catholique parisienne – reprend les caractéristiques des « terrains » des historiens ou sociologues spécialistes de l'étude de la bourgeoisie : des sources datant du 19e siècle, souvent parisiennes et privilégiant plutôt les fractions hautes de la bourgeoisie. Par conséquent, la redondance des données collectées par l'auteure avec celles déjà mises en valeur en sciences sociales a pour effet de réifier l'hypothèse d'une culture bourgeoise dont « les valeurs et schèmes culturels » s'appliqueraient « à toute personne bourgeoise ».

Elle évoque la difficulté de traiter son objet de recherche en ethnologie :

> Pour mettre en place une vision globale et spécifique de la bourgeoisie, il nous a fallu l'affranchir des ombres projetées par deux représentations réductrices. L'une figure la bourgeoisie comme victime consentante de l'aristocratie, l'autre la décrit invariablement comme l'exploiteur éhonté de ses semblables. […] Or tout ne fut pas raisonnable. Et la culture bourgeoise se trouva réduite pour longtemps à la fonction économique et sociale qu'une fraction triomphante de la bourgeoisie a occupée pendant un temps de son histoire. C'est à ce niveau qu'il faudrait réintroduire, pour la dépasser, la notion de milieu et observer comment un modèle culturel se construit, fait d'emprunts et de rejets, se diffusant de mille manières dans l'ensemble du corps social. Cette position toute particulière de l'objet bourgeoisie rend complexe la question de sa légitimité dans la discipline anthropologique elle-même. En effet, il n'est pas dans la tradition de celle-ci d'étudier un groupe dominant. L'ethnologie des sociétés modernes atteste à l'inverse une fascination pour le local, privilégiant bien souvent les couches les plus éloignées socialement et culturellement de l'observateur.[2]

La question de la légitimité de l'objet bourgeoisie en anthropologie viendrait du fait qu'il n'est pas commun d'étudier un groupe dominant et proche du chercheur. La difficulté du sujet traité ne viendrait-il pas plutôt du cadre théorique utilisé, holiste et culturaliste ? Le projet de la mise en place d'une « vision globale et spécifique de la bourgeoisie », d'un

[1] Béatrice LE WITA, *Ni vue, ni connue…, op. cit.,* p. 160.
[2] *Id.*, p. 6-7.

« modèle culturel » bourgeois, est-il compatible avec un projet ethnologique fondé sur une observation précise et singulière ?

La notion de bourgeoisie a une longue histoire en sciences sociales. Y faire référence a pour conséquence de mobiliser l'héritage disciplinaire, théorique et paradigmatique qui y est associé.

D. La bourgeoisie comme catégorie sociale

Aujourd'hui, les sociologues hésitent à utiliser cette notion considérée également comme trop générale, incertaine, polémique et complexe. Ainsi, pour les auteurs du *Dictionnaire de sociologie*, « ce terme a une histoire si complexe et a donné lieu à tant de controverses que son usage en sociologie est problématique » : « La réticence de la sociologie contemporaine à reprendre ce concept tient à sa grande généralité et à l'incertitude de ces distinctions. Il reste néanmoins utilisé dans les approches structurales et globalisantes des formations sociales pour souligner l'étendue des inégalités entre les classes, les relations de domination politiques, économiques et culturelles (Bourdieu, [La Distinction], 1979). »[1]

Les travaux bourdieusiens utilisent en effet le terme de bourgeoisie, notamment avec la notion « d'ethos de classe bourgeoise » s'opposant à celle « petite-bourgeoise ». Les sociologues contemporains se réfèrent à d'autres paradigmes, notamment celui individualiste[2]. Par conséquent, les problématiques changent et l'utilisation de la notion de bourgeoisie, trop globale, n'apparaît plus pertinente.

Néanmoins, aujourd'hui, des travaux en sociologie du sport, et en particulier sur le nautisme, continuent d'utiliser la théorie bourdieusienne et la notion de bourgeoisie. D'autre part, les sociologues Michel Pinçon et Monique Pinçon-Charlot, à l'issue d'enquêtes auprès d'habitants de quartiers d'affaires, de pratiquants de la chasse à courre et de possesseurs de grandes fortunes françaises, proposent une « sociologie de la bourgeoisie »[3]. La notion, jugée incertaine, leur apparaît cependant opératoire.

1) Bourgeoisie et domination

Une classe dominante

Dans un travail récent, Michel Pinçon et Monique Pinçon-Charlot défendent l'idée d'une classe bourgeoise comme classe dominante : « Alors, disparues les vieilles familles ? D'un autre âge les dynasties bourgeoises, au même titre que les lignées nobles ? Bien au contraire nous entendons montrer que, s'il existe encore une classe, c'est bien la bourgeoisie,

[1] *Dictionnaire de sociologie* / sous la direction d'André Akoun et Pierre Ansart, Paris, Dictionnaires Le Robert/Seuil, 1999, p. 53-54.

[2] *La sociologie française contemporaine /* sous la direction de Jean-Michel Berthelot, Paris, PUF/Quadrige, 2003 [2000].

[3] Michel PINÇON et Monique PINÇON-CHARLOT, *Sociologie de la bourgeoisie*, Paris, La Découvete & Syros, 2003 [2000].

ces familles possédantes qui parviennent à se maintenir au sommet de la société où elles se trouvent parfois depuis plusieurs générations. […] Les travaux sur la haute société sont rares, laissant dans l'ombre privilèges et privilégiés. »[1]

Pour eux, la bourgeoisie est assimilée aux classes dominantes. Sa spécificité est sa richesse. S'ils évoquent la diversité souvent décrite par d'autres auteurs, c'est uniquement au sein d'une classe d'élite : « Il s'agit donc de lever un coin du voile qui recouvre pudiquement les mystères de la bourgeoisie et de montrer ce qui constitue en classe sociale un groupe apparemment composite. La noblesse fortunée y coexiste avec les familles bourgeoises. Des industriels, des hommes d'affaires, des banquiers, de vieille souche ou de récente extraction, y voisinent avec des exploitants agricoles, des hauts fonctionnaires, des membres de l'Institut, des généraux. […] Les bourgeois sont riches, mais d'une richesse multiforme, un alliage fait d'argent, de beaucoup d'argent, mais aussi de culture, de relations sociales et de prestige. » [2]

Comme Béatrice Le Wita, Michel Pinçon et Monique Pinçon-Charlot ont effectué leur terrain auprès de la haute bourgeoisie des beaux quartiers parisiens. Cependant, ils n'étendent pas leur définition de la bourgeoisie comme culture singulière à l'ensemble des classes sociales : ils choisissent de la définir comme la culture des classes dominantes. Alors que les travaux inspirés des écrits de Norbert Élias définissent la bourgeoisie à travers son opposition à la noblesse, ces auteurs, au contraire, l'assimilent à cette dernière : « La technologie sociale mise en œuvre par la bourgeoisie française, à savoir un rapprochement lent et raisonné avec la noblesse, qui a conduit à une quasi-fusion des deux groupes, paraît d'être d'une plus grande efficacité. »[3] Même si la *Sociologie de la bourgeoisie* est un ouvrage élaboré à partir d'un terrain singulier effectué auprès de la haute bourgeoisie, Michel Pinçon et Monique Pinçon-Charlot choisissent d'utiliser le terme général de « bourgeoisie ». Il s'ensuit alors une confusion : la haute bourgeoisie étudiée est-elle toute la bourgeoisie ? Pourquoi ne pas avoir intitulé l'ouvrage Sociologie des élites, de la classe dominante, de la noblesse ou de la haute bourgeoisie ?

Se dominer

En ayant recours au terme de bourgeoisie, Michel Pinçon et Monique Pinçon-Charlot se réfèrent-ils à l'idée d'un ethos bourgeois incorporé ? À une culture bourgeoise ? En effet, comme dans *Ni vue, ni connue*, ils définissent la bourgeoisie à partir d'un rapport au corps - ethos incorporé ou habitus bourdieusien – défini comme contrôle de soi, issu d'un apprentissage : « Par l'art de la conversation et le maintien du corps, le grand bourgeois contrôle l'image qu'il donne de lui-même, technologie sociale qui constitue une partie importante de son éducation et qui assure ainsi l'apparente métamorphose de qualités sociales en qualités naturelles. »[4]

> Les méthodes pédagogiques y sont fondées sur une responsabilisation des jeunes telle que l'autogestion y est souvent préférée à l'autoritarisme sans principe. […] Ces jeunes auront à assumer des responsabilités, dont la première sera sans doute d'assumer des héritages importants et de transmettre eux-mêmes à leurs héritiers la position acquise. Il n'est jamais trop tôt pour l'inculquer. Disposant, en raison de leur fortune, d'une grande liberté apparente, les jeunes héritiers doivent apprendre très tôt à se contrôler, à être eux-mêmes

[1] Michel PINÇON et Monique PINÇON-CHARLOT, *Sociologie de la bourgeoisie …*, *op. cit.,* p. 4.
[2] *Id.*, p. 6.
[3] *Ibid*., p. 43.
[4] *Ibid.,* p. 5-6.

> leur propre autorité. […] Ces établissements scolaires mettent l'accent sur les pratiques sportives, compléments indispensables du rapport au corps. […] Au-delà de cette symbolique corporelle, à laquelle participent le vêtement et les soins du corps, il s'agit de former le courage et de contrecarrer les effets nocifs d'une existence trop douillette. Bourgeoisie et noblesse pratiquent volontiers des sports qui présentent un certain danger, l'équitation et le polo, la voile, l'alpinisme ou encore choisissent des formes de chasse qui ne sont pas de tout repos comme la chasse aux grands fauves en Afrique ou en Asie, ou la vènerie. Cet aspect de l'éducation renvoie au souci du contrôle de soi, tant moralement que physiquement. [1]

Michel et Monique Pinçon posent l'auto-contrôle comme principe explicatif des choix pédagogiques et sportifs de la classe : c'est parce que les enfants de la bourgeoisie doivent apprendre à être responsables, autonomes, à incarner l'autorité, etc. qu'ils pratiquent, par exemple, la voile.

La référence à un ethos de classe incorporé peut-elle être utilisée aujourd'hui comme principe explicatif ? La complexité des faits semble « tirée » vers un modèle holiste conceptualisé au début du 20e siècle, notamment par Max Weber, puis repris et développé par d'autres chercheurs comme Norbert Élias puis Pierre Bourdieu.

2) Un groupe social en opposition

Bourgeoisie *vs* classes moyennes

Quelles places ont la moyenne et la petite bourgeoisie, également nommées classes moyennes, dans l'analyse des auteurs cités ? En effet, ce sont ces catégories sociales qui nous intéressent ici en tant que classes d'appartenance des plaisanciers rencontrés.

Béatrice Le Wita fait l'hypothèse d'une culture bourgeoise partagée par des personnes aux appartenances de classe diverses : supérieure et moyenne. L'habitus bourgeois de contrôle de soi décrit par Michel Pinçon et Monique Pinçon-Charlot est-il propre aux seules classes dominantes ou bien est-il partagé par les fractions bourgeoises dominées ? Les auteurs ne développent pas cette problématique. Cependant, ils distinguent la bourgeoisie, entendue comme grande bourgeoisie, de la petite bourgeoise, par la conscience de classe qui lui est propre, c'est-à-dire par une classe se défendant en tant que telle et ayant conscience de ses limites : « La bourgeoisie est bien toujours là, fidèle à la position, dominante. Classe en soi et pour soi, elle est la seule aujourd'hui à prendre ce caractère qui fait la classe réelle, à savoir d'être mobilisée. »[2] Ainsi, c'est le rapport à l'idéologie individualiste qui différencie la bourgeoisie dominante de la petite bourgeoisie : alors que chez la première l'individualisme est théorique, le collectivisme pratique étant majoritaire, chez la seconde, l'individualisme est théorique et pratique :

> Avec les classes moyennes traditionnelles, artisans et commerçants, et celles liées aux professions qui se sont beaucoup développées depuis la Libération, médecins et professions libérales, cadres supérieurs, on est dans un autre cas de figure où triomphent à la fois l'individualisme théorique et l'individualisme pratique. Si la sociabilité est encore intense, elle est surtout l'occasion d'affirmer l'originalité d'individus libres dans une

[1] Michel PINÇON et Monique PINÇON-CHARLOT, *Sociologie de la bourgeoisie* …, *op. cit.*, p. 90-91.
[2] *Id.*, p. 112.

> communauté profondément travaillée par l'objectif de la réussite, de la réalisation individuelle et de l'affirmation de soi. En niant les groupes et les déterminismes, en affirmant le primat de la liberté individuelle, la petite bourgeoisie se situe aux antipodes d'une grande bourgeoisie où l'idée de réussite personnelle a quelque chose d'inconvenant pour des agents qui ont tous en commun d'être des héritiers, ou de préparer leurs enfants à l'être. [1]

Alors que la bourgeoisie, entendue ici comme la haute bourgeoisie, répond a un habitus fondé sur le contrôle de soi, celui des classes moyennes, c'est-à-dire la petite bourgeoisie, reposerait sur « un individualisme positif » : « L'individu est sommé d'être lui-même et donc de s'inventer, de construire son identité à travers tous les possibles. »[2] La navigation à voile en croisière étant une pratique valorisant l'autonomie et l'individualisme, il apparaît alors logique qu'elle soit pratiquée plutôt par les fractions dominées, celles supérieures lui préférant les navigations institutionnalisées comme les régates en habitable ou les navigations organisées par des sociétés nautiques ou yachts clubs.

Bourgeois *vs* intellectuels

Les travaux en sociologie du sport utilisent le terme de bourgeoisie. Ainsi, Christian Pociello qualifie les pratiquants situés en haut et à droite de l'espace des sports – fort capital économique et fort volume du capital - de « bourgeois »[3]. Ces bourgeois pratiquent des sports « à dominante technologique et informationnelle » plutôt motorisés. Ils sont opposés à deux autres catégories sociales : d'une part aux « intellectuels », placés en haut et à gauche – fort capital culturel et fort volume du capital – qui pratiquent plutôt des sports écologiques et d'autre part aux « classes populaires », placées en bas et au centre – faible volume du capital – qui pratiquent plutôt des sports « à dominante de force » où « le corps est instrument, outil ou projectile ».

Si les « bourgeois » préfèrent les sports instrumentés et techniques, comme les « intellectuels », ils se différencient de ces derniers par le goût de pratiques nécessitant plutôt un capital économique qu'intellectuel. Ainsi, les pratiquants de croisières sur voiliers sont situés parmi les « intellectuels » et ceux préférant les engins motorisés parmi les « bourgeois ». Les « intellectuels » rechercheraient plutôt le contact avec la pleine-nature alors que les « bourgeois » auraient plutôt le goût des espaces urbanisés.

La définition donnée ici ne correspond pas à l'idée d'une bourgeoisie représentée par des catégories sociales diverses. Elle renverrait plutôt à la bourgeoisie d'affaire ou d'entreprise décrite par l'historienne Adeline Daumard[4] qui, au début du 20e siècle, côtoie une bourgeoisie salariée au capital économique très inférieur.

L'auteure ne nie pas les clivages existant entre chacune des catégories bourgeoises décrites. Cependant, dans le cadre théorique de l'histoire des mentalités, elle cherche à mettre en évidence une « psychologie collective », des valeurs singulières dont elle suit les traces jusqu'à aujourd'hui : « On ne saurait réduire le bourgeois ni au groupe des chefs d'entreprise, ni à la classe des capitalistes. Ce qui a fait un bourgeois français depuis près de deux siècles c'est moins la fortune et "l'esprit de classe", issu du pouvoir attaché à la possession du

[1] Michel PINÇON et Monique PINÇON-CHARLOT, *Sociologie de la bourgeoisie …, op. cit.,* p. 104.
[2] *Id.*
[3] Christian POCIELLO, *Les cultures sportives…, op. cit.,* p. 46.
[4] Adeline DAUMARD, *Les bourgeois et la bourgeoisie en France depuis 1815..., op. cit*., p. 294.

capital, que la volonté de parvenir et le sentiment de ses devoirs et de ses droits. »[1] L'ouvrage d'Adeline Daumard permet de restituer la diversité sociale d'une bourgeoisie définie alors par un ensemble de valeurs stables dans la longue durée et non uniquement par l'importance du capital économique, comme le fait Christian Pociello.

Pierre Falt, dans un article portant sur « Les usages sociaux de la croisière », n'utilise pas le terme de bourgeoisie. Il oppose une « plaisance ascétique » privilégiant la voile à une « plaisance hédonique » utilisant les navires motorisés[2]. Dans son enquête, les utilisateurs de voiliers appartiennent à différentes professions valorisant le savoir et la richesse culturelle (professions libérales), les économies, l'autonomie, la vie à la dure et la qualité du temps (cadres supérieurs), les éléments naturels (cadres moyens) et les énergies douces (employés). L'importance de leur capital économique aura une incidence sur la taille du voilier acheté mais n'en aura pas sur le choix de la propulsion à la voile.

Ces valeurs « ascétiques » sont proches de celles décrites par Adeline Daumard à propos de la bourgeoisie libérale et salariée : valorisation du mérite individuel, du sens de la responsabilité, du goût de l'effort, de l'indépendance et de la liberté et de la mise en jeu des compétences intellectuelles.

Ethos bourgeois *vs* ethos populaire

Les travaux de Pierre Falt et de Christian Pociello utilisent le cadre théorique bourdieusien. Dans *La distinction*, Pierre Bourdieu use de différentes façons du terme de bourgeoisie : « ancienne, en déclin, en ascension » ; « grande, nouvelle, petite » ; « petite en déclin, petite établie, petite nouvelle »[3].

La diversité du vocabulaire traduit les mouvements d'ascension ou de déclin des acteurs dans le champ du bon goût légitime. L'enjeu de la lutte entre les acteurs est « la noblesse culturelle »[4]. L'auteur se réfère ainsi implicitement à la « société de cour » décrite par Norbert Élias[5]. Il évoque un « éthos bourgeois » à propos de la naturalisation du bon goût.[6] L'éthos correspond à « un système de normes dont le principe est toujours éthique »[7].

La définition de l'éthos proposée par Pierre Bourdieu est très proche de celle de Norbert Élias lorsque ce dernier définit « l'attitude aristocratique » qui s'oppose à celle « bourgeoise »[8]. Alors que chez Élias l'éthos bourgeois s'oppose à celui des aristocrates, chez Bourdieu, il s'oppose à celui des classes populaires.

3) Un ethos bourgeois

Ethos bourgeois et classes sociales

[1] Adeline DAUMARD, *Les bourgeois et la bourgeoisie en France depuis 1815..., op. cit*., p.391.
[2] Pierre FALT, « Les usages sociaux de la croisière »…, *op. cit.*, p. 284.
[3] Pierre BOURDIEU, *La distinction..., op. cit.,* p. 642.
[4] *Id.,* p. II.
[5] Norbert ELIAS, *La société de cour..., op. cit.*
[6] Pierre BOURDIEU, *La distinction*…, *id.,* p. 18.
[7] *Ibid.,* p. V.
[8] Norbert ELIAS, *La société de cour*…, *id.,* p. 47 et 50.

Il n'est pas aisé de trouver dans *La distinction* une définition de la bourgeoisie en termes de classes sociales car, comme le rappellent Christiane Chauviré et Olivier Fontaine, « Bourdieu se garde de réifier les classes sociales » :

> Il propose une conception relationnelle et non substantielle des classes au sens de Marx (la classe comme « groupe mobilisé en vue d'objectifs communs et en particulier contre une autre classe »). La proximité dans l'espace social engendre une classe probable, pas toujours une classe réelle. […] En ce sens, « les classes sociales n'existent pas », « ce qui existe, c'est un espace social, un espace des différences » où les classes existent virtuellement, comme « quelque chose qu'il s'agit de faire ». […] Il y a toujours plus de différences et de distinctions que d'homogénéité au sein même des classes. […] La sociologie de Bourdieu est plus une pensée de la distinction et des principes de distinction et de classement qu'une pensée des classes réelles. [1]

Cependant, dans *La distinction*, l'auteur propose des tableaux publiés par l'INSEE spécifiant l' « appartenance de classe » en « classes populaires », « classes moyennes » et « classes supérieures »[2]. Les professions appartenant à la classe dite supérieure ou dominante sont « les gros commerçants, les industriels, les professions libérales, les cadres de l'administration supérieure, les ingénieurs, les professeurs, les professions littéraires et artistiques ». Celles appartenant à la classe moyenne sont « les artisans, les petits commerçants, les employés de commerce et de bureau, les cadres administratifs, les cadres moyens, les instituteurs, les techniciens et les services médico-sociaux ». Les classes populaires sont représentées par « les salariés agricoles, les exploitants agricoles, les manœuvres, les ouvriers spécialisés et qualifiés».[3]

Cependant, l'auteur ne précise pas explicitement si l'ethos bourgeois, qu'on suppose propre aux classes supérieures est également partagé par les classes moyennes. Un graphique rend compte des variations « du goût dominant » au sein des classes supérieures, identifiées alors comme appartenant à la bourgeoisie[4]. Un autre, de celles « du goût petit-bourgeois » :

> Ainsi, à condition de se placer à un niveau assez élevé d'agrégation statistique, on peut opposer à un ethos bourgeois de l'aisance, rapport assuré au monde et au moi, ainsi vécus comme nécessaires, c'est-à-dire comme coïncidence réalisée de l'être et du devoir-être, qui fonde et autorise toutes les formes intimes ou manifestes de la certitudo sui, désinvolture, grâce, facilité, élégance, liberté, en un mot naturel, un ethos petit-bourgeois de la restriction par prétension [sic.] volontarisme rigoriste d'appelés non encore élus qui fondent dans l'invocation permanente du devoir leur prétention à être un jour le devoir-être réalisé. [5]

Les professions mentionnées correspondent à celles définies pour les classes moyennes. L'ethos petit-bourgeois diffère de celui bourgeois. L'ethos bourgeois correspondrait-il à un état de domination effective, susceptible de manifester des impressions de « désinvolture, grâce, facilité, élégance, liberté, de « naturel » », alors que celui petit-bourgeois, tendu dans la recherche de la position dominante, de « volontariste rigoriste » ? Cette opposition n'est pourtant pas celle développée au début de l'ouvrage où la bourgeoisie est entendue comme une catégorie sociale large dont l'ethos s'oppose à celui des classes populaires.

---

[1] Christiane CHAUVIRÉ et Olivier FONTAINE, *Le vocabulaire de Bourdieu*…, *op. cit.*, p. 20-21.
[2] Pierre BOURDIEU, *La distinction*…, *op. cit.*, p. 14.
[3] *Id.*, p. 153-156.
[4] *Ibid.*, p. 296.
[5] *Ibid.*, p. 391-392.

Quelle est donc la définition bourdieusienne de la bourgeoisie ? Est-elle synonyme d'appartenance aux classes dominantes, ces dernières définissant un « goût dominant » se distinguant de ceux des classes moyennes et populaires ? Est-ce plutôt la référence à un ethos singulier qui, de par sa position dominante dans l'espace social, diffuse auprès de catégories sociales dominées ?

L'ethos bourgeois entre ascèse et hédonisme

L'opposition entre bourgeois et petit-bourgeois se décline dans l'analyse d'une opposition au sein même des classes dominantes entre les dominants dominant et les dominants dominés. Aux premiers des goûts « hédonistes », aux seconds une aspiration à « l'ascétisme ». C'est ainsi que Pierre Falt oppose les adeptes de la navigation à voile, qualifiée d'« ascétique », à ceux du motonautisme, pratique dénommée alors « plaisance hédonique ». Les sociologues ont montré que la voile est une activité fermée, réservée, de par les savoirs théoriques et les savoir-faire qu'il convient de mettre en œuvre pour sa pratique élémentaire. *A contrario*, le motonautisme fait appel à des compétences qui ne sont pas spécifiques au milieu marin. Faire fonctionner et entretenir un moteur sont des savoir-faire pouvant être acquis et développés à terre. L'accès de la pratique est donc plus ouvert.

Cependant, cette opposition entre la voile comme pratique difficile, rigoriste, inconfortable, « ascétique », et le motonautisme comme pratique facile, désinvolte, luxueuse, « hédonique » peut être discutée. Si la voile est une activité plutôt « ascétique », est-elle pour autant moins « hédoniste » que la navigation à moteur ? Les plaisanciers rencontrés ne le pensent pas. Le bruit et l'odeur du moteur sont considérés comme désagréables, inconfortables. La rigueur nécessaire à la conduite d'un bateau à voile - calcul de marées, manœuvres synchronisées, etc. - n'est pas perçue par les plaisanciers comme une ascèse. Pour eux, il est beaucoup plus plaisant de faire de la voile que du motonautisme.

De plus, dès les débuts du yachting à voile, on observe d'une part des choix d'aménagements intérieurs que l'on pourrait qualifier, dans un premier temps, de « confortables », « hédonistes », reprenant des éléments de confort des habitations bourgeoises terrestres, et d'autre part des aménagements apparemment sommaires, « inconfortables », décidément bien « ascétiques ». Cette opposition est toujours observable dans la production de voiliers contemporains. Les premiers seraient-ils les bateaux des « dominants », habitués au confort facile, et les seconds ceux des « dominants dominés », des intellectuels rejetant tout plaisir facile et recherchant, par un mécanisme que la psychanalyse qualifierait de sublimation, le plaisir dans la difficulté ?

La manœuvre d'un navire à moteur nécessite des savoirs et savoir-faire tout aussi pointus. Les manœuvres, lors d'une partie de pêche dans les remous de la côte ouessantine à laquelle j'ai pu participer se sont avérées très difficiles. L'odeur du gasoil et les soubresauts du bateau dans une mer forte ont fortement gênés les invités qui n'y étaient pas accoutumés. Les définitions du confort, du luxe, de la facilité et du plaisir varient selon les cultures et les individus. Elles résultent d'un apprentissage. Les notions d'hédonisme et d'ascétisme sont pertinentes en tant qu'oppositions théoriques qui donnent du sens au déplacement des agents dans un espace social. Le restent-elles lorsqu'elles sont appliquées à un terrain précis comme la plaisance ? Est-il possible de réifier une « plaisance ascétique » opposée à une autre « hédoniste » sans perdre les singularités et la complexité de chacune ?

4) Un habitus bourgeois

Distinction et/ou habitus

La difficulté de l'analyse vient du fait que la théorie bourdieusienne concilie deux logiques apparemment inconciliables : d'une part une perspective dynamique avec la logique de la distinction et d'autre part une perspective statique avec la notion d'habitus incorporé.

En effet, la logique de la distinction cherche à rendre compte des trajectoires des agents dans l'espace social. Cette logique est la cause de la lutte perpétuelle entre les sujets dans l'espace social. Dans cette perspective, les goûts dominants ne sont pas déterminés une fois pour toutes. Soumis à la logique de la distinction, ils changent dès lors qu'ils se diffusent plus largement dans l'espace social.

Ainsi, dans le champ des loisirs, de nouvelles activités physiques et sportives sont créées ou appropriées par les fractions dominantes. D'autres, autrefois réservées à ces catégories, sont délaissées car investies par des groupes sociaux dominés. Il n'y a donc pas forcément adéquation entre les caractéristiques techniques et physiques d'un sport et son appropriation par une catégorie sociale particulière : « Le fait que les mêmes pratiques aient pu, à des moments différents, fût-ce au prix d'un changement de sens et de fonction, attirer des publics aristocratiques ou populaires, ou, au même moment, revêtir des sens et des formes différents pour les différents publics qu'elles attirent, suffit à mettre en garde contre la tentation de trouver dans la "nature" même des sports l'explication complète de leur distribution entre les classes. »[1]

Cependant, dans la suite du texte, Pierre Bourdieu module l'idée de l'indépendance complète entre la « nature » de la pratique et son appropriation par une classe spécifique. Il souligne l'importance, dans le choix d'une activité physique et sportive, du « rapport au corps » ou « schéma corporel » inconscient propre à chaque catégorie sociale :

> Même si la logique de la distinction suffit à rendre compte pour l'essentiel de l'opposition entre les sports populaires et les sports bourgeois, il reste qu'on ne peut comprendre complètement la relation entre les différents groupes et les différentes pratiques qu'à condition de prendre en compte les potentialités objectives des différentes pratiques institutionnalisées, c'est-à-dire les usages sociaux qui sont favorisés, défavorisés ou exclus par ces pratiques considérées dans leur logique intrinsèque et dans leur valeur positionnelle et distributionnelle. On peut poser en loi générale qu'un sport a d'autant plus de chances d'être adopté par les membres d'une classe sociale qu'il ne contredit pas le rapport au corps dans ce qu'il a de plus profond et de plus profondément inconscient, c'est-à-dire le schéma corporel en tant qu'il est dépositaire de toute une vision du monde social, de toute une philosophie de la personne et du corps propre. [2]

L'ambiguïté relevée à propos de la définition de la bourgeoisie, entre logique de la distinction (c'est-à-dire d'oppositions entre groupes d'agents dans un champ) et logique d'ethos (c'est-à-dire d'un ensemble de normes, de valeurs et de rapport au corps stables dans un groupe et dans la durée) se retrouve dans l'analyse des pratiques physiques et sportives, et donc dans les travaux de sociologie du sport s'inscrivant dans le cadre théorique bourdieusien.

[1] Pierre BOURDIEU, *La distinction*…, *op. cit.*, p. 240.
[2] *Id.*

Ainsi, avec le concept d'habitus, Pierre Bourdieu développe l'idée d'une adéquation nécessaire et contraignante entre le rapport au corps qu'implique une pratique sportive, et l'ethos de classe des pratiquants. Il évoque ainsi l'ethos bourgeois :

> C'est ainsi qu'un sport est en quelque sorte prédisposé à l'usage bourgeois lorsque l'utilisation du corps qu'il appelle n'offense en rien le sentiment de haute dignité de la personne, qui exclut par exemple que l'on puisse jeter le corps dans les combats obscurs du rugby d'avants ou dans les compétitions attentatoires à l'estime de soi de l'athlétisme et qui demande que, soucieux d'imposer la représentation indiscutable de son autorité, de sa dignité ou de sa distinction, on traite le corps comme une fin, on fasse du corps un signe et un signe de sa propre aisance : mettant au premier plan le style, la manière la plus typiquement bourgeoise de porter le corps se reconnaît à une certaine ampleur des gestes, de la démarche, qui manifeste par la place occupée dans l'espace la place que l'on occupe dans l'espace social, et surtout à un tempo retenu, mesuré et assuré qui, en tout opposé à la hâte populaire ou à l'empressement petit-bourgeois, caractérise aussi l'usage bourgeois de la langue, et où s'affirme l'assurance d'être autorisé à prendre son temps et celui des autres. [1]

Dans une logique holiste et structuraliste, il instaure des homologies entre la mise en jeu du corps dans le sport et la position dans l'espace social : l'ampleur du geste sportif correspond à l'ampleur prise par l'agent dans l'espace social. Dans la théorie bourdieusienne, l'habitus est premier par rapport aux goûts qui en sont une manifestation : c'est « une structure structurante, qui organise les pratiques et la perception des pratiques »[2].

> Ainsi, le système des pratiques et des spectacles sportifs qui s'offrent à un moment donné du temps au choix des « consommateurs » potentiels est comme prédisposé à exprimer toutes les différences sociologiquement pertinentes à ce moment, oppositions entre les sexes, oppositions entre les classes et les fractions de classe : il suffit aux agents de s'abandonner aux penchants de leur habitus pour reprendre à leur compte, sans même le savoir, l'intention immanente aux pratiques correspondantes, de s'y retrouver eux-mêmes tout entiers, tout en y retrouvant aussi ceux qui s'y retrouvent, leurs pareils.[3]

C'est aussi une « structure structurée ». Certes, l'habitus conditionne pratiques et perceptions, mais il est lui-même conditionné par « l'incorporation de la division en classes sociales ».

La force de l'habitus fait qu'il se transpose à toutes les activités de consommation culturelle, qui sont donc harmonisées entre elles, formant un « style de vie », c'est-à-dire un « système de pratiques classées et classantes », « de signes distinctifs » : « Les styles de vie sont ainsi les produits systématiques des habitus qui, perçus dans leurs relations mutuelles selon les schèmes de l'habitus, deviennent des systèmes de signes socialement qualifiés (comme « distingués », « vulgaire », etc.). »[4] Des relations homologiques existent donc dans le système du style de vie conditionné par l'habitus :

> En tant que produits structurés (*opus operatum*) que la même structure structurante (*modus operandi*) produit au prix de retraductions imposés par la logique propre aux différents champs, toutes les pratiques et les œuvres d'un même agent sont objectivement harmonisées entre elles, en dehors de toute recherche intentionnelle de la cohérence, et

[1] Pierre BOURDIEU, *La distinction*…, *op. cit.*
[2] *Id.*, p. 191.
[3] *Ibid.*, p. 246.
[4] *Ibid.*, p. 192.

> objectivement orchestrées, en dehors de toute concertation consciente, avec celles de tous les membres de la même classe : l'habitus engendre continûment des métaphores pratiques, c'est-à-dire, dans un autre langage, des transferts (dont le transfert d'habitudes motrices n'est qu'un exemple particulier) ou, mieux, des transpositions systématiques imposées par les conditions particulières de sa mise en pratique, le même ethos ascétique dont on aurait pu attendre qu'il exprime toujours dans l'épargne pouvant, dans un contexte déterminé, se manifester dans une manière particulière d'user le crédit. Les pratiques d'un même agent et, plus largement, les pratiques de tous les agents d'une même classe, doivent l'affinité de style qui fait de chacune d'elles une métaphore de n'importe laquelle d'entre les autres au fait qu'elles sont le produit des transferts d'un champ à un autre des mêmes schèmes d'action […].[1]

Ainsi, la logique qui conditionne le choix d'un type de pratique nautique se « transposera systématiquement » - de façon inconsciente - à d'autres éléments du système du style de vie de l'agent, comme l'habitation à terre par exemple.

L'idée a d'ailleurs déjà été développée par l'auteur dans un ouvrage précédent. En effet, la même logique homologique est mise en évidence pour l'organisation spatiale de la maison Kabyle. Pierre Bourdieu y fait valoir le fait que l'organisation domestique reproduit les oppositions qui structurent les relations sociales tout comme la représentation du monde au sein de la société Kabyle[2].

Le caractère contraignant et déterminant de l'habitus dépasse le niveau individuel : cette logique, repérable dans « l'affinité de style », est aussi partagée par « tous les agents d'une même classe », partageant ainsi un même ethos.

La problématique que je développe ici, à savoir, pour un plaisancier singulier, les relations entre l'organisation spatiale et les façons d'habiter son voilier, son logement à terre et son appartenance de classe, trouve ici une réponse. Pour Pierre Bourdieu, il existe forcément des métaphores pratiques, des transferts ou des transpositions systématiques du champ de l'habitation à terre à celui de l'habitation en mer et vice-versa.

Ethos et habitus

L'affinité de style entre les deux champs – de la croisière et de l'habitation à terre- est déterminée par un habitus de classe, pouvant aussi être exprimé en terme d'ethos de classe. Quelle différence Pierre Bourdieu fait-il entre le concept d'habitus et celui d'ethos ? Dans *Questions de sociologie,* il précise ce point :

> J'ai employé le mot d'ethos, après bien d'autres, par opposition à l'éthique, pour désigner un ensemble objectivement systématique de dispositions à dimension éthique, de principes pratiques (l'éthique étant un système intentionnellement cohérent de principes explicites). […] La notion d'habitus englobe la notion d'ethos, c'est pourquoi j'emploie de moins en moins cette notion. Les principes pratiques de classement qui sont constitutifs de l'habitus sont indissociablement logiques et axiologiques, théoriques et pratiques (dès que nous disons blanc ou noir, nous disons bien ou mal). La logique pratique étant tournée vers la pratique, elle engage inévitablement des valeurs. […] En outre, tous les principes de choix sont incorporés, devenus postures, dispositions du

[1] Pierre BOURDIEU, *La distinction*…, *op. cit.*, p.192-193.
[2] Pierre BOURDIEU, « La maison ou le monde renversé »..., *op. cit.*

> corps : les valeurs sont des gestes, des manières de se sentir debout, de marcher, de parler. La force de l'ethos, c'est que c'est une morale devenue hexis, geste, posture. [1]

Cette définition de l'ethos comme morale de classe incorporée montre, dans le raisonnement de l'auteur, la force explicative accordée aux « valeurs », c'est-à-dire aux représentations recueillies dans les discours des agents : les pratiques observées s'expliquent par les valeurs qui s'y incarnent. L'auteur donne une large place explicative aux valeurs de classes incarnées dans la longue durée.

Contrairement à l'ethos, l'habitus rend possible l'invention individuelle, mais « dans certaines limites » : « Principe d'une autonomie réelle par rapport aux déterminations immédiates de la "situation", l'habitus n'est pas pour autant une sorte d'essence anhistorique dont l'existence ne serait que le développement, bref un destin une fois pour toutes défini. Les ajustements qui sont sans cesse imposés par les nécessités de l'adaptation à des situations nouvelles et imprévues, peuvent déterminer des transformations durables de l'habitus, mais qui demeurent dans certaines limites : entre autres raisons parce que l'habitus définit la perception de la situation qui le détermine. »[2]

La logique statique de l'ethos est articulée à celle dynamique de la distinction. Le concept d'habitus modère ces deux logiques : celle de l'ethos, avec la part, même minime, de l'invention individuelle, et celle de la distinction, avec l'incorporation des dispositions qui sont alors durables, permanentes, résistantes au changement.

Les travaux de sociologie du nautisme montrent que la voile de croisière est pratiquée de manière stable, depuis les débuts de la pratique, par les classes sociales supérieures et moyennes. La comparaison diachronique des plans de voiliers et des règles de la vie à bord montrent également une certaine permanence. Ces données invitent à essayer de définir un éthos propre aux pratiquants de la voile de croisière : un ethos de classe bourgeoise dont les valeurs morales incorporées fonctionneraient en relations homologiques avec l'organisation tant spatiale que sociale du voilier comme lieu d'habitation et de navigation. Il s'agit maintenant de mettre à l'épreuve ces hypothèses en s'appuyant sur l'analyse d'un corpus de plans d'aménagement intérieur de voiliers datés de la fin du 19^{e} siècle juqu'à aujourd'hui.

[1] Pierre BOURDIEU, *Questions de sociologie*, Paris, Les Ed. de Minuit, 2002 [1984], p. 133-134.
[2] *Id.*, p. 135.

III - Le yacht : un salon nautique ?

À la lueur des différents travaux sur la société bourgeoise, le yacht apparaît comme un lieu concentrant les spécificités de la vie bourgeoise du 19e siècle. L'analyse des plans des aménagements intérieurs des voiliers montre une habitation organisée selon un modèle spatial tripartite, distinguant l'espace privé de celui accordé au personnel de service domestique d'une part et à la vie publique de réception d'autre part. Le salon–salle à manger occupe ainsi une place centrale.

Un fois en mer, le yacht est coupé du monde extérieur : il devient effectivement un lieu privé, c'est-à-dire personnel, à l'écart des autres. C'est pourquoi Roland Barthes le qualifie de « chiffre de la clôture » : « La plupart des bateaux de légende ou de fiction sont à cet égard, comme le Nautilus, thème d'un enfermement chéri, car il suffit de donner le navire comme habitat de l'homme pour que l'homme y organise aussitôt la jouissance d'un univers rond et lisse, dont d'ailleurs toute une morale nautique fait de lui à la fois le dieu, le maître et le propriétaire (seul maître à bord, etc.). »[1] Pour Roland Barthes, le navire défini par Jules Verne appartient à l'idéologie bourgeoise : « Son œuvre affiche que rien ne peut échapper à l'homme, que le monde, même le plus lointain, est comme un objet dans sa main, et que la propriété n'est, somme toute, qu'un moment dialectique dans l'asservissement général de la Nature. » [2] Le « mur de la vie privée » séparant l'espace privé de celui public caractérise la société bourgeoisie de la Belle Époque : « Derrière ce mur protecteur, la vie privée coïncide exactement avec la vie de famille. […] Cette séparation était organisée par un réseau serré de prescriptions. » [3]

Lorsque l'équipage du voilier est familial, le bateau est alors le lieu paradigmatique de la famille réunie. Hier comme aujourd'hui, père, mère et enfants vivent à bord dans un espace restreint séparé du monde. Les relations se déroulent selon un ordre paternel dominant toujours respecté. Le père occupe la fonction de chef de bord : à partir de la fin des années trente, il donne les ordres relatifs à la navigation à son équipage composé uniquement de sa compagne, de ses enfants et de relations amicales. La répartition des tâches correspond à celle pratiquée par la société bourgeoise traditionnelle : la femme s'occupe de celles liées au ménage, à la préparation des repas et aux soins des enfants tandis que l'homme se consacre à la navigation.

Parfois survient une exception qui, dans ce cas, « confirme la règle » : le soir, au mouillage, le chef de bord devient le chef cuisinier. Sa compétence et son savoir s'étendent même aux tâches habituellement attribuées aux femmes comme la cuisine, le rangement, le lavage - du pont – et même la couture lors de la réparation des voiles. Responsable de la navigation, c'est lui qui choisit et entretient la « garde-robe » de son voilier. Dans les années soixante, il est donc une « super-maîtresse-de maison » : « Parce que, confort et agrément à part, tout, absolument tout, à bord, même les petits gâteux, les fruits et… l'élixir parégorique (on l'exige à l'inspection), est "matériel de navigation".»[4]

Comme dans les habitations bourgeoises décrites par les historiens, à partir des années trente sur les grands voiliers, et de celles de l'après-guerre sur les plus petits, le capitaine dispose d'un espace de travail propre à la navigation : la table à cartes. La

[1] Roland BARTHES, *Mythologies…, op. cit.,* p. 77.
[2] *Id.*, p. 75.
[3] Antoine PROST, « Frontières et espaces du privé », p. 15-153 in : *Histoire de la vie privée. Tome 5. De la Première Guerre mondiale à nos jours*, Paris, Seuil, 1987, p. 15.
[4] Jean MERRIEN, *La mer aux dames*, Paris, Robert Laffont, 1961, p. 211-214.

navigation et les manœuvres sont très codifiées et ne changent guère au cours du temps. Ces règles sont consignées dans des manuels qui apparaissent aussi complexes que les traités de savoir-vivre édités par l'élite bourgeoise. Leur connaissance et leur maîtrise demandent du temps. Elles nécessitent d'être incorporées. Des sociologues montrent la nécessité de posséder un habitus marin pour naviguer à la voile[1].

Lorsque l'équipage n'est pas familial mais amical, la répartition des rôles répond également à l'organisation hiérarchique du chef de bord et de l'équipage. Depuis cinquante ans, les chefs de bord femmes se font rares en école de voile ; encore plus rares en régate ; quasiment inexistants en croisière familiale. Quand le navire est un lieu exclusivement masculin, utilisé en solitaire ou entre amis, il renvoie aux lieux de sociabilité masculine de la société bourgeoise comme les clubs.

Le voilier de plaisance représente également une habitation de loisir et de plein air chère au mode de vie de la bourgeoisie. C'est une activité physique et sportive qui fait appel à un « ethos bourgeois » décrit par les historiens : valorisation de l'individu par la recherche du sentiment de liberté éprouvé dans la rupture avec la vie quotidienne citadine, sens de la responsabilité et de l'autorité à travers la fonction de chef de bord, maîtrise de soi lors des situations de danger, dépassement de soi dans la confrontation avec les éléments naturels, recherche d'esthétique dans la navigation (importance accordée aux manœuvres, à l'entretien du bateau et à la beauté des paysages marins, littoraux et portuaires), valorisation des connaissances intellectuelles lors de la navigation (calculs des marées et des courants, prévisions météorologiques) et lors de l'activité de voyage (intérêt touristique, folkloriste, géologique, faunistique, écologique pour les sites accostés et visités), importance donnée à la recherche du confort à bord (tant dans les manœuvres que dans l'habitation quotidienne du bateau) et respect des règles de la navigation et de l'étiquette navale (application consacrée aux manœuvres, à l'entretien du bateau, au respect du port du pavillon national le dimanche, aux saluts en mer et éventuellement à l'entraide entre plaisanciers).

L'étude de différentes sources – plans d'aménagements intérieurs, coupes, gravures, publicités, ouvrages et manuels nautiques – permet de mettre à l'épreuve l'hypothèse largement développée aujourd'hui dans les travaux de sciences sociales d'une organisation spatiale propre aux habitations bourgeoises. La hiérarchie des espaces d'habitation, la tripartition des logements et l'importance du salon sont-elles des caractéristiques propres aux voiliers de plaisance depuis la fin du 19e siècle ?

A. Assignation des espaces du voilier de plaisance

Au cours de ce travail de recherche, j'ai fait le choix méthodologique de constituer un corpus de plans de voiliers représentant les aménagements intérieurs. L'intérêt de cette démarche est double. Si la tradition ethnologique privilégie la distance géographique à celle temporelle, pour ma part, le décentrement avec une pratique proche s'est faite tant par la référence à des travaux traitant de sociétés nautiques non-occidentales que par le biais de la comparaison diachronique de sources sur la plaisance. D'autre part, le choix d'instaurer une dimension comparative dans la diachronie s'insère dans la lignée des travaux de Jean-François Simon[2], directeur de cette recherche, ainsi que dans le champ théorique structuraliste de l'anthropologie de l'espace auquel je me suis référée au cours des premières années de

[1] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers…, op. cit.,* p. 430.
[2] Jean-François SIMON, *Tiez, le paysan breton et sa maison…, op. cit.*

thèse. L'analyse du corpus de plans met en évidence tant les changements que certaines constantes propres à l'organisation spatiale des voiliers habitables.

L'observation diachronique des aménagements des voiliers habitables montre-t-elle une conception architecturale tripartite stable et semblable à celle mise en évidence par les historiens pour les appartements urbains bourgeois ? Quels changements peut-on observer dans l'aménagement du pont, du poste avant, de la table à carte, de la cuisine, des cabines ? Est-il est possible de les interpréter diversement en fonction de la problématique privilégiée ?

Il s'agit ici de discuter la pertinence du modèle d'habitation bourgeois utilisé par les historiens et les sociologues dans leur analyse des habitations, de s'interroger sur la définition de la bourgeoisie comme catégorie conceptuelle pertinente dans les sciences sociales et d'affiner une problématique permettant d'interpréter de façon opératoire tant le corpus de plans constitué que les données de mon « observation partiprenante ».

1) Le yacht, un espace hiérarchique

Pour Marion Ségaud et Françoise Paul-Lévy, l'assignation des espaces est l'une des actions à repérer, tant du côté des architectes que de celui des habitants. L'analyse comparative des aménagements des yachts avec les logements bourgeois d'à terre permet de repérer plusieurs types d'assignation des espaces.

Ainsi, dans les grands hôtels bourgeois, la hiérarchie entre trois espaces – de service, de réception et intime – se matérialise par leur répartition sur différents étages. Pour les appartements, distribués sur un étage, la hiérarchie se matérialise par l'orientation des pièces, soit en façade, soit sur la cour : « La tripartition de l'espace de l'habitation se lit […] à travers la hiérarchisation qui s'opère selon les vues extérieures. Dans l'habitation bourgeoise, les pièces principales de réception s'ouvrent de façon courante sur la rue, les chambres sur la cour et les pièces annexes sur les courettes. » [1]

La question de l'orientation change avec les préoccupations hygiénistes valorisant l'ensoleillement. À bord des yachts, sans cesse en mouvement par rapport aux points cardinaux et au soleil, la distribution ne peut pas être conçue en fonction des mêmes critères – excepté pour les modes d'amarrage au ponton ou au quai : en Méditerranée, c'est la poupe du bateau qui est visible de la terre, en Atlantique c'est la proue.

À tribord poupe !

Pour les navires de plaisance, la distribution en vigueur dès les débuts de la pratique valorise l'arrière du bateau. C'est le lieu du commandement. Il s'oppose à l'avant, espace réservé au service, endroit du navire où les mouvements sont les plus perceptibles. L'analyse du baptême des voiliers de plaisance montre que l'espace avant est associé au danger, à l'exclusion et aux déjections.

Il semble également que le côté droit du navire soit plus valorisé que le gauche. Ainsi, sur la *Marguerite*, plan daté de 1878, la cabine du capitaine se trouve à tribord.[2] De nombreux plans reproduisent cette latéralisation positive à droite. En navigation, les bateaux recevant le vent sur leur droite, sont « tribords », c'est-à-dire prioritaires. Maurice Duval

[1] Monique ELEB et Anne DEBARRE, *L'Invention de l'habitation moderne, …, op. cit*., p. 49.
[2] « La Marguerite », *Le Yacht*, N° 13, 1878, p. 97.

montre qu'à bord des navires de commerce contemporains, on peut observer une latéralisation positive du côté tribord. Pour l'auteur, cette latéralisation ne relève pas d'une explication fonctionnelle mais symbolique :

> Si la prison du navire est située à bâbord, la cabine du commandant est disposée à tribord. Qu'en est-il de l'argument fonctionnel ? De son sabord, le commandant peut voir arriver les navires prioritaires (sur sa droite) du fait qu'il est placé à tribord. Mais un commandant (Arbeille, 1991) qui participait à l'élaboration des plans d'un navire, le *Chartres*, a suggéré que sa cabine soit construite à bâbord parce que de ce côté il verrait les navires non prioritaires, ceux qui normalement devraient le laisser passer et qui représentent, d'après lui, le danger véritable, puisqu'en ce qui concerne les bateaux prioritaires les officiers de quarts veillent, dit-il. […] Ces deux raisonnements, tous deux basés sur une logique utilitaire, mais néanmoins contradictoires, démontrent ici, s'il en était besoin, - comme beaucoup de raisonnements fondés exclusivement sur le fonctionnel -, que celui-ci est réversible et que si la cabine du commandant est traditionnellement placée à tribord, c'est aussi parce que cela a un sens par rapport à la valorisation symbolique tacite de ce côté. Cet exemple vient contrer également les théories déterministes en matière architecturale qui s'appuient sur les contraintes climatiques, matérielles, techniques ou économiques pour exclure toute possibilité de choix dans la conception des bateaux. Aussi impérieux que soient les asservissements de cet ordre sur un navire, un choix existe néanmoins, souvent guidé par des considérations qui relèvent du registre symbolique.[1]

Le bateau, considéré symboliquement comme une personne, est anthropomorphisé. Dans de nombreuses sociétés, dont celle occidentale, le côté droit du corps humain est valorisé positivement. Le côté tribord des navires l'est aussi, selon une logique anthropomorphique :

> Dans toutes les sociétés humaines, on distingue dans la personne les côtés droit et gauche. Cette latéralisation est appréciée différemment selon qu'il s'agit de la droite ou de la gauche, celle-ci étant le plus fréquemment dévalorisée, bien que la question soit plus complexe qu'il n'y paraît, et la droite valorisée […]. Dans notre propre société, offrir la main gauche lors d'une poignée de main est très impoli. La gauche, c'est le côté de la maladresse, côté tellement dévalorisé que l'on a empêché les gauchers d'écrire avec leur main gauche jusqu'à très récemment. Cette question de la droite et de la gauche a été abondamment traitée dans la littérature ethnologique, et un examen des systèmes explicatifs est proposé par F. Héritier-Augé. Elle précise dans une étude des représentations figuratives des moitiés corporelles : « En tout cas, il apparaît que, quand représentations figurées il y a, c'est le côté droit masculin qui est représenté ». [2]

L'observation des plans d'aménagement d'un navire de la marine de guerre de la fin du 18e siècle montre une disposition valorisant la partie arrière haute et tribord du navire, la cabine du commandant y étant située :

> Communément, les logements se pratiquent sur les ponts les plus élevés, pour avoir des jours dans l'accastillage : c'est cette combinaison d'ornement et de commodité qui forme ce que l'on appelle les châteaux ou gaillards. L'équipage des vaisseaux se loge sur le premier pont : on conçoit que chacun des individus qui le compose n'a pas sa chambre ; mais il a son poste marqué, où il prend son branle ou hamac, au moyen de tringles clouées sur les baux, percées pour le passage des amarrages de ces espèces de lits. Obligé

[1] Maurice DUVAL, *Ni morts, ni vivants : marins ! …, op. cit.,* p. 59-61.
[2] *Id.*, p. 58-59.

que l'on est de ménager l'espace, un seul poste sert à deux hommes, parce que la moitié de l'équipage doit être sur le pont, tandis que l'autre dort. […] C'est sur le gaillard, ou sous la dunette, que sont distribués les principaux logements de l'arrière ; au dessus de la grande chambre, est la chambre de Conseil G (figure 74), faisant partie de l'appartement du Général ou Commandant. Elle a deux portes P pour le passage à la galerie ; quelquefois d'autres portes P pour aller aux bouteilles ; cependant, leur entrée, à cet étage, est le plus souvent dans la galerie. Le Commandant a sa chambre à coucher *g* à tribord ; la porte π donne dans la chambre du conseil. La chambre du capitaine de pavillon ou second capitaine S est à bas-bord, et a une porte de dégagement *s* sur le gaillard, celle dans la chambre du Conseil pouvant se condamner. Les bureaux de ces chambres en occupent toute la longueur à bord. Ils ont en dessous des armoires à chaque bout. L'intervalle entre ces deux armoires est pour y placer les jambes : là, il n'y a qu'un tiroir. Sur l'avant de chacune de ces chambres, il y en a deux autres O pour des officiers particuliers ; leur diminution gradative de largeur, leur a fait donner le nom de clavecin. On reconnaît les lits, les bureaux, caissons, armoires par les lettres qui les indiquent ; il y a de plus dans la chambre du Commandant une garderobe γ. [1]

La hiérarchie sociale s'inscrit, comme dans les hôtels bourgeois, dans les différents niveaux du navire. L'étage le plus haut, le gaillard, est réservé au commandant et aux officiers ; l'équipage loge sur le premier pont. L'espace privé attribué à chacun augmente avec le grade : les hommes d'équipage n'ont pas de chambre personnelle et au commandant revient la cabine dont la surface est la plus importante. Un meuble la distingue de celle du second : la garde-robe. Les chambres sont situées à l'arrière du navire, tout comme « la grande chambre où s'assemblent et mangent les officiers ». Les cuisines sont situées à l'avant du second pont.

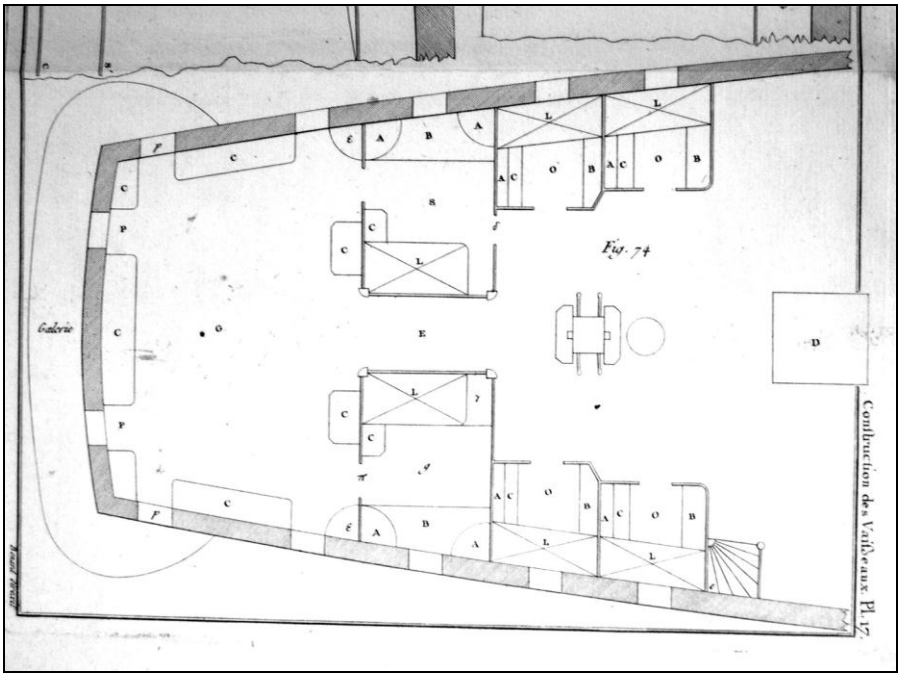


Figure 87 : Distribution des logements arrière d'un vaisseau de la Marine (fig. 74). La chambre du commandant, (*g*), est celle située la plus en arrière et à droite de la poupe. Vial Du Clairbois, *Traité élémentaire de la construction des vaisseaux à l'usage des élèves de la Marine,* Paris, Clousier, Imprimeur du Roi, 1787, planche XVII.

[1] VIAL Du CLAIRBOIS, *Traité élémentaire de la construction des vaisseaux à l'usage des élèves de la Marine*, Paris, Clousier, Imprimeur du Roi, 1787, p. 149, 151.

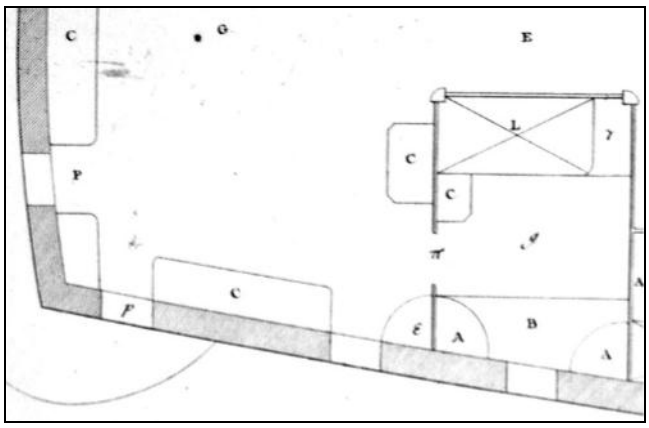


Figure 88 : Détail de la chambre du commandant, (*g*). On peut y distinguer un lit (L), un caisson (c), une garde-robe (γ), un bureau (B) et deux armoires (A). Vial Du Clairbois, *Traité élémentaire de la construction des vaisseaux à l'usage des élèves de la Marine,* Paris, Clousier, Imprimeur du Roi, 1787, planche XVII.

Les aménagements des yachts de la fin du 19e siècle respectent la polarisation arrière-avant des navires de la marine du siècle précédent, la poupe étant réservée aux chambres, la proue aux cuisines. À bord des navires de guerre, la hiérarchie s'inscrit du pont supérieur du navire vers ceux inférieurs et de droite à gauche. Une ordonnance de 1827 précise les attributions des logements en fonction des grades : la chambre « la première sur l'arrière, à tribord du faux pont »[1], appartient au plus gradé.

La marine de plaisance se réfère explicitement à la culture des marins professionnels. Les yachtsmen qui naviguent sur mer pour leur plaisir au 19e siècle sont souvent des retraités de la marine de commerce ou militaire. Les savoirs et savoir-faire issus de ces deux corps professionnels sont ainsi transférés à la navigation de plaisance. Les grands yachts du 19e siècle suivent cette polarisation positive arrière-avant et droite-gauche : la « chambre des dames » est toujours située à la poupe, celle du propriétaire lui succédant sur tribord. Le poste avant destiné aux membres de l'équipage, comprenant jusque dans les années trente le fourneau, est placé à la proue, malgré le peu de commodités qu'offre cet espace, soumis aux brusques mouvements du bateau entrant dans les vagues. Les plus petits yachts gardent la polarisation avant-arrière, le matelot étant logé dans le poste et le propriétaire dans le carré-salon-cabine-salle à manger.

Le rapport de la plaisance à la marine de pêche est différente, teintée d'ambivalence : les qualités nautiques des navires comme des hommes sont reconnues, mais on peut sentir, à la lecture des articles du *Yacht*, qu'il ne s'agit pas d'adhérer à la culture maritime des pêcheurs mais plutôt de s'approprier leurs savoirs et savoir-faire pour ensuite les dépasser. En effet, le yachting s'inscrit dans une culture savante. Le savoir scientifique théorique est supposé supérieur à celui transmis par l'apprentissage pratique. La transmission privilégiée est celle de l'écrit. Les premiers ouvrages français traitant de la navigation de plaisance, publiés à la fin du 19e siècle, se réfèrent constamment à « l'étiquette » de la marine militaire :

> En cela, comme en tout à bord d'un yacht, le modèle à suivre est celui d'un navire de guerre : il faut établir une discipline inflexible, stipuler à l'avance ce qui se fera à telle heure ou dans telles conditions, et congédier quiconque qui ne veut pas se plier à la règle. Et dès lors tout marche à souhait. […] Toutes ces questions d'étiquette ont beaucoup plus d'importance à bord d'un yacht que sur un grand navire de commerce ou de guerre, précisément parce qu'elles tiennent lieu du code absent. Rien ne donne meilleur air à un

[1] *Ordonnance du Roi sur le service des officiers, des élèves et des maîtres à bord des bâtiments de la Marine Royale.* Paris, Imprimerie Royale, 1827, p. 294.

> bateau de plaisance que l'observation stricte de toutes ces menues règles, et rien ne devient plus aisément fatal à la discipline que l'habitude de les négliger. Il est à peine nécessaire de dire que les règlements internationaux sur la police des mers doivent être observés avec soin, spécialement ceux qui ont pour objet de prévenir les abordages. […] Les signaux de grande distance, exécutés avec des pavillons, des flammes et des boules noires, comportent souvent des avis de la plus haute importance sur le temps : il est indispensable d'en connaître le vocabulaire. Les saluts, les pavois, les pavillons distinctifs constituent aussi une langue distincte qu'il est fort humiliant de ne pas connaître, quand une rade la parle devant vous. Un yachtsman qui se respecte se pique toujours de la parler couramment. [1]

Lorsque dans les années 1860 le permis de navigation de plaisance est créé, un nouveau type de navigation maritime est reconnu par les autorités étatiques. Il s'agit alors, pour les yachtsmen, de respecter les règles maritimes déjà existantes afin de conserver leur légitimité d'user du territoire maritime. Connaître ces règles et les respecter est la condition minimale à l'obtention éventuelle d'une reconnaissance par le monde maritime professionnel. L'adoption du règlement militaire peut s'expliquer par les origines sociales et professionnelles des yachtsmen. C'est aussi le corps professionnel maritime dominant. Les règles militaires, très strictes, structurent et légitiment le yachting, une pratique nouvelle dont le « code » est encore « absent ».

Maintenir la hiérarchie

Les yachtsmen naviguent pour le plaisir. Ils disent se sentir libres en mer et échapper ainsi aux vicissitudes de la vie urbaine. Cependant, en naviguant sur mer, ils doivent respecter les règles du droit maritime ainsi que l'étiquette militaire en vigueur :

> Mais le moins qu'on puisse attendre d'un homme qui ne veut pas être sur son yacht un simple colis humain, c'est qu'il sache au moins y établir une discipline exemplaire, en commençant par se plier lui-même à quelques règles fondamentales. La première sera de ne jamais se mêler du commandement, s'il ne l'exerce pas en personne, et de toujours faire passer par le capitaine un ordre qui s'adresse à l'équipage […]. Mais ce qu'on est en droit d'exiger, c'est une propreté rigoureuse jointe à une sobriété absolue et à la ponctualité d'une horloge. […] L'extérieur du bateau sera peint ou verni aussi fréquemment qu'il peut être nécessaire pour lui donner toujours bon air. Rien n'est plus laid et moins élégant qu'un yacht où l'on économise les coups de pinceau. Les lavages de pont seront exécutés chaque matin avec le plus grand soin ; la propreté d'un yacht est son vrai luxe : elle ne saurait être poussée trop loin. Le pont sera briqué, les caillebotis grattés, les cuivres polis au tripoli et au chamois jusqu'à ce qu'ils brillent comme de l'or. Le poste sera toujours prêt à l'inspection la plus minutieuse : aucun vêtement ou ustensile personnel, aucune trace de literie ne doivent être visibles trente minutes après le lever ; l'air y circule librement ; les planchers sont lavés comme le pont. A huit heures précises, tout doit être terminé. Aussitôt, on hisse le pavillon national et le guidon du propriétaire ou de la société nautique. […] L'équipage a quitté ses vêtements de toile pour revêtir la tenue de service : plus elle est sévère et se rapproche de l'uniforme d'un navire de guerre, plus elle a bon air. […] La nourriture de l'équipage est une question de grande importance : elle est réglée en France par des arrêtés spéciaux d'utilité publique, mais il y a plus d'une manière d'appliquer un règlement. La seule qui soit bonne, décente et politique, à bord d'un yacht, est de faire largement les choses et de bien nourrir son

[1] Philippe DARYL, *Le yacht. Histoire de la Navigation Maritime de Plaisance…, op. cit.,* p. 300-306.

> monde. […] A bord d'un yacht, les vingt-quatre heures sont habituellement divisées en sept quarts […]. Tous ces mouvements sont réglés par la cloche du bord, sur laquelle un homme de service « pique » les heures, seulement de huit heures du soir à huit heures du matin, pour les petits yachts, mais de jour comme de nuit à bord des grands yachts, comme sur les navires de guerre. […] Celui qui tenait la roue indique alors la route à son successeur en disant, par exemple : *sud-sud-est*. L'autre répète la consigne à haute voix pour montrer qu'il l'a bien saisie. Il importe que l'officier de service se trouve à ce moment près de la roue, et s'assure qu'il n'y a pas malentendu. Cette habitude, de toujours répéter un ordre reçu, est du reste excellente et devrait être établie sur tous les navires. [1]

Le règlement militaire détaillé ici s'applique à un équipage de marins professionnels. Qu'en est-il lorsque l'équipage n'est plus professionnel mais familial ou amical ? Le maniement du « yacht pour un » comme celui du « yacht pour un pour deux » ou plus est également effectué dans le cadre de l'étiquette militaire.

Aujourd'hui, les pratiques des plaisanciers s'y conforment toujours : le pont du bateau doit être tenu propre et les bouts y sont lovés avec soin. À l'intérieur, le rangement est considéré comme indispensable. Même en vacances, il convient de se lever tôt pour prendre avec précision le bulletin météorologique. Les navigations de nuit ou en haute mer sont réglées par le système des quarts. Le repas du soir est considéré comme un moment gastronomique important. Certains se découvrent des talents de chefs culinaires.

L'autorité du capitaine est incontestée, considérée comme nécessaire à la réalisation d'une navigation en toute sécurité. Les manœuvres sont scandées par un énoncé à voix haute, répété ensuite par l'équipage : « Parés à virer ? » (ou à empanner, mouiller, border, choquer, lofer, abattre, etc.) demande le chef de bord ; « Parés ! » lui répondent ses équipiers. Les tenues vestimentaires se déclinent en bleu, blanc et rouge. Le ciré jaune des pêcheurs, adopté par les plaisanciers formés au Centre nautique des Glénans, de l'après-guerre aux années quatre-vingt, n'est plus de mise. La Cité de la voile, ouverte à Lorient en avril 2008, consacre Éric Tabarly, officier et ancien élève de l'École Navale, comme père fondateur de la plaisance française.[2]

Dans les années cinquante, le *Dictionnaire de la mer* rédigé par le navigateur-écrivain Jean Merrien[3] fait état de la polarisation hiérarchique de l'espace du navire :

> Etiquette navale. Ensemble des règles de politesse observées en marine de guerre, ou en marine marchande, ou en marine de plaisance. Pour celle-ci, les principales règles sont : **1**- *Accostage* : A) […] en principe, tribord à quai, donc chaque nouvel arrivant tribord contre bâbord du précédent. […] laisser passer à son bord quiconque se rend à bord des bateaux plus larges ; mais ces personnes doivent passer sur l'avant, devant les mâts […] B) Si l'on accoste simplement pour un moment (visite), un bateau au mouillage, accoster

[1] Philippe DARYL, *Le yacht. Histoire de la Navigation Maritime de Plaisance …, op. cit.,* p. 295-303.

[2] Stéphanie JOSSO, « La figure d'Eric Tabarly et le développement de la plaisance française. Naissance et évolution d'un mythe »…, *op. cit.,* p. 61-68.

[3] Jean Merrien, nom de plume de René La Poix de Fréminville (1905-1972), fut libraire, journaliste, commerçant et éditeur dans l'entre-deux guerres, puis rédacteur en chef de l'hebdomadaire du Parti National Breton en 1940. Il est l'auteur de plus de quatre-vingt-dix ouvrages portant sur le thème de la mer, destinés à « un lectorat catholique (voire breton) conservateur » précise Jean-Philippe GURY, *1871-1971.Un Siècle de littérature policière en Bretagne*, Th. 3e c : Université de Bretagne Occidentale : Brest : 2011, p. 447 [à paraître]. Voir aussi Bernard LE NAIL et Jacqueline LE NAIL, *Dictionnaire des Romanciers de Bretagne,* Gourin, Keltia Graphic, 1999.

Mon choix d'utiliser plusieurs des ouvrages de Jean Merrien s'explique tant par l'importance qui est donnée aujourd'hui à l'auteur du *Dictionnaire de la mer,* celui-ci apparaissant comme un père spirituel de la plaisance d'après-guerre, que par le peu de publications, à cette période, portant sur la croisière familiale.

> tribord du bateau visité, sauf s'il s'agit d'un navire de guerre. […] **3.** *Parties nobles ; encombrement.* A bord d'un yacht, les parties nobles sont à l'arrière ; au mouillage, tribord ; en mer, le bord du vent. Quelqu'un qui ne participe pas à la manœuvre doit, sauf instructions contraires, se retirer pendant celle-ci dans la cabine, ou du moins le plus à l'avant possible dans le cockpit, assis. Les jeunes gens, même invités, doivent se considérer comme équipage, accoster à bâbord comme les embarcations de service, s'asseoir sous le vent ou à l'avant, mettre leurs affaires, dès l'embarquement, dans le poste, ou auprès de son capot.[1]

Les définitions données des termes « avant », « arrière », « bâbord » et « tribord » sont tout aussi éloquentes : « Avant. […] *A l'avant*, dans le poste d'équipage, ou ce qui en tient lieu ; *gaillard d'avant*, ce poste ; d'où l'avant étant la partie populaire du bord chez l'équipage : *on groume à l'avant, l'avant groume*, l'équipage n'est pas content »[2] ; « Arrière. […] L'arrière est la partie noble des navires ; d'où : *à l'arrière,* chez les officiers ; v. *tribord* ; à bord des yacks, cette partie noble est le milieu, l'arrière ne contient en général qu'un coqueron ou des caissons »[3] ; « Bâbord. […] C'est le côté populaire, par lequel embarquent les hommes, tribord étant le côté noble, où passent les officiers ; la bordée de bâbord est la seconde (tout ce qui concerne bâbord est pair) […] cette infériorité vient sans doute d'une assimilation ou fausse étym. De bâbord = bas-bord et aussi de la vieille notion que la gauche est mauvaise, *sinistre* »[4] ; « Tribord est le bord noble ; les officiers accostent sur tribord ; on mouille la première ancre et on se met à quai sur tribord ; *tribord amures* (vent venant de tribord) a le pas sur *bâbord amures*. Tout ce qui concerne tribord est impair, sans doute par l'attraction de *tri*, trois. Venir sur tribord se signale par *un* coup de sifflet. *Tribord amures*, position de priorité dans certains cas, v. règle ; au fig., *faire un tribord amures*, mettre en infériorité, " baiser "»[5]. Cette dernière remarque fait explicitement référence à la polarisation sexuée de l'espace du bateau. À l'heure où la navigation de plaisance se pratique en couple, l'hypothèse de l'auteur concernant le fait qu'à bord, « tout ce qui concerne tribord est impair », pourrait alors être reformulée ainsi : « Tout ce qui concerne tribord est un père »…

Jean Merrien, au fil de ses nombreux ouvrages promouvant la plaisance familiale développe la question de l'application à bord d'une relation hiérarchique « éternelle », le chef de bord et de famille commandant à son épouse-équipière :

> Faites aux vôtres le cadeau de la mer ; c'est un cadeau qui paye. Par fausse pudeur, je ne voudrais pas terminer le chapitre concernant l'équipage sur une image trop idyllique, ni surtout sans dire un mot d'un petit différend… que je ne résoudrai certes pas, car il est vieux comme les équipages et les navires, et appelé, comme eux, à la persistance éternelle. Voici ce dont il s'agit. L'Arrière (ici, le capitaine plaisancier) commande ; l'Avant (oui, ici aussi il y a un Avant : ceux qui envoient ou ramassent les focs, mouillent ou dérapent les ancres ; ils ne logent pas à l'avant, mais y travaillent)… L'Arrière, donc, commande, l'Avant exécute. Quand l'Avant est inexpérimenté, quand il exécute mal, l'Arrière gueule. L'Avant trouve cela désagréable, « groume », mais accepte. Quand l'Avant devient, ou est, expérimenté, l'Arrière ne gueule plus, mais continue de commander : « Rentre le foc ! Pare à mouiller ! Mouille ! Amène la grand-voile ! » Alors, l'Avant se révolte. Il dit : « Que diable, depuis le temps que nous faisons ça, dans le même ordre, nous savons… Pas besoin de nous le répéter comme à des bleus ! » Eh bien si, cher Avant, c'est nécessaire. L'Arrière ne peut, ne doit prendre *aucun risque*. Même

[1] Jean MERRIEN, *Dictionnaire de la mer*, Paris, Omnibus, 2001[1954], p. 381.
[2] *Id.,* p. 61.
[3] *Ibid.,* p. 46.
[4] *Ibid.,* p. 67.
[5] *Ibid.,* p. 824-825.

> s'il « sait que vous savez », il doit toujours *tout* rappeler, afin que rien ne puisse être oublié. En outre, lui, et lui seul, peut estimer, juger si l'erre est bien cassée, par exemple ; si un léger courant ne porte pas en travers, ce qui exige d'amener la grand-voile de façon particulièrement rapide ; etc. Lui seul doit, toujours, doit même s'il est sûr de vous comme de lui-même, garder l'initiative. Il ne doit pas se limiter à l'intervention exceptionnelle, je veux dire à donner un ordre quand le déroulement des opérations n'est pas habituel, normal ; non, il doit, toujours, tout prévoir, tout commander. D'ailleurs, cher Avant, en faisant cela, qui est son devoir strict, l'Arrière vous décharge de toute responsabilité, hormis celle d'obéir. Et… il vous envie cette paix de l'esprit ! [1]

Si l' « Arrière » est le capitaine-chef de famille, l'« Avant » est son épouse, à la fois équipière et maîtresse de maison nautique. Si, à terre, cette dernière règne sur les lieux domestiques, à bord, il n'en est pas de même. La responsabilité du capitaine instaure une hiérarchie englobant celle en vigueur dans l'habitation terrestre. Cette situation caricaturale de l'homme tenant la barre à l'arrière du bateau et « gueulant » sur la femme, placée à l'avant, lors d'une prise de coffre ou d'une arrivée au ponton est évoquée par Roger en 2002. Naviguant avec des amis sur son propre bateau depuis de nombreuses années, il mentionne cette situation lorsqu'il initie sa nouvelle compagne à la navigation :

> Il y a beaucoup de groupes de quatre, cinq hommes qui louent un bateau en vacances. Des groupes de femmes, tu n'en vois jamais. J'avais dit ça à ma copine : « Tu vois les entrées de port : l'homme à la barre et la femme avec le bout. Si ça se passe bien, au dernier moment, ça va toujours gueuler. C'est l'homme qui pousse sa gueulante car elle n'aura jamais fait ce qu'il faut. » Tu ne verras jamais la femme à la barre et l'homme prêt à sauter. C'est trop ! C'est marrant et ça finit très souvent mal. Au début il crie parce que c'est loin, on s'entend pas bien ; comme l'autre n'a pas entendu, il crie parce qu'il commence à être en colère. C'est rigolo. Ce côté matcho n'est pas prêt à disparaître je crois. Tant qu'il y aura des hommes qui vont partir en groupe… C'est leur évasion aussi. Mais, le type qui lui laisse la barre que quand c'est dur… C'est aux mecs de faire l'effort eux-mêmes, de partager leur plaisir, de ne pas laisser les tâches pas valorisantes. Donner le goût du bateau. Si c'est pour gueuler, ça décourage vite. La voile c'est vraiment une activité où il n'y a pas d'efforts physiques énormes, où les hommes et les femmes sont à égalité. Il y a aussi le côté bricole : faut savoir bricoler. […] On ne se voit pas dire à la copine : « Tiens, tu fais la vidange du moteur pendant que je nettoie les WC ». Ce sera tout de suite l'inverse. [2]

Tout comme l'attribution des tâches domestiques, les espaces d'habitation du bateau sont sexués. Après-guerre, si la taille réduite des petits bateaux de croisière ne permet pas de disposer à l'arrière une « cabine des dames », le poste avant est réservé aux WC quand l'équipage familial se substitue à celui professionnel. Sur les voiliers plus grands, il devient une cabine double. Les architectes navals de l'après-guerre cherchent néanmoins à préserver l'intimité du couple en installant une cabine double à l'arrière, un cockpit central la séparant du reste des aménagements.

Quand les voiliers de course en haute mer disposent d'une table à cartes, cet élément d'aménagement est adapté rapidement aux petits croiseurs. Lieu de la navigation effectuée par le capitaine, la table à cartes est située en très large majorité à tribord tandis que la cuisine, attribuée à la maîtresse de maison nautique est placée en face, sur bâbord.

[1] Jean MERRIEN, *Possession de la mer (la pratique de la croisière)*, Paris, Editions Denoël, 1956, p. 112-113.
[2] Extrait d'entretien enregistré avec Roger, la quarantaine, propriétaire d'un voilier de 10 m, 2002.

Dans les années quatre-vingt, l'élargissement des carènes à l'arrière permet d'y installer une cabine, même sur les plus petits bateaux. La cabine avant est attribuée aujourd'hui aux enfants ou aux amis, celle arrière restant celle « du propriétaire », même si, dans les plus petites unités, son confort reste tout relatif.

La distribution des espaces de navigation et d'habitation du voilier de plaisance et leur attribution sociale sont liées à l'intrication de deux modes d'habitation : d'une part, celui issu des usages domestiques de l'habitation bourgeoise d'à terre et d'autre part, celui relevant des pratiques en vigueur dans la marine militaire.

2) Une tripartition nautique bourgeoise

La revue *Le Yacht* publie en 1878 le récit du voyage effectué par l'équipage de la *Marguerite* en Méditerranée. L'auteur du texte est le propriétaire de ce yacht de 13m 60 de long. Il y joint une représentation de son bateau en coupe longitudinale. C'est une figuration rare, les architectes navals adoptant par ailleurs les représentations par plans en coupe, vue de dessus.

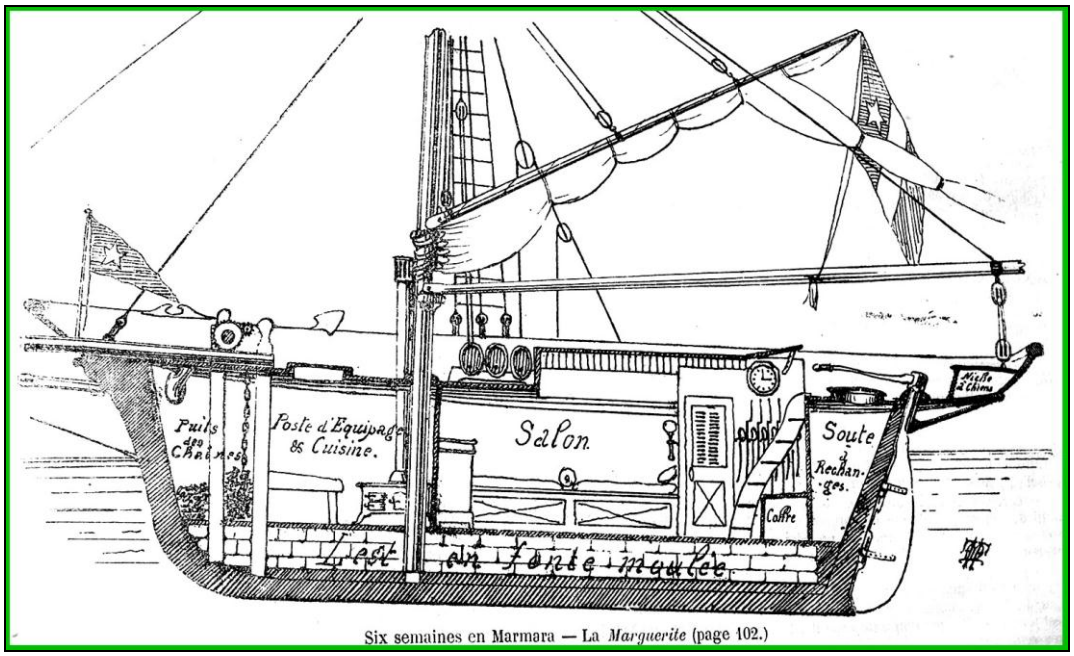


Figure 89 : Représentation en coupe de la *Marguerite*. *Le Yacht,* N° 13, 1878, p. 97.

Les « commentaires » de l'auteur sur l'espace intérieur de son bateau décrivent les aménagements de l'avant à l'arrière :

> Comme aménagement, il y a sur l'avant, sous le pont, un poste d'équipage où trois ou quatre hommes peuvent coucher sur leurs cadres. Il y a là également une petite cuisine en fer avec tous les accessoires nécessaires. Au milieu, la grande cabine, à la fois salon, salle à manger, dortoir où quatre personnes ont chacune leur couchette (on peut, en cas de nécessité, y étendre deux matelas par terre et coucher ainsi deux passagers en plus). A droite et à gauche de l'escalier qui mène au salon, se trouvent deux cabines de petite dimension (celle de tribord est la chambre du capitaine – votre très humble serviteur -), celle de bâbord contient un réduit aussi indispensable que difficile à dénommer honnêtement, sans recourir à l'anglais, plus un grand placard pour la timonerie, signaux,

> fanaux, pavillons, et la bibliothèque du bord. C'est aussi la Sainte Barbe où sont renfermées les munitions de chasse, fusées de signaux, etc., etc. Le long de l'escalier, et sur les murailles de la grande chambre, de véritables panoplies, fusils, sabres, haches (sans compter les fusils de chasse, il y a à bord douze carabines de guerre – Wintchester, Spencer, Chassepot et Martini -). Il y a de quoi se défendre en cas d'attaque. […] Enfin, à l'arrière, se trouve la soute pour les cordages, les voiles, les rechanges et enfin les engins de pêche. […] Pour compléter la visite de la « Marguerite », nous pouvons montrer qu'on n'a rien négligé sous le rapport de ce que le bon du Fouilloux appelait : « Harnois de gueule ». Un placard entier est rempli de conserves et provisions de toutes sortes, et les coffres renferment plus de trois cents bouteilles. On ne mourra donc ni de faim, ni de soif.[1]

À l'époque, dans les logements modestes, la bipartition entre un espace de service et un espace intime est d'usage, excluant « l'idée de la réception ostentatoire »[2] et donc d'un espace lui étant dédiée. Par contre, malgré sa petite taille, l'espace intérieur du yacht est distribué selon un schéma tripartite propre aux habitations bourgeoises : service, intimité et réception.

Le « poste avant » est réservé aux hommes d'équipage qui assurent le service de la navigation et des tâches domestiques à bord. Ceux-ci y dorment sur des cadres - tendus de toile ? - qui peuvent être relevés le long des bordées dans la journée. Cette disposition libère de l'espace dans le poste qui est aussi le lieu où les matelots cuisinent à l'aide d'un fourneau dont le tuyau de cheminée débouche sur le pont à l'avant du mât. Le poste avant est ici nettement séparé de la « grande cabine » centrale par une cloison. L'auteur ne précise pas si une porte permet de passer du poste au salon. En tous cas, le lieu d'habitation de l'équipage dispose d'une entrée séparée, par le capot avant.

Le propriétaire bénéficie d'une « grande cabine » polyfonctionnelle : c'est en effet un espace de réception, le « salon », qui sert aussi de « salle à manger » et de « dortoir » pour les passagers invités. La poly-fonctionnalité de cet espace n'apparaît cependant pas sur le dessin où la pièce centrale du yacht est nommée « salon ».

L'auteur y représente une banquette et des traversins. On peut imaginer, à partir de l'observation des plans de la même période, que deux banquettes collées contre les bordées se font face. Chaque banquette peut recevoir une personne allongée. Sous les banquettes, des coffres sont généralement aménagés. Contre la cloison qui sépare la cabine-salon du poste, un meuble est représenté de profil. Il peut s'agir d'un buffet. L'entrée du salon se fait par un escalier situé à l'arrière du pont, face au poste de barre.

Cet espace de réception – salon-salle à manger-chambre des passagers - est distinct de la cabine privée du capitaine, la « chambre », située à l'arrière et à droite du bateau. Une autre cabine réservée aux cabinets lui fait face – l'auteur, pudibond, prend soin de ne pas la nommer -, tout comme un meuble de rangement pour le matériel de navigation. L'impressionnante énumération de l'artillerie témoigne de la passion du propriétaire pour la chasse qu'il pratique tant du bord qu'à terre, lors des escales. Les attaques de pirates sont également redoutées sur les côtes orientales de la Méditerranée.

Le dessin renseigne sur la présence d'animaux domestiques à bord : en arrière du poste de barre, le chien dispose d'une niche. Le récit indique également que deux singes apprivoisés sont du voyage.

Monique Eleb et Anne Debarre montrent que cette distribution tripartite, classiquement appliquée aux grands hôtels par l'intermédiaire des différents étages, est transposée de façon horizontale aux appartements dont l'espace est plus réduit :

[1] *Le Yacht*, N° 13, 1878.
[2] Monique ELEB et Anne DEBARRE, *L'Invention de l'habitation moderne. Paris 1880-1914..., op. cit.*, p. 45.

> La règle de tripartition est appliquée pour les habitations de la bourgeoisie aisée ou riche. Les logements plus modestes, habités par des petits employés ou des ouvriers, obéissent plutôt à une bipartition. Cette règle, observée par la plupart des architectes, structure efficacement l'hôtel selon les étages (depuis deux siècles déjà) : service au sous-sol ou dans les ailes du bâtiment, réception au bel étage et habitation (c'est-à-dire les chambres et leurs dépendances) au-dessus. Elle s'applique désormais de façon horizontale aux appartements cossus. Les architectes tentent de protéger, par la dissociation des pièces et la multiplication des portes, la vie privée et la vie sociale. [1]

L'analyse diachronique des plans de yachts montre que les aménagements intérieurs, disposés sur un seul niveau, suivent le modèle de distribution des appartements terrestres de la bourgeoisie.

Pour les yachtsmen de l'époque, le choix d'aménager un yacht selon « des divisions en quelque sorte classiques » pour les habitations, semble être une évidence. Certes, il convient de tirer le meilleur parti de l'espace restreint et de simplifier les fantaisies décoratives en vigueur à terre, mais la comparaison avec la « maison » s'impose d'emblée, ainsi que l'application des règles de distribution qui y sont associées. Philippe Daryl, yachtsman et auteur d'un ouvrage publié à la fin du 19e siècle sur l'*Histoire de la Navigation Maritime de Plaisance,* présente un « plan normal des emménagements » :

> Le yacht ayant passé par tous les sacrements – de l'expertise, s'il est neuf, de la francisation s'il a été acheté à l'étranger, - il reste à le rendre habitable. L'emménagement intérieur d'un bateau, cela va de soi, est aussi variable que peut l'être celui d'une maison. Mais en règle générale, on fera bien de le simplifier autant que possible. Tout ce qui sent le bibelot et le superflu est déplacé à bord d'un yacht, où le vrai luxe est la propreté, où le problème de tous les jours revient à tirer le meilleur parti possible d'un espace limité. Sur les grands yachts de parade, on conçoit aisément que la fantaisie du propriétaire ou du tapissier peut se donner carrière. Il n'en est pas de même sur un petit bateau, où l'expérience a consacré des divisions en quelques sortes classiques. L'équipage y est logé à l'avant, dans le « poste ». L'office et la cuisine sont installés dans ce poste ou contre la cloison qui le sépare de l'arrière. Puis viennent le salon et les cabines. Le magasin à voiles, accessible soit par un puits, soit par une porte, est en contre-bas de la chambre de l'arrière, ordinairement réservée aux dames. Telle est la disposition de la plupart des yachts de moyenne grandeur, c'est-à-dire de 90 à 200 tonneaux. Quand ils sont plus vastes, on aménage habituellement un salon et une salle à manger distincts. [2]

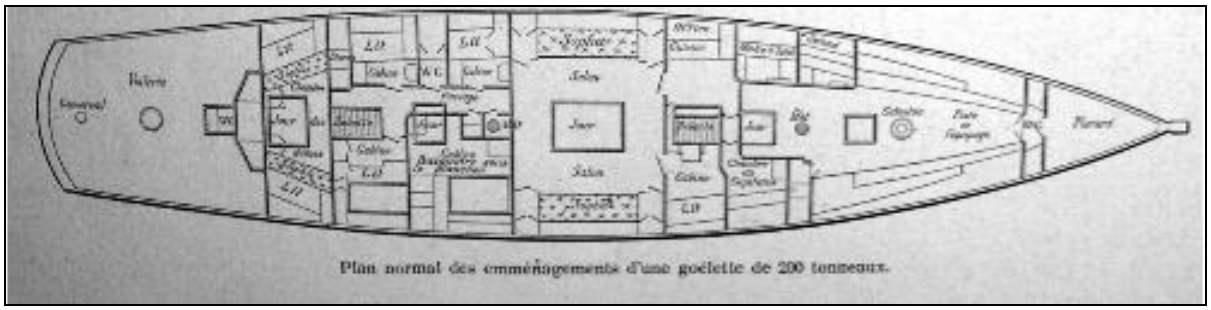


Figure 90 : « Plan normal des emménagements d'une goélette de 200 tonneaux ». Philippe Daryl, *Le yacht. Histoire de la Navigation Maritime de Plaisance,* Paris, Ancienne Maison Quantin, Librairies-imprimeries réunies, May et Motteroz, 1890, p. 213.

[1] Monique ELEB et Anne DEBARRE, *L'Invention de l'habitation moderne. Paris 1880-1914..., op. cit.,* p. 38-39.
[2] Philippe DARYL, *Le yacht. Histoire de la Navigation Maritime de Plaisance..., op. cit.,* p. 211-212.

La tripartition des emménagements s'observe de façon nette avec, de l'avant à l'arrière, l'espace de service (le « poste de l'équipage », du « maître d'hôtel », du « steward », l' « office et la cuisine » et la « chambre du capitaine »), l'espace de réception, central (le « salon »), et celui de l'intimité (les différentes « cabines » individuelles dont la plus grande, sans doute celle du propriétaire, qui comprend une « baignoire » ; les « WC » ; la « chambre des dames » placée tout à fait à l'arrière). Ce grand yacht est manié par un équipage professionnel : le propriétaire n'est pas le capitaine, ce dernier disposant d'une « chambre » individuelle sur tribord, à l'avant.

La séparation des trois espaces est figurée par des cloisons transversales, de part et d'autre du salon central. Les deux espaces, intime et de service, ont des accès séparés, indiqués par des échelles de descente différentes. La « chambre des dames » fait également fonction de salon comme l'indiquent les « sophas » qui ne figurent pas dans les autres cabines. Le lit de la cabine du propriétaire, paraissant sensiblement plus grand que ceux des autres cabines, et la présence de la baignoire, laissent supposer que la compagne de ce dernier occupe cet espace.

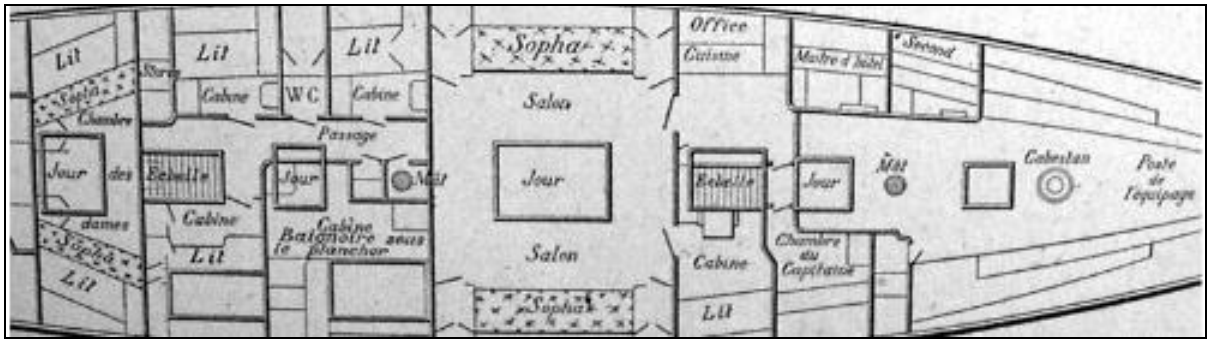


Figure 91 : Détail du « plan normal des emménagements d'une goélette de 200 tonneaux ». Philippe Daryl, *Le yacht. Histoire de la Navigation Maritime de Plaisance,* Paris, Ancienne Maison Quantin, Librairies-imprimeries réunies, May et Motteroz, 1890, p. 213.

À la même époque, l'architecte naval français C. M. Chevreux explicite d'une façon analogue les « dispositions très générales » touchant à l'aménagement des yachts :

> A bord des yachts à voiles, le poste de l'équipage occupe généralement toute la partie de l'avant comprise entre le mât et l'étrave. La partie centrale qui offre la tranche la plus volumineuse, est toujours réservée à la salle. Le reste de l'arrière est réservé aux cabines du propriétaire. Entre le poste et la salle se trouvent presque toujours un office, un W.-C. et quelquefois une petite cabine pour le capitaine ; souvent même cette dernière est prise dans le poste même. Une coursive toujours située à bâbord, fait communiquer le poste avec le salon. Entre le salon et la cabine de l'arrière, on trouve quelquefois une salle à manger ou *vice-versa*, mais seulement sur les très grands yachts à voiles de plus de 300 tonneaux. Le plus souvent le salon est suivi de deux cabines séparées par une coursive conduisant à l'escalier de descente et à la chambre d'arrière. Cette coursive est rarement dans l'axe du navire, et presque toujours déportée sur bâbord. La cabine qu'elle laisse à tribord occupe alors toute la largeur du yacht dans sa partie volumineuse, et par conséquent, permet d'y réaliser la plus grande somme de confortable compatible avec les dimensions du yacht. C'est en général la chambre du propriétaire, munie d'une porte ouvrant sur le salon et d'une autre donnant sur la coursive. De l'autre bord, on trouve, si la largeur le permet, une autre cabine plus petite ou un cabinet de toilette, et les W.-C. Au pied de l'escalier se trouve très souvent une sorte de petite antichambre formée par le passage de la coursive et un sofa en prolongement sur les cabines de bâbord. Autant que possible, il est avantageux de faire ouvrir la porte du W.-C. sur ce palier absolument neutre par rapport aux aménagements environnants. Cette antichambre est, en somme, fort commode en ce qu'elle permet aux passagers qui arrivent du pont, de quitter leurs

> habits de mer avant de pénétrer plus avant à l'intérieur du yacht. L'extrême arrière est en général occupé par une chambre dite chambre des dames, occupant toute la largeur du yacht. Entre la chambre des dames et la descente, on peut installer, si la largeur de la coque le permet, plusieurs cabines réservées aux amis ou aux domestiques. Tel est le canevas général sur lequel sont établis les aménagements des yachts suivant leurs dimensions. [1]

Le « plan normal » des emménagements d'un grand yacht respecte la règle – « normale » - de la tripartition des espaces d'habitation en vigueur à terre. L'espace de réception, le salon, est au centre du bateau. C'est l'emplacement qui offre le plus d'espace et des mouvements modérés lors des navigations. L'espace de service, attribué à l'équipage, est placé à l'avant du navire, étroit et soumis en mer à de plus brusques mouvements. Les chambres, lieux de l'intimité, sont situées à l'arrière du navire. La poupe du bateau est connue comme la zone la moins mouvementée. Ainsi, c'est « la chambre des dames » qui est située à l'extrémité du navire, à l'opposé du poste d'équipage.

Les textes des yachtsmen français Philippe Daryl et C. M. Chevreux établissent par écrit les règles courantes d'aménagement en vigueur dans la dernière décennie du 19e siècle. Un article du *Yacht* indique qu'ils s'inspirent en fait de travaux anglais précurseurs, parus dès les années soixante-dix, dont ceux de Dixon Kemp :

> Le premier ouvrage consacré à l'étude de la construction des yachts fut, en 1872, l'ouvrage anglais de Marett, sorte de collection commentée des plans des premiers bâtiments de mer construits exclusivement en vue de la navigation de plaisance. Après Marett, un constructeur anglais, ou mieux, un architecte naval, puisqu'il ne s'occupait que de l'élaboration des plans des yachts, M. Dixon Kemp fit paraître en 1876 un luxueux ouvrage sur la construction des yachts qui, depuis 1870, avait progressé rapidement, grâce sans doute aux matches anglo-américains de l'*America*, de la *Dauntless* et de la *Sappho*. […] Ce premier ouvrage de M. Dixon Kemp, intitulé « Yacht Designing », fut bientôt épuisé […]. Le succès de ce premier ouvrage engagea son auteur à le compléter par une série de monographies et par un traité de manœuvre des yachts petits et grands, intitulé « Yacht and Boat Sailing » […]. Ces deux ouvrages, qui avaient certainement contribué à développer en Angleterre la compréhension de tout ce qui touche à la navigation de plaisance, n'avaient malheureusement aucun similaire en France. [2]

Dans l'édition française de 1896, l'ouvrage de Dixon Kemp détaille la « disposition et l'aménagement des cabines » d'un yacht :

> L'aménagement des yachts à voiles ne comporte pas beaucoup de variétés, car certaines dispositions sont, pour ainsi dire, obligatoires. Par exemple, il y a tant de raisons de loger l'équipage à l'avant, que personne n'a jamais songé à le mettre ailleurs. D'autre part, il est si commode d'avoir le salon à proximité de l'office et de la cuisine qu'on regarde généralement comme un inconvénient de le reporter à l'arrière. En plaçant la cabine des dames à l'extrême arrière, on les met à même de s'isoler. En outre, cette cabine est ordinairement à deux lits, et les femmes paraissent avoir moins d'objections que nous à être logées de compagnie. [3]

---

[1] C. M. CHEVREUX, *Traité de la construction des yachts à voile*, Paris, Bernard et Cie, 1898 [réédition Douarnenez, Chasse-Marée / Armen, 1991], p. 279-282.
[2] M. BOYN et M. MARTINENQ, « Bibliographie : Yacht architecture, de M. Dixon Kemp, édition française », *Le Yacht*, N° 910, 1895, p. 398.
[3] Dixon KEMP, *Yacht & Boat Sailing..., op. cit.*, p. 54-55.

Le yachtsman reconnaît que l'aménagement des yachts répond à des règles – les dispositions sont « obligatoires » - dont il serait vain de chercher les fondements logiques. Il lui semble hors de propos de discuter ces règles pour, éventuellement, proposer d'autres dispositions. Le poste ne peut être qu'à l'avant. Du coup, il est « commode » de positionner le salon à côté afin de faciliter le passage des plats. Pourtant, le salon placé tout à l'arrière est une caractéristique des yachts américains. Cette disposition ne semble pas pertinente à l'auteur ; l'idée d'un office placé à la poupe, près du salon arrière, n'est pas envisagée par le yachtsman anglais.

Placer les dames à l'extrémité arrière favorise leur isolement du reste de l'équipage. Le texte permet de faire l'hypothèse que, pour l'auteur, ce sont les femmes qui désirent s'isoler du reste de l'équipage : « On les met à même de s'isoler ». La cabine des dames comprend deux lits, contrairement à celle des hommes – excepté le poste avant réservé aux hommes d'équipage. Ici, les femmes semblent moins affectées par le partage d'une intimité que leurs congénères masculins – interdit victorien de l'homosexualité masculine ? Cette disposition n'est sans doute pas sans effets sur la sociabilité du bord : alors que les hommes doivent sortir de leurs cabines pour se rencontrer, au salon ou sur le pont, les femmes en sont dispensées. Un espace à l'intérieur du navire leur est réservé. Le parallèle avec la vie domestique des femmes de la bourgeoisie s'impose. Comme à terre, elles sont femmes d'intérieur.

B. Le salon du yacht

Le salon est identifié dans de nombreux travaux en sciences sociales comme la pièce propre à la bourgeoisie du 19e siècle. L'aménagement des yachts lui accorde une place privilégiée, au centre du bateau. Le souci de son confort est également présent dès le 19e siècle. Je montrerai qu'aujourd'hui il est toujours une référence privilégiée lors de la conception des bateaux, dans la cabine et sur le pont

1) Un salon central

Les architectes navals respectent les règles de la tripartition et d'orientation pour l'aménagement des yachts, quelle que soit leur taille : des voiliers de dimensions très différentes, de 200 ou 5 tonneaux, sont distribués selon un même « canevas ». Un grand yacht permet de démultiplier chacun des trois espaces - de service, de réception et d'intimité. Un petit navire conserve l'espace de réception central qui devient alors polyvalent.

Une logique identique est à l'œuvre dans la distribution des appartements bourgeois : lorsque l'aisance des propriétaires le permet, les architectes multiplient les pièces en respectant le principe de la tripartition. Ainsi, celles consacrées à la réception, le salon et la salle à manger, peuvent se différencier en grand salon de réception, petit salon familial, salon pour dames, boudoir, salon pour hommes, fumoir, billard, salle à manger pour les invités, salle à manger familiale, salle à manger pour les enfants, etc. *A contrario*, si l'espace disponible se réduit, le nombre de pièces consacrées à chaque fonction – service, réception, vie intime – diminue. Le plus petit appartement bourgeois conserve le salon, associé alors à la salle à manger. Il est distinct de l'espace de service – cuisine, WC – et des chambres : « Le

regroupement des lieux de réception, luxueux ici, permet par ailleurs, dans les maisons à loyers modestes, de confondre en une seule pièce le salon et la salle à manger. C'est bien le manque de place qui, sur le plan de la maison à loyer de M. C. B., entraîne cette évolution. »[1]

Sur les plus petits yachts, le salon est également l'unité d'aménagement minimale. Il est polyvalent et fait également office de salle à manger, de bureau et de chambre.

Une pièce propre aux habitations bourgeoises

Les travaux des historiens montrent l'importance du salon comme pièce distinctive des habitations bourgeoise du 19e siècle. En effet, à la même époque, les logements ouvriers en sont dépourvus. Une salle commune à l'ensemble de l'immeuble y supplée[2]. Dans les habitations bourgeoises, le salon est une pièce consacrée à la réception d'invités ou bien à la sociabilité familiale. On y converse et y partage des activités. C'est un lieu public dans un espace privé :

> Les salons de la noblesse du XVIIIe siècle vont être interprétés pour donner le salon bourgeois du XIXe siècle. Autrefois, lorsque les mœurs étaient plus simples, le salon n'existait que dans les palais et les hôtels ; dans la modeste demeure des particuliers, on disait salle de compagnie ; aujourd'hui le plus petit bourgeois possède ce qu'il appelle pompeusement son salon. Il est à la fin du siècle, le signe le plus efficace pour signifier l'habitation bourgeoise, pour marquer l'appartenance à cette classe. Dans le recueil de C. Daly, le passage de l'appartement de la 1re à la 3e classe se marque par la diminution du nombre de salons jusqu'à son abandon pour les plus modestes. Pourtant lorsque le salon va peu à peu se retrouver dans la plupart des appartements, il n'aura plus ni la même forme, ni la même place, ni la même utilisation. C'est la dénomination qui se transpose plus que les pratiques supposées dans ce luxueux espace. [3]

Le salon bourgeois, héritier du salon aristocratique dédié à la réception et à la représentation, est ajusté à l'idéologie de la vie familiale et aux nouvelles manières d'habiter. Ainsi, il symbolise tant la distinction sociale que le bonheur familial : « L'habitation est avant tout l'habitation de famille, mais cette position, pourtant mise en avant, reste ambiguë car, dans les discours et sur les plans, le rôle de réception de l'habitation est malgré tout souligné et guide les choix. […] Le salon, pièce de luxe et de représentation, est conçu à partir d'un programme artistique par excellence, *mais toujours avec le souci de la commodité de disposition* s'empresse d'ajouter Julien Guadet. » [4]

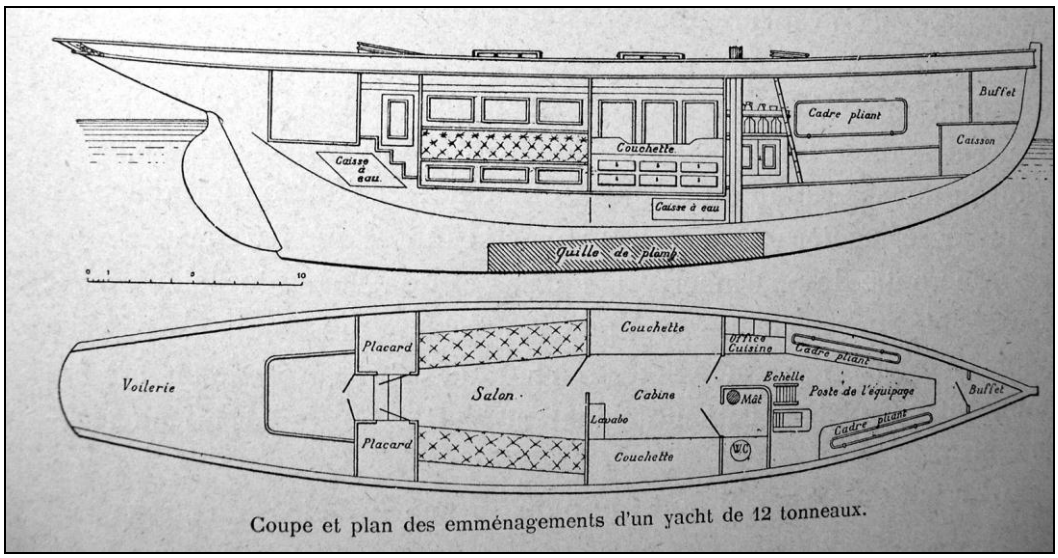
Dans les habitations les plus luxueuses, un « salon de famille » se distingue du salon de réception. Il est aménagé avec un mobilier spécifique : les canapés et fauteuils capitonnés y constituent les éléments principaux. La pièce est parée de tissus. Des rideaux drapent les fenêtres et des tapis recouvrent le sol. La présence d'un foyer, poêle ou cheminée, renforce l'impression de chaleur et d'intimité. Des tablettes servent à présenter divers objets, vases et bibelots. Des étagères permettent de disposer des livres. Souvent, un piano y prend place. L'aménagement de la pièce est pensé avant tout dans un souci de procurer du confort aux habitants.

---

[1] Monique ELEB et Anne DEBARRE, *L'invention de l'habitation moderne*, …, *op. cit.,* p. 75.
[2] Monique ELEB et Anne DEBARRE, *Architectures de la vie privée. Maisons et mentalités XVIIe –XIXe siècles…, op. cit.,* p. 138.
[3] *Id.,* p. 268.
[4] *Ibid.,* p. 89.

Le yachtsman Philippe Daryl précise les divisions du « plan ordinaire » des yachts de différentes tailles : « Pour les yachts de 20 à 90 tonneaux, l'emménagement ordinaire est celui-ci, de l'avant à l'arrière : poste d'équipage et cuisine ; chambre du capitaine et cabine ; salon ; cabine avec baignoire et passage, chambre de l'arrière ; magasin à voiles. »[1]

Cet aménagement suppose que le propriétaire n'est pas le capitaine du navire. L'idéal du yacht dirigé par son propriétaire, pratique prônée par l'auteur, n'est pas réalisé dans ce projet architectural. Le capitaine est ici un marin professionnel. Il dispose donc d'une chambre dans l'espace de service, à l'avant du salon central. Le capitaine n'est cependant pas logé dans le poste, disposant d'un statut hiérarchique supérieur à celui des autres membres d'équipage. « Pour les yachts de 10 à 20 tonneaux, le plan le plus avantageux est celui-ci : poste à l'avant, avec cuisine ; au centre, salon à sophas se transformant en couchettes ; à l'arrière, chambre des dames avec voilerie. »[2]



Coupe et plan des emménagements d'un yacht de 12 tonneaux.

Figure 92 : Coupe et plan des emménagements d'un yacht de 12 tonneaux. Philippe Daryl, *Le yacht. Histoire de la Navigation Maritime de Plaisance,* Paris, Ancienne Maison Quantin, Librairies-imprimeries réunies, May et Motteroz, 1890, p. 219.

Le plan ci-dessus, présenté par l'auteur, ne correspond pas à la description. En effet, sur la représentation graphique, la chambre n'est pas disposée à l'arrière du navire mais en avant du salon. La présence de cadres pliants dans le poste atteste de la présence d'hommes d'équipage. Philippe Daryl commente en fait des plans extraits de l'ouvrage du britannique Dixon Kemp[3]. La comparaison entre le texte de Daryl et celui de Kemp montre comment le yachtsman français se réapproprie les conceptions d'outre-Manche.

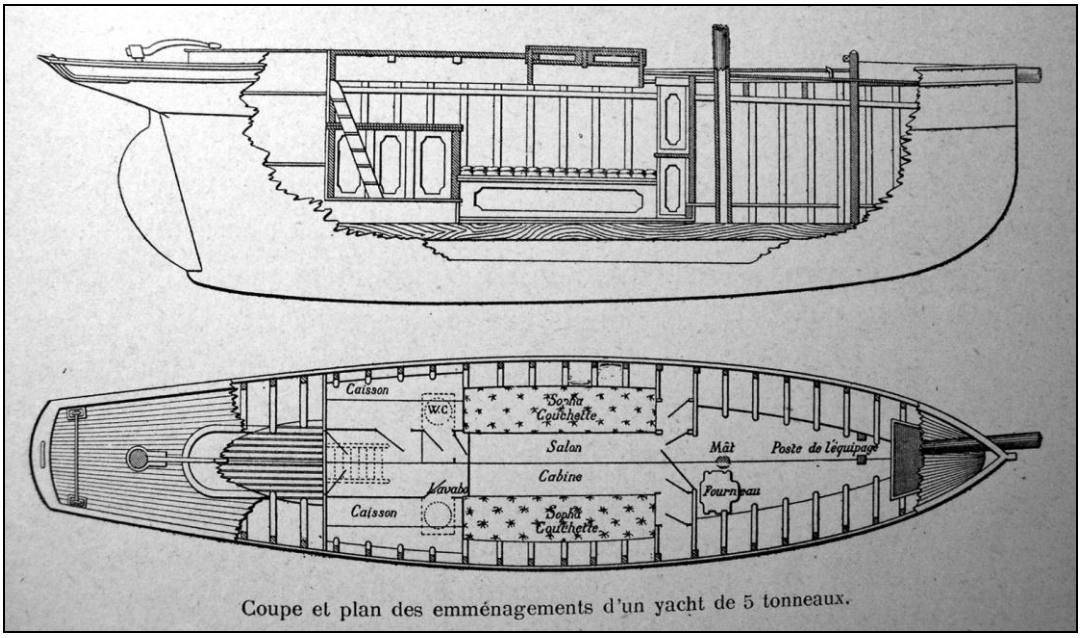
Dixon Kemp commente ainsi un plan d'emménagements similaire : « Cette disposition donne une grande chambre à coucher et un salon d'accès facile, avec de la place pour loger le matériel. La seule objection est le passage par la chambre pour le service ; mais à la rigueur, l'homme qui en est chargé peut passer sur le pont pour faire salon. »[4] La disposition adoptant le salon à l'arrière et la chambre au milieu offre des avantages lors de la navigation mais elle pose un souci dans l'habitation : en effet, l'intimité du propriétaire n'est

[1] Philippe DARYL, *Le yacht…*, *op. cit.,* p. 212.
[2] *Id.*, p. 212.
[3] Dixon KEMP, *Yacht & Boat Sailing…, op. cit*.
[4] *Id.*, p. 56.

pas respectée. La solution, peu pratique pour le matelot responsable du service, consiste à lui demander de passer du poste au salon par le pont. Cette configuration ne semble pas convenir aux conventions sociales. Elle est en effet peu figurée dans les numéros de la revue *Le Yacht*.

Les cas de l'aménagement des plus petits yachts est intéressant car l'espace restreint ne permet plus de respecter la tripartition en usage. Il s'agit alors de supprimer un des trois espaces, celui des chambres : « A 5 tonneaux et au-dessous, la chambre réservée n'est plus possible : il faut se contenter du poste, en y logeant la cuisine, et du salon, qui devient le soir la chambre à coucher. »[1]

À la polyfonctionnalité du *saloon* anglais, à la fois salon, salle à manger, cabinet de travail, fumoir, s'en ajoute une autre : la chambre. Les plans de Philippe Daryl mentionnent alors un « salon-cabine ». Des « sophas-couchettes » se font face, au centre du bateau. Ils représentent, aux différentes heures de la journée, les fauteuils du salon, les sièges de la salle à manger et les lits de la chambre.



Coupe et plan des emménagements d'un yacht de 5 tonneaux.

Figure 93 : « Coupe et plan des emménagements d'un yacht de 5 tonneaux ». Philippe Daryl, *Le yacht. Histoire de la Navigation Maritime de Plaisance,* Paris, Ancienne Maison Quantin, Librairies-imprimeries réunies, May et Motteroz, 1890, p. 221.

Ainsi, quelle que soit la taille du yacht, les choix d'aménagement intérieur maintiennent le salon comme plus petite unité d'habitation. Celui-ci devient alors polyfonctionnel. L'aménagement des plus petits yachts représente un véritable défi pour les architectes navals :

> Enfin, pour les 3 tonneaux, l'arrangement est plus difficile, mais on arrive encore, grâce à une ingénieuse répartition de l'espace disponible sur un plan asymétrique : à l'avant, dans le poste, caisson à bâbord avec fourneau de cuisine, et cadre pliant ou hamac à tribord ; à l'arrière, dans le salon, table pliante à bâbord, sopha-couchette à tribord, cadre-pliant au-dessus. De grands caissons sont ménagés partout : à l'avant pour les provisions de bouche ; au milieu pour les bouteilles ; à l'arrière pour les vêtements. Dans un angle du salon se loge la toilette ; dans l'autre angle, le buffet ; le fond de l'arrière est réservé aux voiles et cordages de rechange. Des tablettes, des clous, des filets, des suspensions diverses portent la vaisselle, les lampes, les objets de toilette. Un fourneau à cire vierge,

[1] Philippe DARYL, *Le yacht …, op. cit.*, p. 212.

insensible aux coups de roulis et de tangage, écarte tout danger d'incendie. Tel est le plan ordinaire. [1]

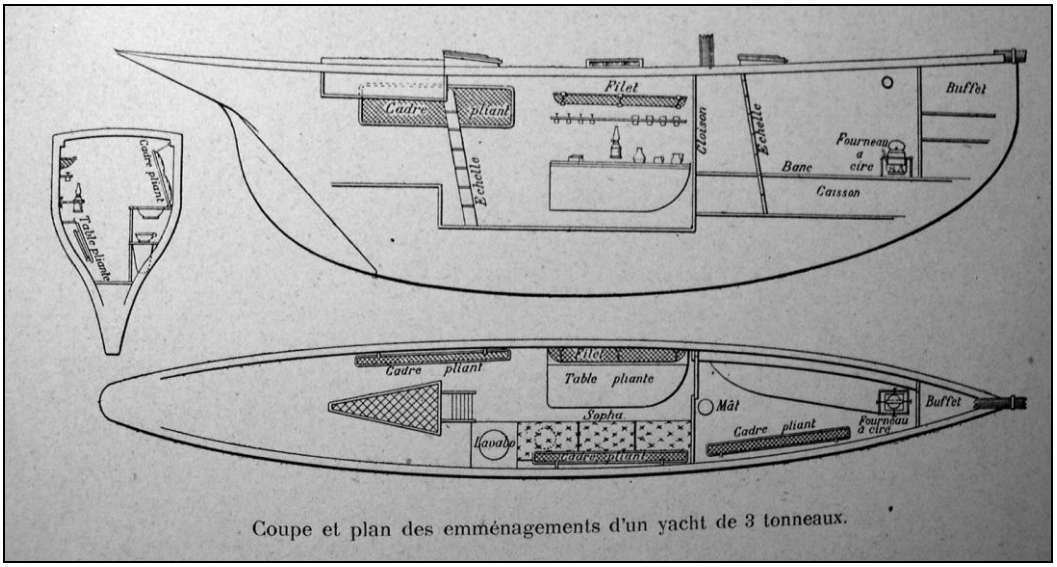


Figure 94 : « Coupe et plan des emménagements d'un yacht de 3 tonneaux ». Philippe Daryl, *Le yacht. Histoire de la Navigation Maritime de Plaisance,* Paris, Ancienne Maison Quantin, Librairies-imprimeries réunies, May et Motteroz, 1890, p. 223.

Le « plan ordinaire » d'un yacht de 3 tonneaux est en fait celui d'un yacht singulier, le *Spankadillo,* « construit et aménagé par un homme expérimenté, le capitaine H. Baily, en 1884 »[2]. À sa forme étroite on reconnaît un navire construit dans la tradition anglaise des « couloirs lestés »[3], très répandue dans les années 1870. Le volume habitable est plus important dans les « plats à barbe » américains qu'à bord des « couloirs lestés » anglais. Néanmoins, les Anglais développèrent de nombreuses astuces pour aménager au mieux ces longs couloirs : « Il faut beaucoup d'expérience et d'ingéniosité pour faire quelque chose de décemment logeable »[4]. L'étroitesse du navire de 3 tonneaux contraint l'architecte à ne garder qu'une banquette-sopha sur les deux qui, classiquement, se font face. Le principe de symétrie, d'habitude scrupuleusement respecté par les architectes navals, est ici sacrifié à la fonctionnalité.

L'ingéniosité des architectes, qui sont aussi des yachtsmen, se manifeste dans de nombreuses installations mobilières ou techniques qui sont d'ailleurs toujours utilisées aujourd'hui : lits et table rabattables, fourneau et lampes sur cardan, meubles de toilette escamotables, filets pour contenir les petits objets, banquette-caisson pour les rangements, etc. Des ateliers spécialisés proposent du mobilier adapté à l'espace restreint des navires de plaisance. Dans le journal *Le Yacht,* des publicités vantent les mérites de divers mobiliers polyvalents : « banquettes-lits marines » et « toilette marine » escamotables.

[1] Philippe DARYL, *Le yacht …, op. cit.,* p. 212-213.
[2] Dixon KEMP, *Yacht & Boat Sailing,..., op. cit.,* p. 56.
[3] Alors que l'architecture anglaise privilégie les navires étroits dotés d'un fort tirant d'eau, celle en vigueur aux Etats-Unis préfère les voiliers larges et de peu de tirant d'eau, appelé « les plats à barbe ». Pour Philippe Daryl, ces deux traditions architecturales se sont confrontées et mutuellement apportées : « Depuis la victoire de l'*America*, en 1851, deux écoles se partagent le monde nautique : l'école anglaise et l'école américaine. […] Après avoir bataillé pendant quarante ans sur les mérites respectifs des deux systèmes, les deux écoles ont pourtant fini par arriver à des concessions réciproques ». Philippe DARYL, *Le yacht …, op. cit.,* p. 259.
[4] Dixon KEMP, *Yacht & Boat Sailing..., op. cit.,* p. 56.

Les traducteurs français de l'ouvrage de Dixon Kemp établissent une note au sujet du mot « saloon » figuré sur les plans originaux : « Nous avons traduit le mot *saloon* par *salon* ; mais le vieux mot français *salle* serait plus conforme à la réalité, attendu que le plus souvent cette partie du navire est à la fois salon, salle à manger, cabinet de travail, fumoir, etc. A bord des navires de guerre, c'est le carré. (Note du traducteur). »[1] La remarque est pertinente. Cependant, le terme « salon » est préféré à celui de « salle », qui n'apparaît jamais sur les plans ou dans leurs commentaires. Les auteurs de la note insistent sur la polyfonctionnalité de cette pièce.

Monique Eleb et Anne Debarre observent également une polyvalence du salon-salle à manger dans les petites habitations bourgeoises. Elles relèvent la ressemblance de ce salon polyfonctionnel avec, d'une part, les salles communes des maisons rurales et, d'autre part, le dispositif de la « salle » unique du Moyen Âge. Elles précisent aussi leurs différences :

> Les pièces de réception ouvertes les unes sur les autres de l'appartement bourgeois et la salle commune sont donc deux dispositifs comparables du point de vue de l'usage, même si l'aspect ostentatoire de la réception est exclu de la seconde. Ces dispositifs sont polyfonctionnels. Les uns se rapportent à un courant architectural anglo-saxon que les revues ont fait connaître. La référence est savante, liée à une réflexion complexe sur les modes de vie et l'évolution de l'art de recevoir. Les autres sont conçus en tenant compte de la culture de l'habitat du monde rural, seule référence imaginée par les architectes pour les ouvriers. [2]

Ainsi, la polyvalence du salon ne doit pas tromper tant sur sa signification que sur ses usages. Cette pièce, malgré ses diverses fonctions, reste un salon, c'est-à-dire une pièce de réception : à bord, on ne fait pas que naviguer, on y habite en y tenant salon.

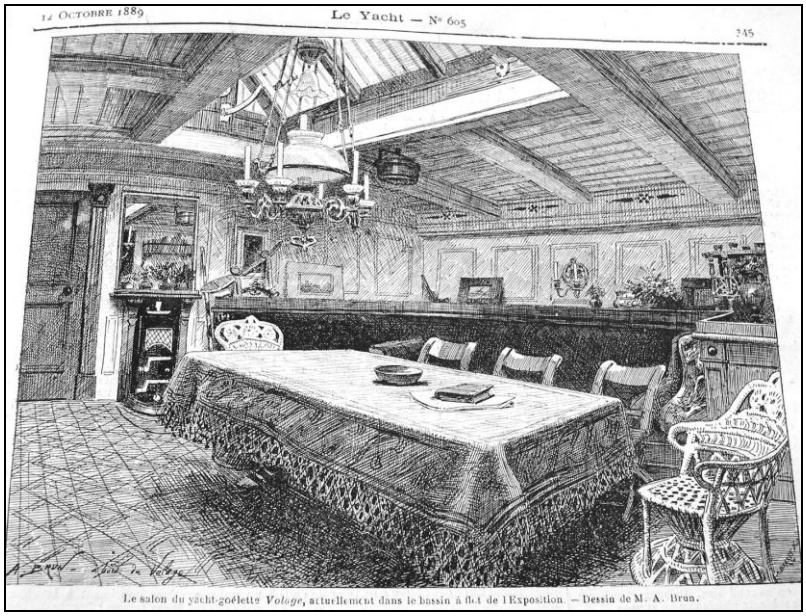


Figure 95 : Le salon d'un grand yacht. Dessin de M. A. Brun, « Le salon du yacht-goélette *Volage*, actuellement dans le bassin à flot de l'Exposition », *Le Yacht*, N° 605, 1889, p. 345.

[1] Dixon KEMP, *Yacht & Boat Sailing..., op. cit.*, p. 55.
[2] Monique ELEB et Anne DEBARRE, *L'invention de l'habitation moderne ..., op. cit.,* p. 75.

La gravure représentant le salon de *Volage*, yacht d'un important tonnage, montre les détails du mobilier du bord. La porte du fond est sans doute celle le séparant du poste. Contre la cloison, on aperçoit une cheminée à foyer fermé surmonté d'un miroir. Sur tribord, les banquettes capitonnées fixées aux bordés remplacent les fauteuils et sophas du salon terrestre. Le salon fait aussi salle à manger : une table y est disposée au centre, entourée de chaises et de fauteuils en rotin qui semblent mobiles. Il est possible que ce soit le même mobilier en rotin qui soit utilisé sur le pont. En effet, au 19e siècle, ce dernier n'est pas aménagé et ne dispose pas d'un cockpit avec banquettes intégrées au pont. Les cloisons comme les buffets montrent un travail d'ébénisterie. La décoration de cette pièce est calquée sur celle du salon des habitations à terre.

Les publicités du magazine *Le Yacht* indiquent qu'il est d'usage, à bord de grandes unités, de disposer d'un piano. Ainsi, le salon nautique n'a rien à envier à son homologue terrestre.

Figure 96 : Publicité pour « pianos à bord : fabrication spéciale pour yachts ». ***Le Yacht,*** **n° 1126, 1899, p. 484.**

Par comparaison, la gravure représentant l'espace de service du yacht *Volage* montre une absence de décoration. Le mobilier est fonctionnel et dépourvu d'aménagements confortables : aucun capitonnage ne vient recouvrir les caissons-banquettes sur lesquelles les hommes d'équipage s'assoient.

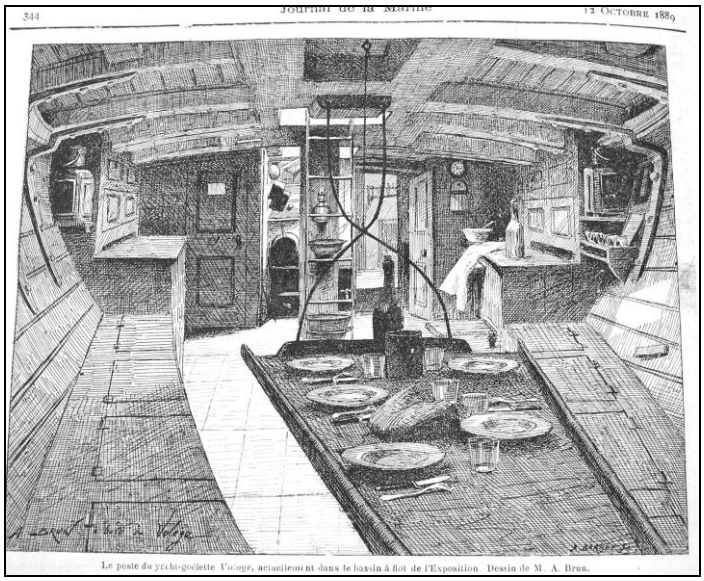


Figure 97 : Dessin de M. Brun, « Le poste du yacht-goélette Volage, actuellement dans le bassin à flot de l'Exposition », ***Le Yacht,*** **N° 605, 1889, p. 344.**

Quelques gravures figurent l'intérieur de petits yachts. Le salon y traité avec le même souci de confort qu'à bord des grandes unités. La revue *Le Yacht* présente, en 1878, un extrait d'un ouvrage anglais : *Les vacances d'un Yachtsman ou promenades dans l'ouest de l'Ecosse*.

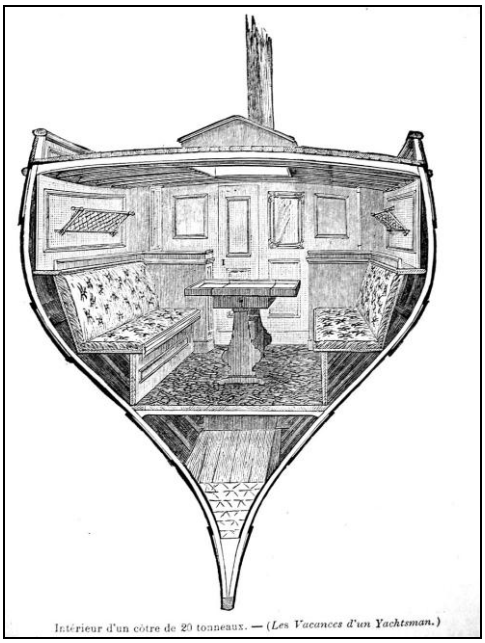


Figure 98 : « Intérieur d'un cotre de 20 tonneaux – (Les vacances d'un Yachtsman.) ». *Le Yacht,* N° 77, 1879, p. 337.

L'illustration choisie montre « la disposition intérieure » d'un des yachts de l'auteur. La partie du bateau montrée en coupe est le salon–salle à manger. Celui-ci est disposé selon un modèle toujours appliqué aujourd'hui : deux banquettes se font face, de part et d'autre d'une table centrale. Le capitonnage des banquettes et les moulures des boiseries évoquent une décoration propre aux pièces de réception des habitations bourgeoises. Remarquons que le mobilier, fixe, est imaginé pour un bateau dont la position est horizontale, comme dans les logements terrestres. Or, cette horizontalité n'existe qu'au mouillage. Que devient l'habitation du petit « salon–salle à manger–chambre » en navigation ?

Figure 99 : « La cabine d'un petit yacht », *Le Yacht,* N° 1506, 1907, p. 38.

Une gravure publiée en 1907 par *Le Yacht* montre « la cabine d'un petit yacht » et l'équipage constitué du propriétaire et du matelot. Elle figure dans la traduction d'un article d'un auteur anglais, Francis B. Cooke, paru antérieurement dans la revue *Yachtsman.*

Les deux hommes occupent les lieux qui leur sont attribués, respectivement le salon-salle à manger, traduit dans l'article par le terme de « cabine », et le poste. Dans l'espace d'habitation du propriétaire, les banquettes sont capitonnées et des coussins y sont disposés ; les panneaux des cloisons sont travaillés ; une lampe y est installée. Le contraste avec l'aménagement du poste, que l'on aperçoit en arrière-plan, est net : les planches du bordé et le caisson ne sont ni capitonnés, ni décorés de panneaux de bois moulurés.

Si l'auteur ne préconise pas, pour les très petits yachts, l'installation d'une cloison entre le poste et la cabine, la séparation entre les deux espaces s'impose : « Tournons maintenant notre attention vers la cabine qui, si la cloison antérieure n'existe pas, devra être séparée du poste par des rideaux »[1].

2) Diverse influences sur l'aménagement des petits yachts

Le studio : espace restreint et mobilier polyvalent

Les innovations matérielles nécessaires pour aménager un espace restreint en salon confortable et polyvalent ne sont pas uniquement issues du yachting anglo-saxon. En effet, Monique Eleb-Vidal et Anne Debarre montrent qu'au tournant du siècle des architectes français proposent des solutions d'aménagement d'appartements restreints, ou studios, destinés aux artistes et aux célibataires :

> Si la prégnance du modèle familial est lisible à travers l'organisation de la plupart des habitations en cette fin de siècle, le célibataire est aussi une figure de plus en plus importante. Pour les jeunes bourgeois, surtout les hommes, refuser de rentrer dans le rang, tout au moins pendant un certain temps, est une façon de réfuter la normalité du modèle conjugal et paternel. Pour certains, c'est aussi une façon de se démarquer, de se classer par différence. […] L'idée du studio, petit appartement pour un célibataire (ou, à la rigueur, pour un jeune couple sans enfants), émerge et devient à la mode dans les milieux non-conformistes. C'est un espace presque entièrement dévolu à la réception, doté d'une définition assez floue. Paradoxalement, le goût pour les grands volumes fluides et pour la multiplication des activités dans un même espace aboutira à un dispositif aux dimensions restreintes, mais ouvert et destiné à une même personne. Ce terme de « studio » peut désigner à la fois un atelier d'artiste, un cabinet de travail ou une « grande pièce servant à la fois de chambre, de salle à manger, de salon ». S'il convient très bien à certains qui ont choisi un style de vie en accord avec leur idéologie, il cache en réalité un espace réduit. […] Cette nouvelle désignation renvoie au goût de cette époque pour les espaces polyvalents. Un seul espace fait toute l'habitation, mais il doit toujours être prêt pour la réception. Le studio est lié aux intellectuels. Il s'agit d'un lieu où l'on pense et qui définit un statut. Habiter un studio est alors le propre de ceux qui se veulent d'avant-garde, intellectuels ou artistes, plutôt jeunes avec une autre conception du confort que la bourgeoisie. Cet espace, qui implique qu'on y vive, qu'on y travaille souvent et,

[1] Francis B. COOKE, « quelques idées sur le cruising », *Le Yacht*, N° 1506, 1907, p. 38.

> surtout, qu'on y reçoive, va accueillir admirablement, car sont conçus pour lui, les meubles transformables, meubles à plusieurs destinations qui permettent de gagner de la place ou de cacher certains moments des activités particulières. [1]

Les auteures montrent que la polyvalence du studio est tout autant due à l'idéologie non-conformiste de ses occupants, valorisant « une autre conception du confort » – laquelle ? -, qu'à l'espace restreint. Ce non-conformisme a cependant des limites : tout comme les « classiques » appartements bourgeois tripartites, les studios sont essentiellement destinés à la réception. Les meubles transformables permettent de cacher les activités intimes ou de service à l'heure de la réception.

Le mobilier fixe de l'Art Nouveau

Monique Eleb-Vidal et Anne Debarre montrent qu'à la même période la conception du rôle de l'architecte change. Celui-ci ne se limite plus au dessin de la distribution intérieure. Le mobilier est également traité comme un véritable élément d'architecture :

> Entre 1880 et 1914, le rôle de l'architecte a pris des aspects très différenciés. Cette idée variable du « vrai rôle » de l'architecte implique des choix particuliers qui qualifient non seulement le décor, mais aussi le travail de conception. L'élargissement du rôle de l'architecte touche autant la distribution et le décor intérieur que la façade. […] La fin du siècle voit s'ouvrir les barrières entre les arts. Des architectes deviennent créateurs de meubles, « meubliers », comme on le dira ensuite, ou « ensembliers », plus tard. L'architecte devient alors véritablement le « maître de l'œuvre » et se doit d'harmoniser la production de tous les corps de métier. […] Cette position est en effet un retour au rôle de l'architecte des XVII^{e} et XVIII^{e} siècles, qui, dans les grandes demeures, concevait aussi le décor des pièces incluant des meubles fixes.[2]

Le mouvement du « Rationalisme éclectique, variante de l'Art Nouveau » développe le concept du mobilier fixe en rapport avec la structure du bâti. Ces architectes ont pour principe « la relation entre structure et décor » : « La décoration ne doit pas être un accessoire rapporté comme un meuble dans un appartement, mais doit tenir à l'édifice comme la peau tient au corps, en laissant deviner sa forme et sa charpente »[3] :

> De nombreux rationalistes commencent leur carrière en créant des décors de façade, d'intérieur, ou des meubles Art Nouveau. […] Ils réfléchissent à une intégration du mobilier et du décor fait par l'architecte dans l'habitation. […] Ils commencent leur carrière comme architectes, passionnés par le décor Art Nouveau ou gothique, ou inspirés par l'exemple anglais. Le mobilier et le décor sont alors partie prenante de l'architecture : les panneaux de bois, les cheminées, les meubles raccordés ou fixés au mur, l'éclairage, les tapis sont étudiés et dessinés par les architectes et forment souvent un tout indissociable.[4]

[1] Monique ELEB et Anne DEBARRE, *L'invention de l'habitation moderne. Paris, 1880-1914…, op. cit.,* p. 187-189.
[2] *Id.,* p. 479-480.
[3] *Ibid.,* p.438.
[4] *Ibid.,* p. 440.

Malgré la similitude entre le projet des architectes rationalistes et le cas de l'aménagement des yachts, il est difficile d'affirmer que l'Art Nouveau, en tant qu'idéologie, ait eu une influence sur l'aménagement intérieur des voiliers. En effet, le principe de ce mouvement est de rompre avec une distribution classique et un mobilier sans relation avec la structure du bâti : « Au moment de sa naissance, l'Art Nouveau n'est pas un style, il correspond à une série de principes : ne pas reproduire, se détacher du passé et, pour ce faire, observer la nature ; créer un décor solidaire de la structure du bâtiment et non rapporté ; enfin, s'intéresser au programme et déterminer la forme à partir de la fonction. » [1]

Or, les aménagements des voiliers sont pensés selon une logique de reproduction du modèle tripartite classique des habitations bourgeoises. Il n'existe pas d'adaptation à la structure du bâti, c'est-à-dire à la forme de la coque. Au contraire, quelle que soit sa forme – plus ou moins large, plus ou moins effilée à l'avant et à l'arrière -, le modèle d'aménagement est le même. La décoration intérieure ne s'inspire pas de la nature : ni algues marines, ni vaguelettes, ni poissons ou goélands ne sont figurés sur les panneaux de bois. Quel que soit le programme de navigation, petite croisière de promenade ou grand voyage, les aménagements sont identiques. Des aménagements spécifiques à la course au large et à la régate ne sont créés qu'à la fin des années trente, avec la rationalisation des activités sportives puis dans les années soixante et soixante-dix, avec la professionnalisation de la pratique. Longtemps, les aménagements des yachts de course présentent boiseries et disposition analogues à celles des yachts de croisière. Leur utilisation polyvalente, tantôt en course, tantôt en promenade, peut l'expliquer. De même, les aménagements des voiliers contemporains construits en série par les industries nautiques, au confort portuaire, ne prennent pas en compte le « programme » de navigation de leurs futurs occupants. Ceux-ci, s'ils désirent naviguer, doivent alors aménager leur bateau pour que les éléments de confort et la distribution proposés ne soient pas trop inconfortables en navigation.

En revanche, il est possible d'avancer que les différents essais des architectes de l'Art Nouveau, intégrant au bâti des mobiliers polyvalents et fixes, entrent en résonance avec les aménagements intérieurs des voiliers dont les éléments mobiliers sont également fixes et polyvalents. Les savoir-faire développés en matière d'ébénisterie pour la confection de meubles polyfonctionnels sont alors aisément transposables à l'aménagement de tous les espaces restreints, dont les yachts.

Une part des critiques faites à l'Art Nouveau est justement celle que l'on peut faire à l'aménagement des voiliers. En effet, les architectes qui se réfèrent à ses principes, ayant la volonté de prendre en compte le programme d'habitation, les modes de vie, le confortable et les usages, créent des aménagements limités… à l'usage imaginé.

Or, les pratiques ne sont jamais fixes, ni pour une même personne, ni, de surcroît, pour une population type. Paradoxalement, la position de cet art nouveau qui se voulait « un retour à la vie, opposée à la répétition mortifère de la tradition », est accusée de produire de « l'inconfortable » et de « l'inesthétique » [2]. Bien plus, l'utilisation d'un mobilier fixe et trop spécifique est vécue par les habitants comme une contrainte, puisqu'ils ne peuvent pas s'approprier l'aménagement de leur habitation. La mobilité du mobilier permet de l'adapter à celle des pratiques. Son immobilité prive l'habitant de la possibilité de mettre en place de nouvelles pratiques d'habitation :

> Quand l'architecte conçoit son œuvre comme un ensemble unifié où l'architecture et le décor intérieur sont liés, où les meubles fixes sont nombreux, la vie quotidienne des différents locataires y est difficilement modulable. Ainsi ceux du Castel Béranger désireux de choisir librement leur décoration et leur mobilier critiquent-ils ce type de

[1] Monique ELEB et Anne DEBARRE, *L'invention de l'habitation moderne*…, *op. cit.,* p. 447-448.
[2] *Id.*, p. 448.

> conception. […] Un commentaire rétrospectif, écrit au moment de l'Exposition internationale des arts décoratifs et industriels modernes de 1925, nous éclaire sur les rapports entre architectes et ébénistes ou meubliers et sur la lassitude qu'à entraîné très vite ce travail d'unification totale du décor et du mobilier qui ne permettait pas aux habitants de transformer eux-mêmes leur décor : […] *on ne cherche plus, comme en 1900, à réunir un canapé, une table, un lampadaire, voire une bibliothèque ou même une cheminée, et si l'on construit encore des meubles fixes, c'est pour les espaces exigus et les plates-formes instables des wagons, des avions ou des cabines de paquebot.* [1]

Céline Rosselin montre dans sa thèse sur l'habitation des logements d'une seule pièce le rôle des éléments mobiliers comme « points d'articulation » entre différents espaces vécus : « Les relations entre les espaces et leurs articulations au sein des "une pièce" permettent d'aborder la question de l'habiter d'un point de vue plus dynamique [que les oppositions structurales]. Les objets matériels interviennent ici comme points d'articulation de ces espaces, des différentes temporalités et rythmes quotidiens, des relations à l'autre. Habiter est avant tout un terme d'action, une action en soi, qui donne naissance à d'autres actions. Les espaces habités ne sont pas donnés une fois pour toutes parce que les habitants en sont les créateurs et les pratiquants quotidiens. »[2] Ainsi, le déplacement d'une chaise transforme la pièce : l'espace de prière devient espace de réception.

> En entrant dans la pièce, je vis qu'une chaise était tournée vers l'autel. Je compris les raisons de mon attente : elle était en train de prier lorsque j'avais frappé à la porte. Tout en me parlant, Cécile vint près de moi alors que je me tenais à un mètre de cette chaise, et déplaça le siège de quelques centimètres. Dans un premier temps, cette manipulation, sans conséquence apparente sur l'organisation de l'espace, la chaise se trouvant toujours face à l'autel, venait clore une action passée en éliminant de la chaise les traces d'une pratique spirituelle et corporelle antérieure. Dans un deuxième temps, pratiquement simultanément à la clôture de la première action, le siège pouvait à nouveau servir, immédiatement ou plus tardivement, à d'autres fins. En même temps que l'objet, c'était l'espace constitué par l'autel de cette chaise, qui était prêt à être redéfini. [3]

Cette analyse permet de mieux comprendre le mécontentement des habitants du Castel Béranger, vivant dans un espace aux meubles fixes. Par contre, les yachtsmen d'hier et d'aujourd'hui naviguant à bord de voiliers dont les aménagements sont fixes et distribués selon un modèle tripartite, symétrique et polarisé ne se plaignent pas de la fixité du mobilier. Au contraire, cette spécificité est considérée comme nécessaire dans une habitation en mouvement. De même, pour les architectes navals d'hier et d'aujourd'hui, les codes d'aménagement en vigueur – « normaux » - ne sont pas questionnés car ils répondent à une logique fonctionnelle, jugée rationnelle et ne pouvant pas faire l'objet d'une remise en cause.

L'habitation d'un voilier aux aménagements fixes et immuables empêcherait-elle toute appropriation personnelle ? Loin s'en faut. Les mouvements du bateau, la gîte et le tangage, impliquent un mouvement de toute l'habitation, c'est-à-dire aussi bien de sa structure – les parois de la coque – que du mobilier qui y est fixé – banquettes, tables, équipets, etc. À bord, les "habitants-équipiers" doivent déployer tout un ensemble de "savoir-habiter" le "bateau-en-mouvement", tant gestuels que matériels.

---

[1] Monique ELEB et Anne DEBARRE, *L'invention de l'habitation moderne…, op. cit.,* p. 482-486.
[2] Céline ROSSELIN, *Habiter une pièce* …, *op. cit.,* p. 282.
[3] *Id.,* p. 285.

Outre les innovations mobilières faites par les architectes pour les appartements bourgeois, la conception d'un mobilier polyfonctionnel est développée, au tournant du siècle, pour l'aménagement d'habitations restreintes mobiles de voyage comme les cabines des paquebots et celles des wagons de chemin de fer. Ainsi, des publicités paraissant dans *Le Yacht* montrent les banquettes transformables de la maison française Raygasse, spécialisée tant dans l'aménagement des paquebots que des trains :

> Nous avons déjà eu l'occasion de faire ressortir les perfectionnements apportés par la maison J. Raygasse à l'installation d'aménagements de navires – en faisant remarquer, à propos des salons et cabines de certains grands paquebots comme la *Lorraine* et la *Savoie*, - qu'elle faisait une concurrence souvent heureuse aux meilleures maisons anglaises qui avaient auparavant le monopole de ces installations spéciales et minutieuses. La maison Raygasse a acquis dans ce genre une si grande réputation qu'elle vient d'être chargée de toutes les installations des sièges-lits, canapés-lits, fauteuils, chaises-longues, lits articulés, etc.. sur les trois voitures qui composeront le train présidentiel, lors du prochain voyage que doit entreprendre M. Loubet en Algérie. Il ne rentre pas dans notre cadre de donner ici le détail des aménagements luxueux de la voiture présidentielle, mais nous tenons à constater que les installations des paquebots et des yachts ont fait faire de grands progrès à cette branche de l'industrie française, et c'est à ce titre que nous signalons le nouveau succès de M. Raygasse. [1]

Ce mobilier de salon nautique transformable est adaptable aux plus grands yachts comme aux plus petits. La publicité présentée ci-dessous spécifie qu'il peut être installé aussi bien sur des yachts de course que sur ceux de croisière, à partir de 2 tonneaux :

Journal de la Marine — 3 Mars 1900

ATELIERS DE COURBEVOIE

FABRIQUE DE MEUBLES MARINE MÉCANIQUES BREVETÉS S. G. D. G.

Spécialité d'installations pour yachts. Banquettes-lits marine, contenant leur literie complète. Sommiers marine métallique et en bois de toutes sortes très peu épais. Fournitures de couchettes complètes pour paquebots de passagers pour cabines de luxe, 1re classe et 2e classe, Lits nouveaux métalliques, se relevant, pour émigrants, divers modèles. Travaux de tapisserie à bord. Toilettes diverses. Pliants. Lits en tubes d'acier démontables, pesant 6 kilogs.

FOURNISSEUR DE PLUSIEURS COMPAGNIES MARITIMES FRANÇAISES & ÉTRANGÈRES

Seule Maison dans son genre

Installation de lits pour yachts de course et cruisers à partir de 2 tonneaux

J. RAYGASSE, INV. BREV. S. G. D. G. **3, RUE FALLET, A COURBEVOIE,** STATION d'Asnières

A visiter dans mes Ateliers un Yacht de 20 tx, avec installations nouvelles — Catalogue.

Figure 100 : Publicité pour les banquettes-lits de la maison Raygasse : « Installation de lits pour yachts de course et cruisers à partir de 2 tonneaux »*, Le Yacht,* N° 1148, 1900, p. 108.

[1] Publicité de la maison Raygasse, *Le Yacht*, N° 1305, 1903, p. 172.

Ainsi, le propriétaire du petit yacht à moteur auxiliaire le *Rayon-Vert*, d'une longueur de 9 m 50 à la flottaison, précise, dans la description des aménagements, la présence de lits Raygasse : « L'aménagement intérieur du *Rayon-Vert* comporte à l'avant le poste, avec deux cadres et le moteur, une cabine avec lavabo et deux lits de 0m80 de large, la cabine arrière formant salon, contenant deux lits Raygasse, ayant également chacun 0m80 de large. »[1] Le plan des aménagements, fourni par l'auteur, indique les lits-banquettes Raygasse formant le salon à bord. La « chambre » arrière, nommée également « salon » dans le texte, comprend deux « lits Raygasse » qui se font face, selon la disposition en vigueur :

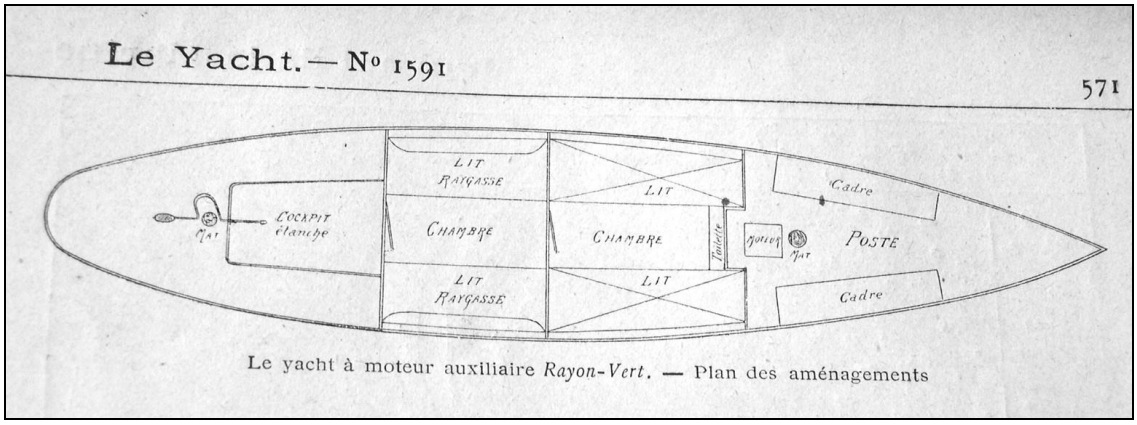


Figure 101 : Plan des aménagements du yacht à moteur auxiliaire le *Rayon-Vert*. *Le Yacht*, N° 1591, 1908, p. 571.

Le journal *Le Yacht* se fait l'écho des innovations concernant le mobilier de salon transformable pour yachts. Il s'agit de présenter une nouvelle pièce : le canapé transformable en « un lit pour deux personnes ». La description des couleurs et motifs des tissus montre l'importance prise par la décoration pour donner à la cabine l'aspect d'un salon :

> La maison Raygasse vient de faire de nouvelles installations dans les appartements du yacht *Bohémien*, appartenant à M. Jean Coquelin. Dans le grand salon, elle a aménagé des canapés-lits complets recouverts d'un nouveau tissu vert et crème, avec leur sommier, leur literie et leur galerie à roulis, et qui sont identiques à ceux adoptés par la Compagnie Transatlantique pour les cabines de luxe de ses paquebots. […] Dans ce même salon, on a également installé un meuble d'un type nouveau mesurant 1m20 de longueur sur 75cm de profondeur et 90 cm de hauteur, contenant un lit pour deux personnes, de 1m20 sur 1m90 pour la nuit, avec un sommier en métal galvanisé dont nous reproduisons un fac-similé. Des rideaux mobiles fixés aux barrots du pont isolent chacune de ces couchettes. A tous les vasistas ont été adaptés des stores automatiques, ainsi que des doubles rideaux fermant complètement. L'ensemble de ce salon en velours rose vert, avec tapis vert et crème est d'un très heureux effet. La cabine de maître à l'arrière a reçu une installation semblable à celle du salon, avec tentures en velours à rayures bouton d'or et crème. [2]

[1] « Promenade d'été du « Rayon-Vert » », *Le Yacht*, N° 1588, 1908, p. 518.
[2] Maison Raygasse, *Le Yacht*, N° 1738, 1911, p. 414.

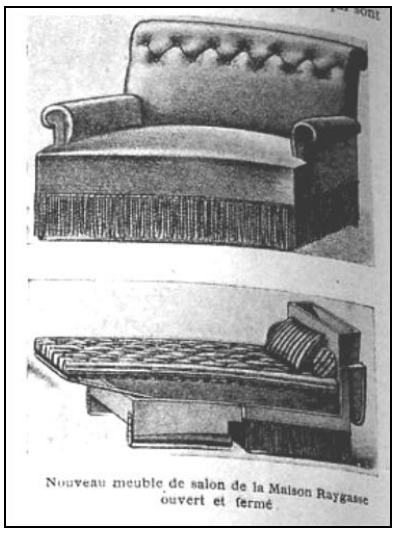


Figure 102 : Nouveau modèle de canapé-lit pour deux personnes, installé par la maison Raygasse à bord du yacht *Bohémien*

Le mobilier transformable adapté aux yachts ne se destine pas uniquement à la fonction de réception et d'intimité du salon et des chambres. Des publicités présentent des petits « meubles-toilettes-placards pour yacht » :

> Les ateliers d'orfèvrerie de la Maison J. Rocher, 75, rue des Gravilliers, ont récemment créé un nouveau type de toilette pliante pour yachts et navires, avec garniture et cuvette en métal, qui nous paraît très étudié et bien compris aux points de vue *hygiène et emplacement réduit*. L'entretien en est des plus faciles, car nous avons pu voir des toilettes semblables dans les voitures de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, qui les emploie depuis plusieurs années. Malgré le service pénible auquel elles ont été soumises, elles sont restées absolument neuves. L'emploi du métal réalise, à cet effet, plusieurs conditions essentielles : 1- Comme *encombrement minimum,* le métal étant une des matières premières ayant le moins d'épaisseur. 2 - Comme *solidité*, n'étant pas sujet à la casse, comme la faïence ou la porcelaine employées jusqu'à ce jour. 3 – Comme *propreté*, le métal permettant d'avoir des angles arrondis facilitant le nettoyage. Les cuvettes reposent sur des plateaux en métal, qui a l'avantage, comme le marbre, de s'éponger et de s'essuyer parfaitement. 4 – Comme *luxe*, le métal pouvant s'adapter à des meubles assortis aux genres de boiserie auxquelles on les destine. 5 – Comme *confortable.* Le métal a permis de faire des rebords en dedans de la cuvette, afin que le mouvement de l'eau, même par un roulis, ne la laisse pas se projeter en dehors. La cuvette a un bec qui permet à l'eau, si on laisse accidentellement le robinet ouvert, de tomber dans le réservoir de vidange et lorsqu'on vide la cuvette en la faisant pivoter sur la charnière de son abattant ; des gouttières sont réservées dans le réservoir de vidange, afin que l'eau ne puisse pas se déverser en dehors. Ces meubles toilettes-placards, comme leur nom l'indique, peuvent se dissimuler dans les boiseries qui les entourent et sans tenir de place tout en offrant des cuvettes avec un diamètre de 33 centimètres et contenant 3 litres. Ces cuvettes sont alimentées par le robinet d'un réservoir, ou dans une installation de bureau par la concession d'eau. La vidange peut être faite, soit par un seau hygiénique, soit par le tout à l'égout. Sur l'abattant de la cuvette peut s'adapter une table pliante, à l'usage de la toilette ou de bureau. Au-dessus du lavabo s'adapte une armoire avec glace et tiroirs permettant d'y mettre les objets et linge de toilette. La fabrication en est soignée et irréprochable. [1]

[1] « Meubles toilettes placards pour yachts », *Le Yacht,* N° 1531, 1907, p. 447.

Le texte indique que ces « toilettes-placards » ne disposent pas d'un lieu singulier et clôt à bord. En effet, Monique Eleb-Vidal précise que la salle de bain ne devient un espace séparé des chambres que très progressivement, au début du 20e siècle.[1] La description paraît montrer que les toilettes-placards sont placés dans les cabines-chambres – « usage de la toilette » - ou dans les cabines-salons – « usage de bureau ». Ces meubles sont destinés à être dissimulés par des boiseries ou bien transformés momentanément en table de toilette ou de bureau.

Figure 103 : Publicité pour une « toilette marine » « occupant un espace très restreint et pouvant se placer dans le plus petit yacht ». La cuvette n'est pas encore en métal, mais en faïence ou porcelaine. *Le Yacht,* N° 953, 1896, p. 288.

Une publicité datée de 1897 figure « un bain portatif ou tub ». Monique Eleb-Vidal montre que ce dispositif de toilette est utilisé et rangé dans les espaces consacrés à l'intimité – chambres et cabinets de toilette – jusqu'à l'apparition de la salle de bain.[2]

Figure 104 : Publicité pour un « bain portatif ou tub » et « tous articles d'hygiène et de voyage en caoutchouc ». *Le Yacht,* N° 1033, 1897, p. 630.

[1] Monique ELEB, « La mise au propre en architecture. Toilette et salle de bains en France au tournant du siècle (1880-1914) »…, *op. cit.*

[2] Monique ELEB et Anne DEBARRE, « Toilette et salle de bains : un choix de civilisation », p. 215 – 248, in : *L'invention de l'habitation moderne…, op. cit.*.

3) Salon ou carré ?

J'ai présenté précédemment les travaux d'historiens soulignant, sur des périodes longues, la constance de mentalités et d'organisations spatiales propres à la bourgeoisie. Le modèle idéologique du yacht comme salon nautique, élaboré en France au 19e siècle, se maintient-il au cours du 20e siècle ?

Aujourd'hui, le terme militaire de « carré » a remplacé celui de « salon ». Le changement dans le vocabulaire apparaît dans les années d'après-guerre. Pourtant, je montrerai qu'il n'est pas synonyme de changement dans les usages. Il s'inscrirait plutôt dans le mouvement – phénomène, processus ?- de négation de l'habitation du voilier au profit de la navigation rapide en compétition. La référence à la culture militaire n'est pas anodine, la hiérarchie maritime instituant un chef de bord ayant autorité sur son équipage étant aujourd'hui obligatoire dans le cadre d'une navigation de loisir.

Le dictionnaire *Le Robert* date de 1828 l'utilisation de ce terme de marine : le carré désigne la « chambre d'un navire servant de salon ou de salle à manger aux officiers ». [1] Le *Dictionnaire de la mer* de Jean Merrien, rédigé entre 1944 et 1958, reprend la définition militaire. Pour cet auteur, le carré est le « salon ou salle à manger des officiers. Les petits voiliers n'ont pas de carré, mais une ou plusieurs cabines, et parfois un salon ». Une note, ajoutée à la nouvelle édition, mentionne : « Aujourd'hui, dans un bateau de plaisance, on appelle carré la partie de la cabine correspondant à la table des repas. » [2]

Le parler marin édité par la revue *Loisirs nautiques* en 1967 fait référence à la tradition militaire tout en spécifiant les particularités de l'usage du terme « carré » en plaisance :

> Dans la marine en bois, c'était la salle à manger – chambre de navigation du capitaine, sise à l'arrière du navire, dans le château (voir ce mot). Aujourd'hui, de façon plus modeste, c'est le lieu où l'on se réunit et où l'on mange. De forme carrée autrefois, le carré est rectangulaire sur la plupart des voiliers, et même ovale ou rond sur certaines unités de plus de 12 mètres (en règle générale). Par contre sur des petits navires de 6 à 7 mètres, afin de pouvoir caser la sacro-sainte (et souvent pseudo…) cabine arrière, on déporte le carré vers l'avant : il devient dès lors trapézoïdal, voire presque triangulaire. Dans la marine, le carré est donc une figure à géométrie variable. [3]

Si, dans la marine, « le carré est une figure à géométrie variable », ses usages ne le sont pas : le carré est, invariablement, « le lieu où l'on se réunit et où l'on mange ». *Le parler marin* édité plus récemment par la revue *Voiles et voiliers* réintroduit le terme de salon pour définir le carré, mais cette fois en langue anglaise : « Carré : 1- Architecture (*saloon*). Le carré d'un voilier est le lieu de réunion de l'*équipage*, épicentre à vocation fonctionnelle et de détente, tout à la fois salle à manger, salon et dortoir. C'est souvent le seul endroit du bord où l'on trouve une table et où l'on peut s'asseoir confortablement pour manger, lire, écrire, discuter ou écouter de la musique. » [4] Les termes de « salon » ou de « salle à manger » sont employés par les plaisanciers quand ils évoquent les pratiques qui y sont liées.

---

[1] *Dictionnaire Le Grand Robert de la langue française*, Paris, Ed. Le Robert, 2001, p. 10957.
[2] Jean MERRIEN, *Dictionnaire de la mer…, op. cit.,* p. 187.
[3] Christian NAVIS, *Le parler marin. Petite encyclopédie des termes de la plaisance, architecture, construction navale, navigation.* Dossier N° 9, Bordeaux, Ed. Loisirs nautiques, 1990 [1967], p. 54.
[4] *Le parler marin. Dictionnaire illustré de la voile. 1000 définitions. Lexique français-anglais, anglais-français,* Hors-Série n° 16, Paris, Editions Voiles et voiliers, 1999, p. 15.

La polyvalence du carré (à la fois salon, salle à manger et, sur les petits bateaux, chambre) est considérée par les architectes contemporains comme une évidence qu'il s'agit de prendre en compte pour structurer les aménagements des voiliers :

> En dehors de sa fonction de passage vers les autres parties des emménagements, le carré est généralement utilisé pour deux « activités » bien distinctes qui, à terre, seraient dévolues à la salle de séjour et à la chambre à coucher, la vie de jour et le sommeil. […] L'activité de jour s'organisera essentiellement autour de la table du carré dont l'importance et la disposition dépendront de la taille du voilier. Néanmoins, quelle que soit cette disposition, il est indispensable de respecter un certain nombre de dimensions pour obtenir un confort raisonnable. […] La table du carré sera aménagée en fonction de l'espace environnant (nécessité d'un abattant pour laisser le passage par exemple) et de ses dimensions (bloc central permettant le rangement de bouteilles et de verres, si elle est assez large). Ses coins seront bien sûrs arrondis et son pourtour muni de violons, de préférence amovibles pour les séjours en escale. La table inclinante au roulis est de peu d'intérêt car les hauteurs par rapport aux banquettes ne sont plus respectées, ce qui devient vite inconfortable. Pour la nuit, on distingue plusieurs types de couchettes. Toutes ont cependant un impératif commun, la longueur, qui pourra n'être que de 1,70 m pour des enfants mais devra normalement atteindre 1,90 m pour recevoir la majorité des adultes. La largeur dépend des goûts de chacun et du type de couchette [couchettes fixes, superposées, de pilote, cercueil, de poste, doubles]. [1]

Sur les bateaux contemporains le carré est toujours situé au centre du navire. Le modèle d'aménagement disposant le carré à l'arrière, utilisé dès le début du siècle sur les voiliers américains, s'est peu développé en France et demeure rare. La revue *Loisirs nautiques* édite, en 1982, un dossier sur les « techniques et construction des aménagements intérieurs » afin d'aider les constructeurs amateurs :

> Le carré est certainement l'un des endroits les plus importants de l'intérieur d'un bateau parce que, regroupant plusieurs types d'activités en un même lieu, il devient une zone de vie privilégiée : initialement, on y mange ; on s'y tient donc assis autour d'une table ; mais pour des raisons pratiques et de gain de place à bord, on y dort aussi, ou au moins on s'y allonge de temps en temps pour s'y reposer ou bouquiner en navigation paisible (selon l'organisation des aménagements, cette possibilité de s'allonger est parfois négligée, notamment pour des dispositions en U plus ramassées ou des banquettes courtes transversales disposées vis à vis…) ; mais il est tout aussi fréquent, sinon plus, d'utiliser, le carré comme un coin *salon*, où la station assise doit pouvoir être beaucoup plus détendue et nonchalante que lorsqu'il s'agit de manger ; en outre, il est bien agréable de pouvoir circuler autour d'un carré, de s'y remuer avec un minimum d'aisance, ce que l'on ne rencontre pas toujours à bord des divers bateaux […]. Sur le plan architectural, vous disposez d'une multitude d'emplacements et de dispositions possibles lorsque vous dessinez vos aménagements, malgré un seul principe de base, c'est-à-dire que l'on revient toujours à placer les banquettes autour d'une table (les unes et les autres pouvant, selon les divers impératifs d'encombrement, être totalement ou en partie fixes, amovibles, ou escamotables…). Plutôt que de passer en revue toutes les solutions envisageables ou rencontrées (la liste serait difficilement exhaustive !), il semble préférable de nous cantonner à quelques remarques concernant les différents points selon divers types principaux de carrés. [2]

[1] Pierre GUTELLE, *Architecture du voilier. Tome 3…, op. cit.,* p. 132-133.
[2] Philippe FESSARD et Jean-Pierre VILLENAVE, *Techniques et construction des aménagements intérieurs…, op. cit.*, p. 91.

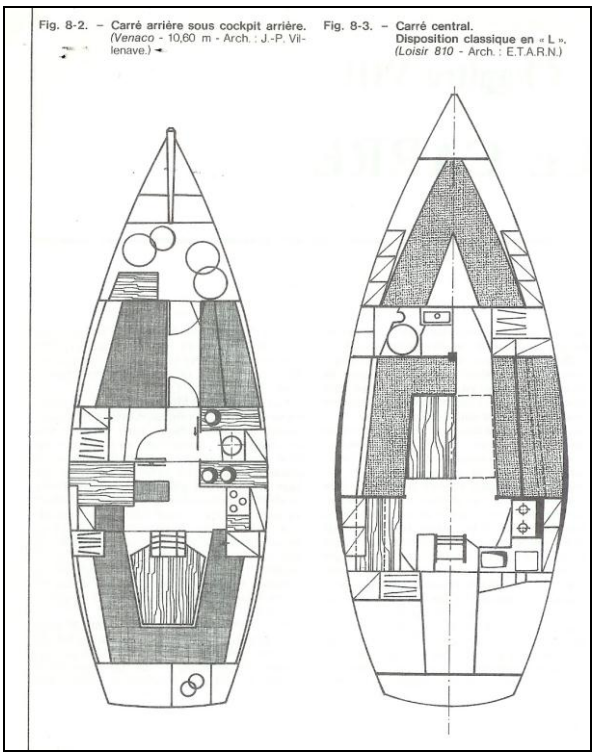


Figure 105 : Les deux types principaux d'aménagement de carrés : à gauche, « Carré arrière sous cockpit arrière », à droite « Carré central. Disposition classique en L » in Philippe Fessard et Jean-Pierre Villenave, *Techniques et construction des aménagements intérieurs, Hors-série N° 14,* Bordeaux, Editions Loisirs nautiques, 1982, p. 92.

Le plan d'aménagement de gauche montre un carré arrière placé sous le cockpit. En France, cette disposition est très peu développée bien qu'une opinion favorable soit émise à son égard. Le type d'aménagement figuré à droite montre un carré central. C'est, en effet, une « disposition classique », puisque centenaire… La cuisine et la table à carte sont situées de part et d'autre de la descente. Le cabinet de toilette sépare le carré de la cabine avant.

Ludovic, rencontré en 2003 après dix années de navigation familiale autour de l'Atlantique a réalisé lui-même les aménagements intérieurs de son voilier. Il a respecté les plans d'aménagement dessinés par l'architecte, Philippe Harlé.

Figure 106 : Le carré-salon-salle à manger d'un voilier de grand voyage (*Maracuja,* plan Philippe Harlé). Photographie S. Josso, 2004.

La cuisine, située au premier plan à droite, surplombe le carré. Sur la photographie, les abattants de la table du carré sont repliés afin de faciliter l'accès aux banquettes. La table est disposée autour du pied de mât et du puit de dérive. Au fond, on aperçoit le « lit breton » ou « pic avant » situé à l'emplacement de l'ancien « poste » de l'équipage. Un rideau permet de clore l'espace. Les derniers temps du voyage, les parents occupaient cette couchette. En effet, ils ont laissé leur cabine double arrière tribord à leur aîné, adolescent, pouvant ainsi y faire plus tranquillement ses devoirs. Les deux enfants plus jeunes sont installés dans la cabine bâbord, équipée de deux lits superposés. Le carré, central, est polyvalent : c'est un salon-salle à manger. Les banquettes confortables permettent de prendre un repas, de lire un des ouvrages de la bibliothèque du bord ou de regarder la télévision.

Figure 107 : Le carré d'un « petit » voilier de 7 m 65, à faible hauteur sous barrots – 1m 45 (*Surprise*, plan Joubert et Nivelt). Les banquettes latérales se font face, autour d'une table montée sur un pied articulé. Photographie S. Josso, 2003.

Sur les petits voiliers, la disposition centrale du carré en salon, c'est-à-dire muni de deux banquettes latérales qui se font face autour d'une table, est toujours respectée. Comme pour les « yacht pour un » de la fin du 19e siècle, le salon central des petits voiliers est polyvalent : on y prend l'apéritif, prépare et partage le repas ; on y fait la navigation ; on y dort. Le plaisancier est assis sur la banquette du poste avant, surveillant la température de l'eau destinée à la cuisson des pâtes. La casserole est posée sur un réchaud fixe à alcool, muni d'un serre-plats. Pour consommer le repas, il prendra place sur une des banquettes latérales, face à la table. Sur la version 2002, l'évier présent en 1976 n'existe plus. Le manque de rangements se fait cruellement sentir : divers objets sont disposés, épars, sur la couchette avant.

C. Le salon sur le pont

Au cours des cent dernières années d'architecture plaisancière, le pont est peut-être l'espace du voilier qui présente le plus de transformations du point de vue des aménagements liés à l'habitation. Espace dédié à la manœuvre, il est progressivement aménagé pour devenir un lieu de séjour pouvant accueillir confortablement tant le barreur et les équipiers disposant

de « zones » spécialisées dans la configuration dite « en T » que les passagers, à l'abri par mauvais temps dans un carré surélevé avec vue sur mer, dans une timonerie, sous un « cocon » gonflable, derrière la capote de rouf, ou bien, par fort soleil, sous le portique supportant un « hard-top » également nommé « bimini », protégeant la table de cockpit des rayons, véritable « terrasse extérieure » avec accès à la mer par la jupe arrière alors transformée en « plage de baignade ».

1) Aménager un pont plat

Le pont du *Saint-René,* dont le croquis présenté ci-dessous est effectué en 1895, présente des superstructures : au centre, on aperçoit la claire-voie du rouf, qui surplombe le salon, y apportant hauteur et lumière. En arrière du rouf, avant le mât d'artimon, on aperçoit la descente amenant à l'espace du propriétaire : le salon et les chambres. Latéralement, on distingue les panneaux ouverts faisant office de portes.

En avant du rouf et du grand mât se situe l'entrée du poste sur laquelle s'appuie un homme d'équipage. La séparation entre l'espace de service et celui du propriétaire est effective. Les deux mâts semblent marquer les frontières entre le territoire attribué à l'équipage et celui du propriétaire et de ses invités.

Le barreur, homme d'équipage, est assis sur un petit banc appelé « banc de quart » : « Autrefois, l'officier de service se tenait à un poste déterminé appelé "banc de quart"»[1] précise Le journal en 1883. Le pont ne présente pas de cockpit. Les passagers se tiennent debout ou assis sur le rouf surmonté d'une claire-voie. Leur sécurité est assurée par la hauteur des pavois et un garde-corps le surmontant, composé de chandeliers et d'une filière disposés le long du navire.

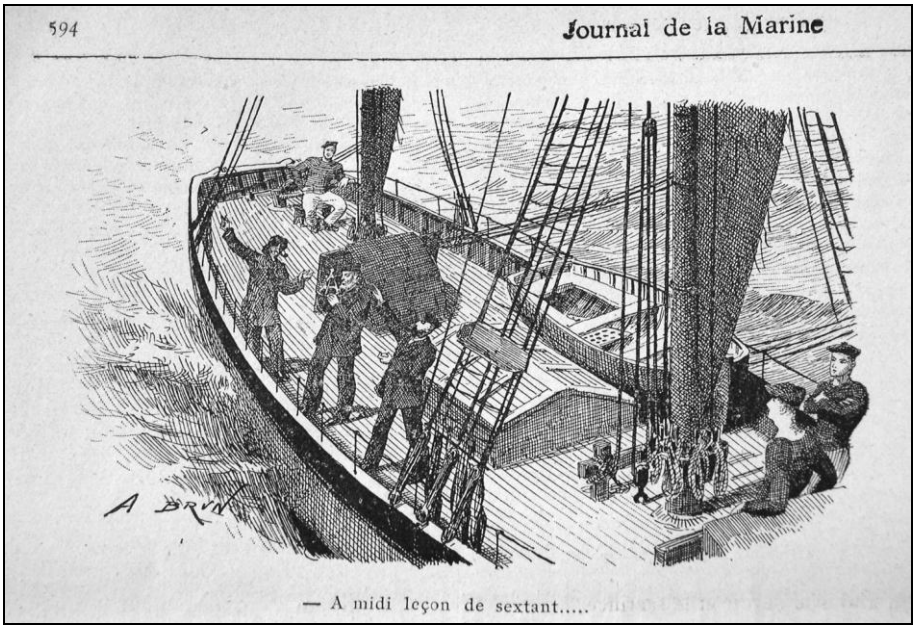


Figure 108 : Pont du *Saint-René.* Un homme d'équipage, à l'arrière, tient la barre, assis sur un banc de quart. Le capitaine fait le point sur le pont à l'aide d'un sextant. Illustration A. Brun, *Le Yacht,* N° 928, 1895, p. 594.

[1] D. LABARRE, « Technologie maritime. Le pont et les constructions qui le surmontent », *Le Yacht*, 1883, p. 91.

Sur les yachts conçus sur le modèle des bateaux de pêche, le pont est plat. Le barreur ne dispose pas d'un cockpit aménagé dans le pont permettant de s'y caler. Des petits sièges mobiles ou des coussins sont alors utilisés pour s'asseoir. Le pont du voilier de plaisance est un espace de vie : lorsque les conditions climatiques le permettent, le repas est pris sur le pont, au grand air.

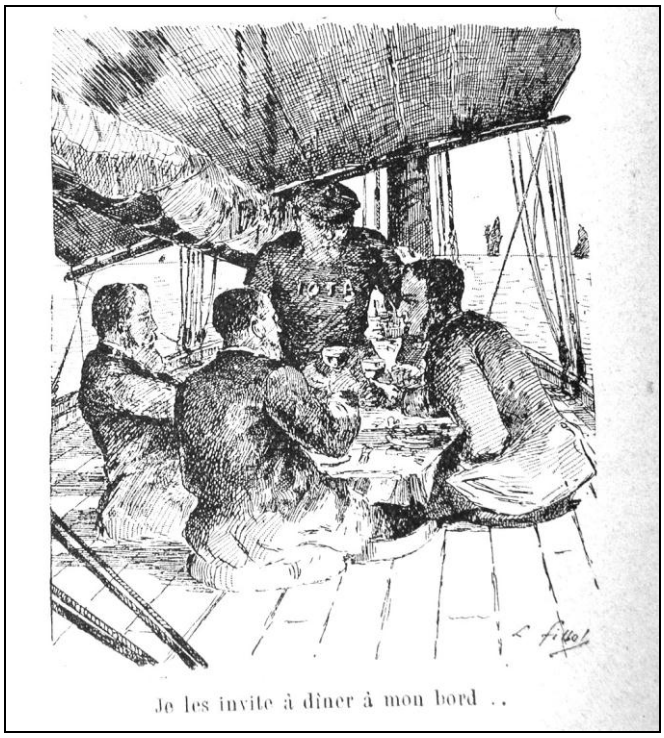


Figure 109 : Dîner sur le pont du *Iota*, petit yacht de trois tonneaux, lors d'une croisière de trois semaines. Illustration de M. Fillol. *Le Yacht*, N° 743, 1892, p. 186.

Le propriétaire du *Iota* est figuré de dos. Il reçoit deux invités pour le dîner. L'homme d'équipage, « un pêcheur breton, plutôt vif et maigriot, la figure intelligente et l'œil vif », fait le service. La table est dressée sur le pont qui ne dispose pas d'aménagements particuliers. Les hommes sont assis sur des coussins. Une voile est disposée au dessus d'eux pour les protéger du soleil.

Sur les yachts plus importants, l'espace plat du pont permet de recevoir du mobilier d'extérieur en rotin ou en toile. En 1913, un yachtsman publie le récit de sa croisière en Marmara agrémentée de quelques photographies. L'une d'elle représente « un lunch sur le pont ». On distingue plusieurs personnes assises autour d'une nappe disposée à même le pont comme elle l'aurait été sur l'herbe. Une dame paraît être assise sur une chaise longue pliable en toile. Trois hommes sont assis sur le pont ou sur le pavois. L'espace de pique-nique est situé entre la surélévation de la claire-voie dont les panneaux sont ouverts et le pavois, qui sert de siège.

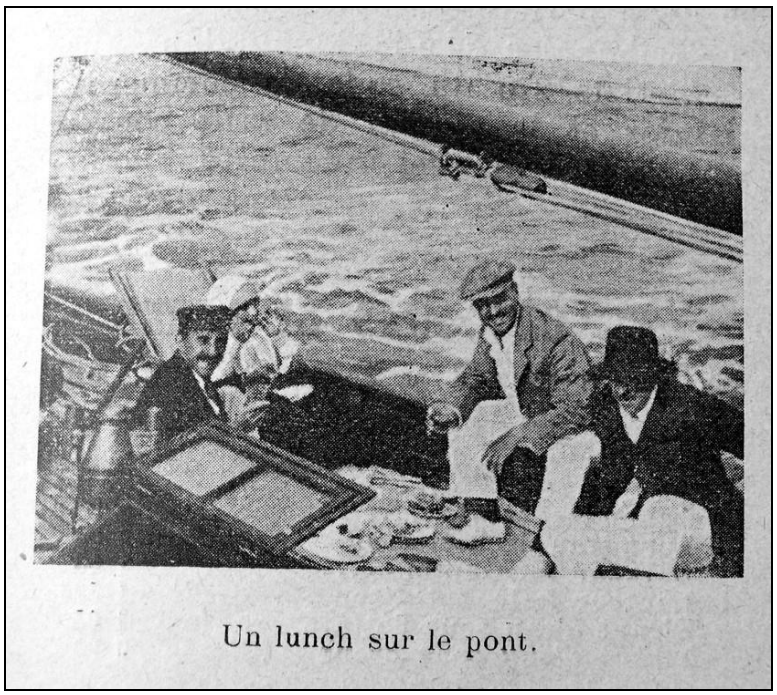


Figure 110 : B.B. Marinitsch, « Un lunch sur le pont », *Le Yacht,* N° 1840, 1913, p. 371.

Sur le yawl *Fantec,* au début du 20e siècle, la surélévation du pont permettant l'augmentation de la hauteur sous barrots de la cabine, appelée également rouf – ou *roof* - est aménagée de manière à former deux bancs, dos à dos, faisant face à chaque bord. Sur le pont, à bâbord, le long du pavois, on aperçoit un fauteuil en rotin – mobilier d'extérieur utilisé à terre pour le jardin - disposé sur le côté. La photographie ne permet pas de distinguer s'il est amarré au pavois. On peut le supposer. La brise fraîchissant, le mobilier mobile du pont est délaissé au profit de celui intérieur, fixe. Au premier plan, à tribord, le barreur se tient debout. Il ne dispose pas d'aménagements de pont spécifique, comme le cockpit, pour se caler et se protéger des vagues.

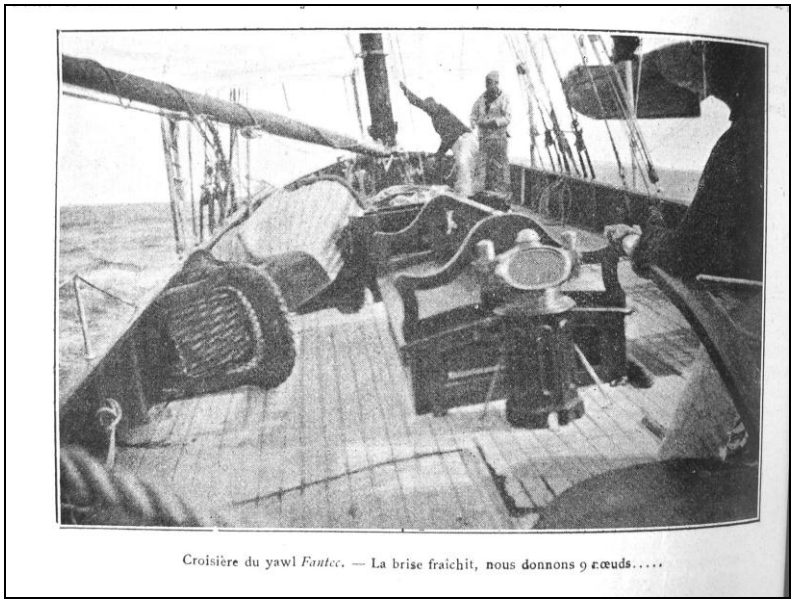


Figure 111 : « Croisière du yawl Fantec III sur la côte ouest de Bretagne », *Le Yacht,* N° 1411, 1905, p. 180.

Cet aménagement du pont comme une surface dégagée sur laquelle du mobilier d'extérieur est disposé par temps clément est apprécié pour l'espace qu'il fournit. Ainsi, le chantier de M. Damien Guignardeau, aux Sables-d'Olonne, construit le *Gamgys*, « yacht de famille » confortable, de 20 m 25 m de longueur, inspiré des bateaux de travail. L'armateur souhaite « avoir un bateau où il pourrait recevoir une dizaine de personnes, parents et amis, et leur offrir une hospitalité où chacun fût bien à l'aise, avec tout le confort possible ». Le pont du navire est décrit comme spacieux : « Une douzaine de personnes y sont bien à l'aise.»[1] La photographie[2] présentée montre le pont arrière du *Gamgys* par beau temps : du mobilier d'extérieur pliable y est disposé de part et d'autre des claires-voies et des capots de descente.

Le toit du rouf comme table des cartes

L'envie de passer du temps sur le pont, à l'extérieur de la cabine, est peut-être plus importante à bord des navires à vapeur où l'odeur du moteur s'ajoute à l'inconfort du tangage et roulis. En 1889, l'auteur d'un récit de croisière plaint l'homme d'équipage resté près des machines : « Il est vrai que le rouf qui l'abrite, lui, la chaudière et la machine, n'a guère que quatre mètres carrés de superficie, et il doit souvent sentir le besoin de respirer autre chose que l'air confiné dans cet étroit réduit. »[3]

Le pont est alors un lieu où l'on dispose d'air et d'un point de vue. Pouvoir déterminer la position de son bateau sur la carte est une tâche nécessaire en navigation qui semble aussi procurer beaucoup de satisfaction à l'équipage : « A tribord les îles de Houat et de Houëdic, sont un peu embrumées ; puis émerge à l'horizon le phare des grands Cardinaux, et un peu plu tard celui du Four, un bâton blanc qui est droit devant nous. […] Tout cela se dessine peu à peu, à mesure que nous avançons et c'est étonnant comme le temps passe sans ennui, rien qu'à chercher sur la carte une pointe, un clocher, une roche ; à suivre la marche d'un bateau de pêche qui court à contre-bord, ou d'un vapeur dont la fumée apparaît au large. » [4]

Sur la gravure, le travail de navigation se fait sur le pont du *Cygne*, un navire associant propulsion à voile et à vapeur. Appuyé sur le rouf comme sur une table, un des membres de l'équipage fait le point sur une carte marine à l'aide d'une pointe sèche. Le sentiment de confort éprouvé sur le pont ou dans la cabine est propre à chacun. Le propriétaire du petit steam-yacht le *Cygne* apprécie celui du salon intérieur, contrairement à son cousin fraîchement embarqué : « Mon cousin le caporal trouve qu'il y a du roulis, et préfère rester à l'air sur le pont. On est pourtant bien mieux, confortablement assis dans le salon. De chaque côté, à bonne hauteur, une rangée de cinq glaces à coulisses permet de voir le paysage qui se déroule : on jouit de leurs beautés, tout en étant à l'abri des embruns. Le *Cygne* aurait été construit tout exprès pour cette navigation de demoiselle, qu'il ne serait pas autre qu'il est. »[5] Le salon intérieur semble, pour l'auteur, le meilleur endroit pour observer confortablement le paysage qui se déroule sous ses yeux au cours de la navigation, le pont n'offrant apparemment pas un tel confort.

[1] E. DEYROLLE, « Un yacht de famille », *Le Yacht*, N° 1563, 1908, p. 118-119.
[2] « Le *Gamgys.* – la vie de famille à bord ». *Le Yacht*, N° 1563, 1908, p. 119. Cf. figure 63.
[3] H. Matapo, « En Steam-launch – Voyage à bord du « Cygne » », *Le Yacht*, N° 568, 1889, p. 29.
[4] *Id.*
[5] *Ibid*., p. 14

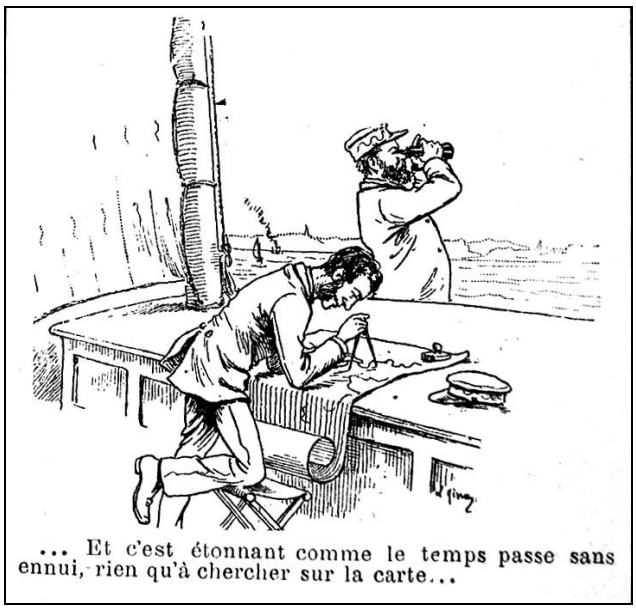


Figure 112 : « Et c'est étonnant comme le temps passe sans ennui, rien qu'à chercher sur la carte… » à bord du *Cygne*. Dessin de Gino, *Le Yacht,* N° 568, 1889, p. 29.

L'utilisation du rouf comme table à cartes est également représenté dans le récit de la croisière en Norvège du steam-yacht *Medjé*. Les plans des yachts de cette époque ne mentionnent pas un espace intérieur réservé à la navigation, comme il en existe sur les voiliers aujourd'hui, où la table à cartes est distincte de la table du carré. La navigation s'effectue sur le pont, et l'espace intérieur semble réservé à l'habitation. La table à cartes, aménagement propre à la navigation, apparaît dans les années de l'entre-deux-guerres, sur les bateaux effectuant des courses en haute mer.

Sur ce grand yacht, le rouf est situé au centre du bateau. De chaque côté, on aperçoit un banc. Un homme d'équipage se tient debout derrière une barre à roue. Le cockpit arrière intégré au pont n'existe pas.

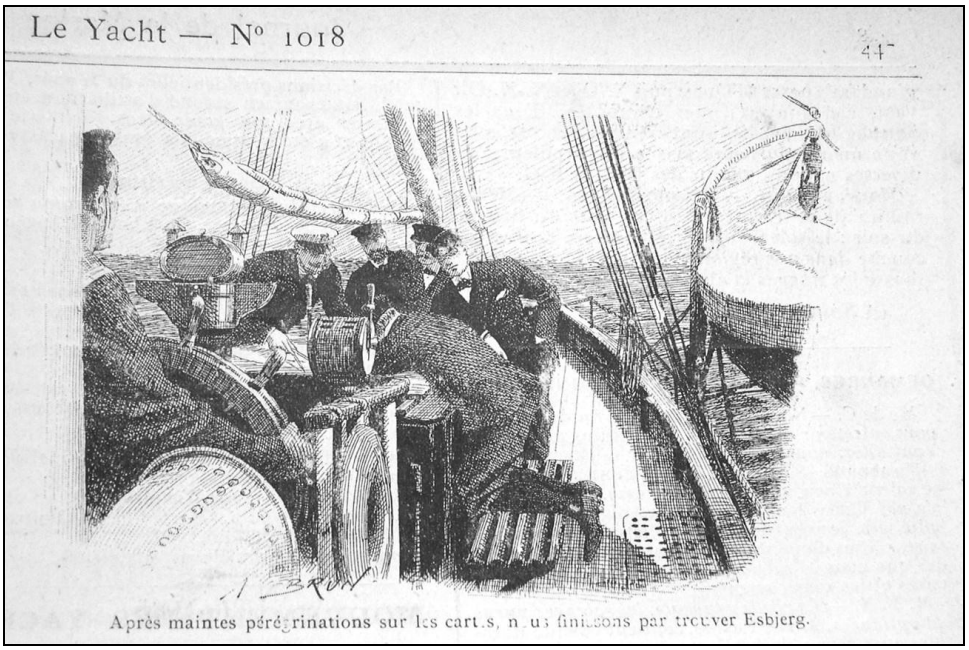


Figure 113 : Croisière à bord du *Medjé* : le travail de navigation sur les cartes marines est effectué sur le toit du rouf. *Le Yacht,* N° 1018, 1897, p.447.

Au 19e siècle, sur certains bateaux de pêche transformés en yachts, l'entrée de la cabine se fait par un panneau de pont situé tout près du poste de barre. L'ouverture des panneaux de descente se fait sur le dessus, sur un plan horizontal et non vertical, comme pour les battants d'une porte. Cette ouverture sert de siège au barreur lorsque ce dernier est assis sur les battants du panneau, les jambes pendant dans la cabine.

Figure 114 : « Debout sur le plancher de la cabine, Ella est accoudée sur les « volets » rabattables du cockpit, véritable toit ouvrant de la cabine qui permet aussi, par beau temps, de s'y asseoir, jambes pendantes à l'intérieur » in Marthe Oulié, *Cinq filles en Méditerranée -1925 -, « Quand j'étais matelot »*, Rennes, Editions Ouest-France, Edilarge, 2004 (1930), p. 132.

Cet aménagement de pont est celui du yacht *Bonita* à bord duquel Marthe Oulié, Ella Maillart, Mariel Jean-Brunhes, Yvonne et Hermine de Saussure effectuèrent la première croisière française en équipage féminin. *Bonita* est un cotre de 14 tonneaux – 11 mètres de longueur de coque - construit en 1873 par M. H. Mallard à Saint-Servan. Le navire a plus de cinquante années lorsque l'équipage s'y embarque[1].

Bien que naviguant dans les années vingt, *Bonita* est un yacht aménagé selon les normes de la fin du 19e siècle. Marthe Oulié en fait une description :

> De l'arrière à l'avant le mât de tape-cul, la barre, puis l'élévation du rouf qui sert de toit à la cabine, percé d'une claire-voie, le grand mât, un treuil pour l'ancre, un portemanteau pour l'ancre, tout cela sur un pont de 11 mètres où l'on peut se promener, s'étendre, danser (pourquoi pas ?)… décidément, nous sommes un grand navire ! Voyons l'intérieur. Au pied de l'échelle, me voici dans le « cockpit » très profond : de chaque côté un coffre et deux couchettes étroites munies de volets à claire-voie, « des clapiers », m'explique Ella. Derrière moi, une vaste soute à voiles… et à valises ! Devant moi, une porte à double battant et une marche à descendre, donnent dans la cabine, spacieuse (c'est-à-dire environ 2,50 mètres sur 3 mètres) avec deux larges couchettes, deux armoires à tiroirs, une table pliante (surnommée le « zinc »), des étagères. La présence du robinet

[1] Note de l'édition dirigée par Eric VIBART, Marthe OULIÉ, *Cinq filles en Méditerranée -1925 -, « Quand j'étais matelot »*, Rennes, Editions Ouest-France, Edilarge, 2004 (1930), p. 163.

de la caisse à eau de 150 litres m'émerveille ainsi que la mascotte, déjà pendue le long du vaigrage (une poupée russe appelée Dasha). Une petite porte accède au poste à l'avant, où s'entassent, sans bousculade, les pots de peinture, les taquets et les sacs à voile, les poulies de rechange, le filin, des seaux et les provisions dans des caisses adéquates. Quant à la vaisselle, elle a une place assurée dans une petite armoire à étagère et l'indispensable, l'inévitable réchaud à pétrole « Primus » trône sur un banc, entre les casseroles et la poêle à frire, en face de la boîte à outils. Ce poste sert à la fois de magasin, d'atelier de réparation, de cabinet de toilette, d'office, de cuisine. Il va devenir mon domaine, car Ella étant le « second » et Yvonne, le commissaire des vivres, je deviens, moi, le chef mécanicien et maître coq. Et comme il n'y a pas de moteur j'exerce mes fonctions sur toutes les « machines » du bord : réchaud, moulin à café, pompe et Gramophone…[1]

L'auteure cite les éléments d'aménagements classiques : soute aux voiles, cabine, poste avant, cabinet de toilette, office et cuisine. Elle nomme l'espace situé sous le panneau de pont le « cockpit ». Pourtant, il ne correspond pas à la définition du cockpit admise aujourd'hui comme un espace extérieur concave aménagé dans le pont. La description qu'elle en fait mentionne la présence de couchettes munies de volets et de coffres : c'est un espace intérieur destiné à l'habitation qui communique avec la « cabine ». Il pourrait correspondre, en terme d'usage, au « deck-house » des grands yachts des années trente : un espace couvert faisant la transition entre le pont et la cabine. Cet aménagement apparaît sur les yachts français participant aux courses de haute mer, comprenant souvent une table des cartes, une couchette de mer pour les quarts de nuit, un divan et parfois une cuisine.

Figure 115 : « Le yacht à moteur auxiliaire *Gabyvonne-II*, à M. G. Poulain », doté d'un deck-house, en avant du cockpit, « abri fort agréable » avec vue sur mer. *Le Yacht,* N° 2443, 1930, p. 37.

Ainsi, le yacht *Gabyvonne II*, d'une longueur de 18 mètres et de construction en acier a été lancé en 1929 par les chantiers G. De Vries Lentsch jr d'Amsterdam. Il destiné à « de longues croisières en mer » et a participé avec succès à une course-croisière en mer du Nord. Il comprend un « deck-house, prolongement du cockpit, qui constitue un abri fort agréable ; il est meublé de deux sofas et est muni de vastes panneaux vitrés au travers

[1] Marthe OULIÉ, *Cinq filles en Méditerranée -1925 -, « Quand j'étais matelot »*, Rennes, Editions Ouest-France, Edilarge, 2004 (1930), p. 28-29.

desquels la vue s'étend au loin. […] Du deck-house, un escalier donne accès aux aménagements intérieurs. On trouve, de chaque bord, desservies par une antichambre, des cabines à deux lits. Viennent ensuite le water-closet-toilette, une troisième chambre à deux lits. La cuisine, avec évier, glacière, petite pompe à eau, est à bâbord ; elle communique avec le poste d'équipage, pour deux hommes, dans lequel on peut se tenir debout »[1].

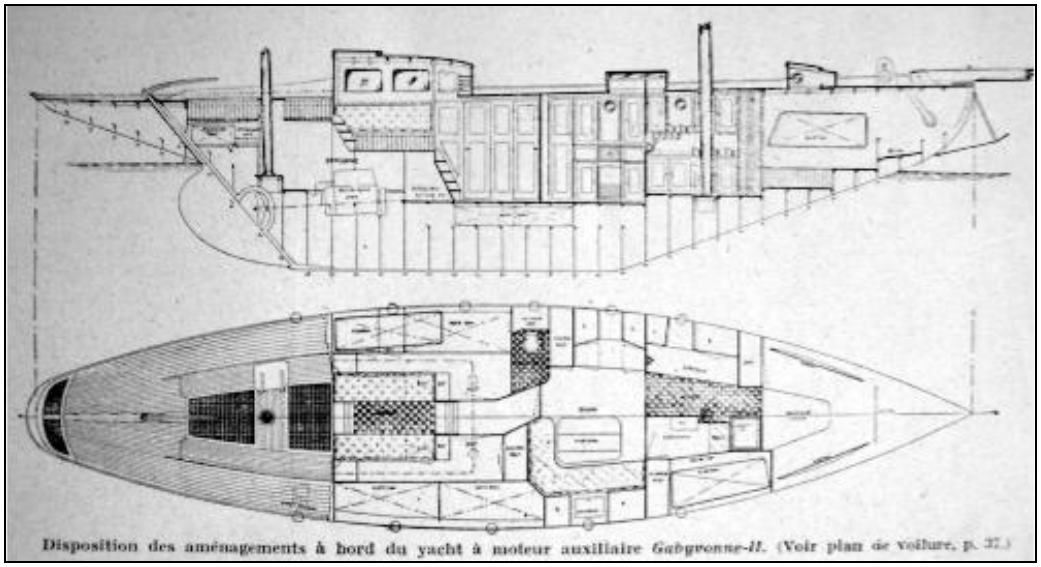


Figure 116 : « Disposition des aménagements à bord du yacht à moteur auxiliaire Gabyvonne-II » montrant le deck-house, niveau intermédiaire entre la cabine et le pont, sous lequel prend place le moteur auxiliaire. *Le Yacht,* N° 2443, 1930, p. 37.

2) Aménager le pont arrière

L'aménagement arrière du pont en « cockpit » existe dès le 19e siècle. Cet étroit trou rond est tout d'abord destiné à accueillir le barreur, afin de le protéger des vagues déferlant sur le pont.

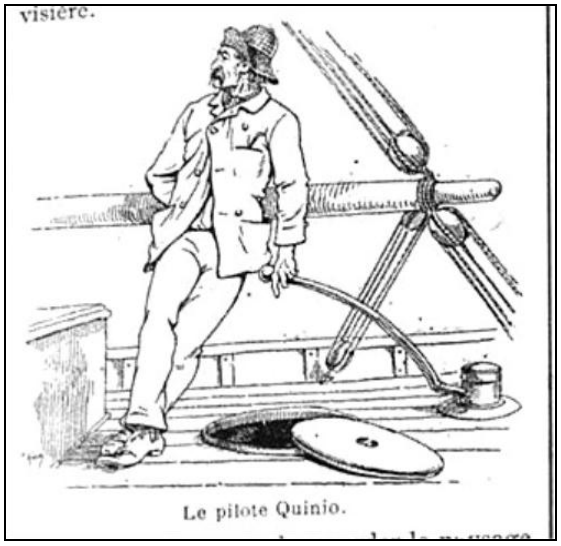


Figure 117 : Le pilote à la barre. *Le Yacht,* N° 566, 1889, p. 14.

[1] « Le yacht Gabyvonne-II », *Le Yacht*, N° 2443, 1930, p. 36.

Ce cockpit n'est destiné qu'au barreur, en cas de mauvais temps. Sur la gravure, le pilote Quinio ne s'y tient pas, les conditions météorologiques lui permettant de barrer debout sur le pont, nonchalamment adossé au gui - la bôme actuelle. Le terme cockpit signifierait « fosse à combats de coq ». Est-ce une allusion aux joutes nautiques que les yachtsmen anglais et américains se livrent lors des régates ? Un article de 1883 informe les yachtsmen français des « transformations du yacht américain » :

> On est redevable à M. Herreshoff d'un autre type de yachts qui, à certains points de vue, est sans rival en Amérique. […] Ces yachts ont, en outre, un bordage élevé et beaucoup de tonture à l'avant et à l'arrière, la partie avant de cette tonture qui suit une courbe parabolique, commence environ au tiers de la longueur à partir de l'étambot. L'étrave est légèrement courbe, les hanches plutôt puissantes, et l'hiloire s'étend si loin à l'arrière, que la tête du gouvernail, au lieu d'être sur le pont, est en dedans, dans la chambre : cette disposition est ordinaire dans les yachts américains, et leurs gouvernails sont de dimension peu commune. [1]

L'auteur de l'article n'utilise pas le terme de « cockpit » mais celui de « chambre arrière ». Il est vrai que cet aménagement du pont autour du poste de barre dispose de banquettes capitonnées pour les passagers et semble protégé du vent et des vagues par une hiloire assez haute : il ne ressemble donc guère à un « trou à coqs »… Le yachtsman figuré au premier plan ne semble pas à l'aise, ayant des difficultés à se tenir assis au vent, à la gîte. Pour ne pas glisser sous le vent il se tient au pont avec son bras droit. Ceux placés derrière lui paraissent mieux calés, assis sur les rebords de l'hiloire, les pieds sur la banquette. Celle-ci ne paraît être confortable que lorsque le bateau est disposé à plat. Un cockpit au confort équivalent – capitonnage des banquettes et large espace – ne se développe en France, sur les voiliers de croisière, qu'à partir des années de l'entre-deux-guerres.

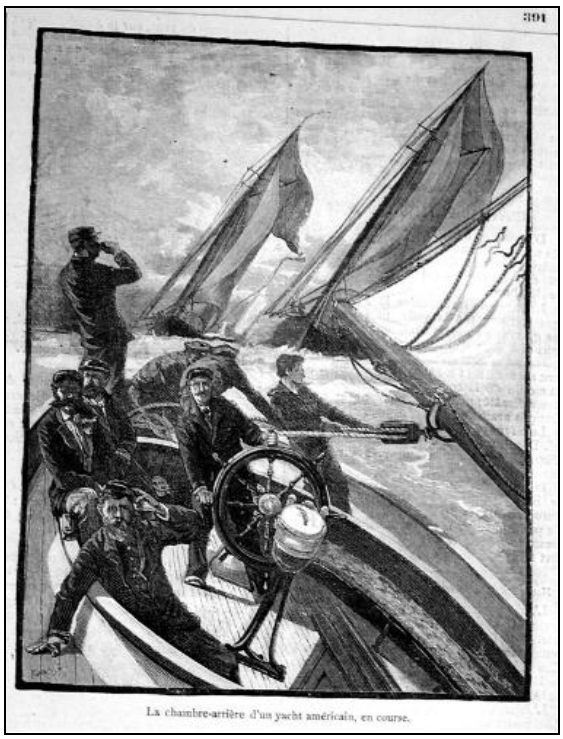


Figure 118 : « La chambre arrière d'un yacht américain, en course », *Le Yacht,* N° 294, 1883, p. 391.

[1] « Les transformations du yacht Américain », *Le Yacht*, N° 294, 1883, p. 391.

Le journal *Le Yacht* fait part d'aménagements similaires sur un bateau associant croisière et régate. Les avantages du cockpit – orthographié *cok-pit* - sont explicités :

> Le plan du yacht de 30 tx que nous publions et que nous empruntons à une publication étrangère est celui d'un « cruiser » rapide ; c'est-à-dire d'un yacht qui, au moyen de leste en plomb et d'un grand gréement, peut être transformé en une excellente embarcation de course. […] Quelques détails de l'aménagement de ce yacht paraissent dignes d'attention. Le cok-pit est circulaire, il a 2 m de diamètre ; les banquettes sont posées sur le pont, et l'hiloire, haut de 0,50, est un peu plus élevé que les pavois du yacht. Il n'a que 0,45 de creux, à partir du bord supérieur du banc, et son diamètre intérieur n'est que de 1 m.40, de telle sorte qu'il se pourrait, s'il se remplissait, charger le pont que d'une quantité d'eau insignifiante qui serait bien vite écoulée par les dalots. Huit ou dix personnes peuvent se tenir à l'aise dans un pareil cok-pit, extrêmement utile dans tout yacht qui a des pavois peu élevés. Il offre en effet beaucoup d'avantages, non seulement dans les changements de bôme, mais dans les virements de bord, car il permet d'éviter d'ennuyeux déplacements sur un pont glissant et exposé aux embruns. Les dames surtout apprécieront une telle disposition. [1]

Ainsi, les nouveaux aménagements de pont sont imaginés pour satisfaire le désir de confort de ces dames… Le diamètre du cockpit circulaire permet à tous les passagers de se retrouver sur le pont, en navigation, assis sur des banquettes et protégés des embruns par l'hiloire. La concavité aménagée dans le pont ne représente pas de danger en cas d'embarquement d'eau, s'écoulant vite par les dalots (orifices ou conduits permettant l'évacuation de l'eau). Outre sa fonction de salon extérieur fixe, le cockpit permet d'effectuer les manœuvres avec plus de facilité. Ainsi, cette disposition allie pour tous, passagers et équipiers, sécurité et confort.

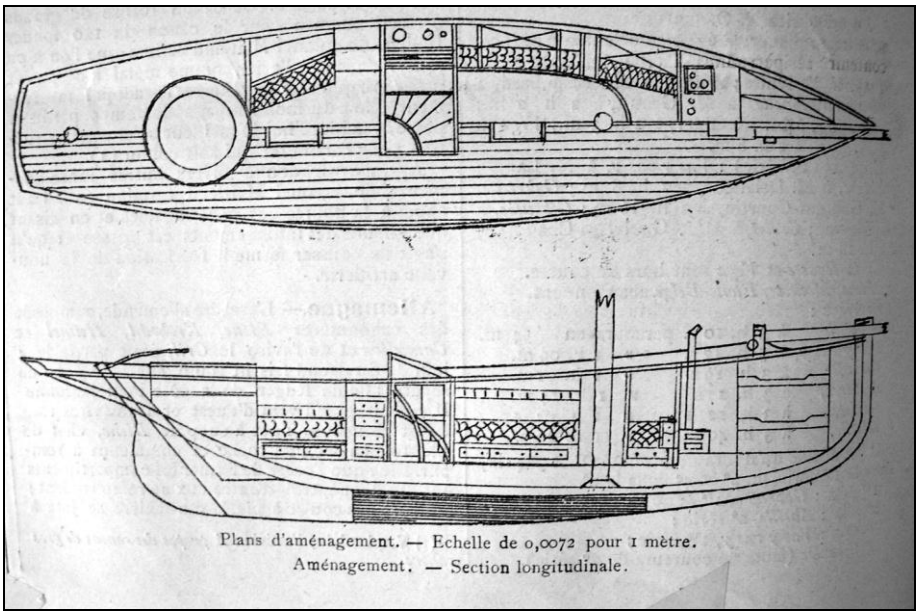


Figure 119 : Cockpit circulaire de 2 mètres de diamètre sur un voilier mixte de course et de croisière. *Le Yacht*, N° 330, 1884, p. 272.

À la même période, les avantages du cockpit pour les petits bateaux sont décrits par le yachtsman français Lucien More, président du Cercle de la Voile de Paris à la fin des

[1] H. G. « Plan d'un cruiser de 30tx », *Le Yacht*, N° 330, 1884, p. 272.

années 1870. Ce dernier vante les mérites des « bateaux montés par un homme seul », assez répandus en Angleterre :

> Le bateau dans lequel un homme seul se propose de naviguer, doit avant tout lui inspirer toute confiance. Il faut qu'il soit absolument sûr, qu'il soit construit solidement et installé de manière à résister au mauvais temps et aux coups de mer ; qu'il soit d'un bon modèle, possédant les qualités nautiques les plus complètes ; qu'il soit d'un maniement facile ; qu'il offre enfin tout le confort qu'on peut trouver dans sa modeste taille. Un petit bateau d'un très petit tonnage peut-il réunir toutes ces conditions ? […] Tout d'abord, les petits yachts faits pour naviguer dans la haute mer doivent être pontés devant et derrière, et le cockpit doit être étanche et ne communiquer d'aucune manière avec l'intérieur du bateau. Cela ne présente point de difficultés de disposition comme on va le voir. Ce cockpit devra avoir peu de profondeur ; le seuil de la porte de la cabine devra être à la hauteur du pont, l'entrée de la cabine se fera par un panneau à coulisse. A ce panneau aboutit une échelle par laquelle on descend dans la cabine : 20 à 25 centimètres sont suffisants pour la profondeur du cockpit ; une hiloire de 20 centimètres, surmontée d'un banc de 14 centimètres de largeur, formera une excellente installation qui supprimera les bancs à l'intérieur. Avec cette disposition, il n'y a plus d'effort à faire, comme cela est nécessaire quand il faut sortir d'un cockpit profond, pour grimper sur le pont et exécuter quelque manœuvre. Pour entrer dans la cabine, il suffit de pousser le panneau et d'enjamber. On comprend dès lors quels avantages il y a pour la sécurité du bateau, dans l'intérieur duquel l'eau ne peut pénétrer. Nous ajouterons qu'il y a un moyen de faire que l'eau s'écoule toute seule, non pas dans la cale, mais au dehors ; c'est d'avoir de chaque côté du cockpit deux trous sur lesquels s'embranchent deux tuyaux aboutissant au dehors de la coque au-dessus de la flottaison vers l'arrière et par lesquels l'eau s'écoule naturellement. Cette ingénieuse disposition a été mise en pratique sur certains bateaux parisiens. [1]

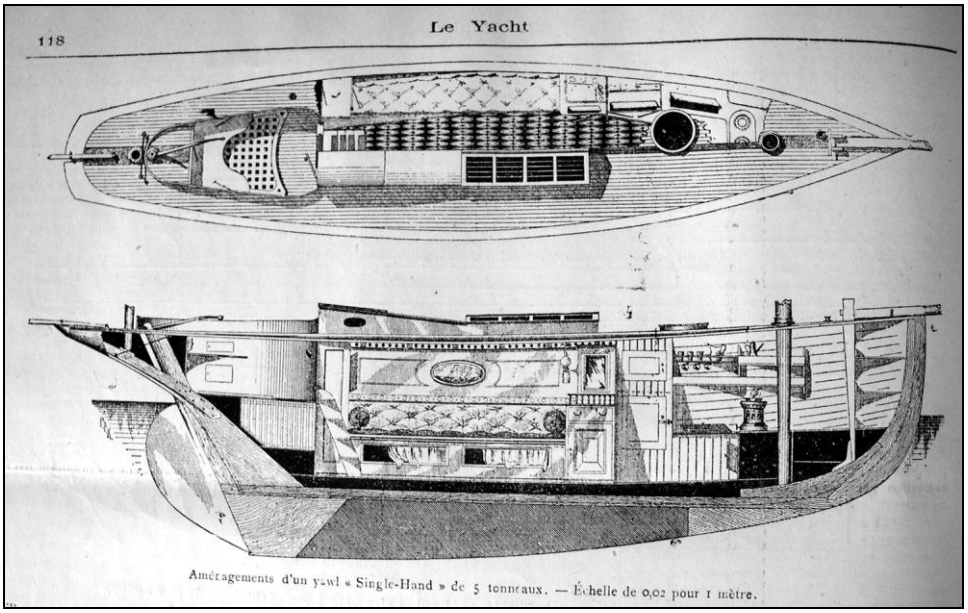


Figure 120 : Le cockpit d'un « bateau monté par un homme seul » : protégé mais peu profond, étanche, auto-videur et sans communication avec la cabine. *Le Yacht,* N° 317, 1884, p. 118.

Les caractéristiques du cockpit idéal pour les petits voiliers menés en solitaire apparaissent très contemporaines. Ce dernier doit être étanche, afin d'éviter le risque de voie d'eau. L'entrée de la cabine ne communique donc pas de plain-pied avec le cockpit. De plus,

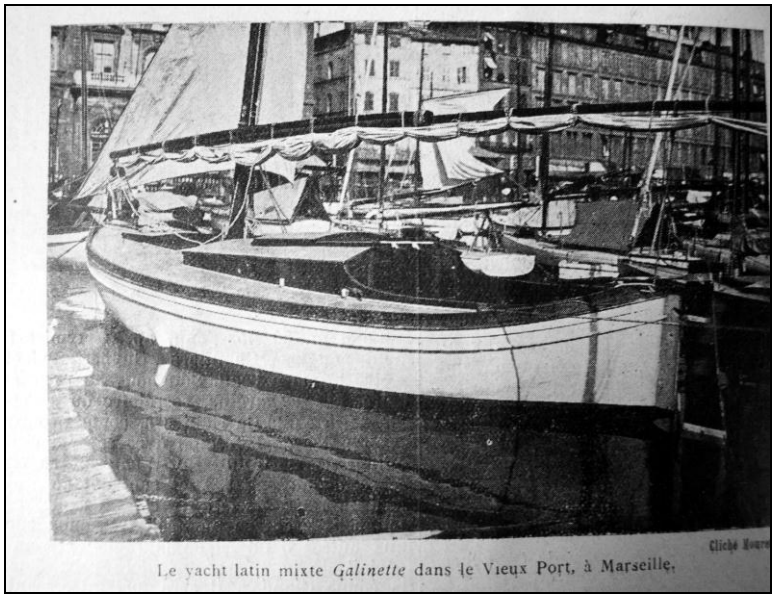
[1] Lucien MORE, « Des bateaux montés par un homme seul. Single hand cruisers. II. », *Le Yacht*, N° 317, 1884, p. 118.

il est muni d'un dispositif auto-videur. Sa profondeur ne doit pas entraver les mouvements du yachtsman : son aspect l'éloigne de la « fosse à coqs ». La séparation entre l'espace du pont et celui de la cabine s'atténue peu à peu.

Un living-room en plein vent

Au cours des premières décennies du 20e siècle, les cockpits perdent peu à peu leur forme circulaire pour prendre celle de la surface de pont disponible à l'arrière du navire – c'est-à-dire trapézoïdale ou rectangulaire. Des banquettes fixes y sont disposées latéralement : l'ensemble de l'équipage peut s'y asseoir en navigation. La recherche de confort est toujours présente. Voici la description du cockpit du yacht latin mixte *Galinette*, de 7 m 50 de longueur – 4 tx -, construit à Marseille dans les années vingt :

> Ce yacht a été construit à Marseille, avec beaucoup de soins ; sa coque, très robuste, présente de fort belles lignes ; ses aménagements, aux jolies menuiseries, comportent : un poste avant avec cadre pour le matelot. Une cabine sous rouf, dans laquelle on trouve, à tribord, une large couchette à rabattement, du système wagons-lits ; à bâbord, des armoires à linge et vêtements et au milieu, le petit moteur de Dion, si docile, sous un meuble. Ensuite vient le cockpit spacieux, avec ses banquettes capitonnées et ses caissons-tiroirs. Les commandes du moteur et le levier de mise en marche sont à la portée de main du barreur. L'arrière toujours très avantageux à bord des « pointus » forme grand coqueron où se place tout le matériel de cuisine et autres. [1]



Le yacht latin mixte *Galinette* dans le Vieux Port, à Marseille.

Figure 121 : Le yacht *Galinette* est muni d'un cockpit aménagé et d'un rouf assez long augmentant l'habitabilité de la cabine. Le capot avant permet d'accéder au poste. *Le Yacht,* N° 2039, 1922, p. 186.

Cette description montre que le cockpit est considéré comme un aménagement, au même titre que le poste avant ou la cabine. Les banquettes y sont « capitonnées » et des « caissons–tiroirs » y prennent place. Les commandes du moteur sont facilement accessibles

[1] « Galinette », *Le Yacht,* N° 2039, 1922, p. 186.

au barreur. Souvent, des caisses à eau sont disposées sous les banquettes du cockpit. Le moteur est le plus souvent placé sous son plancher.

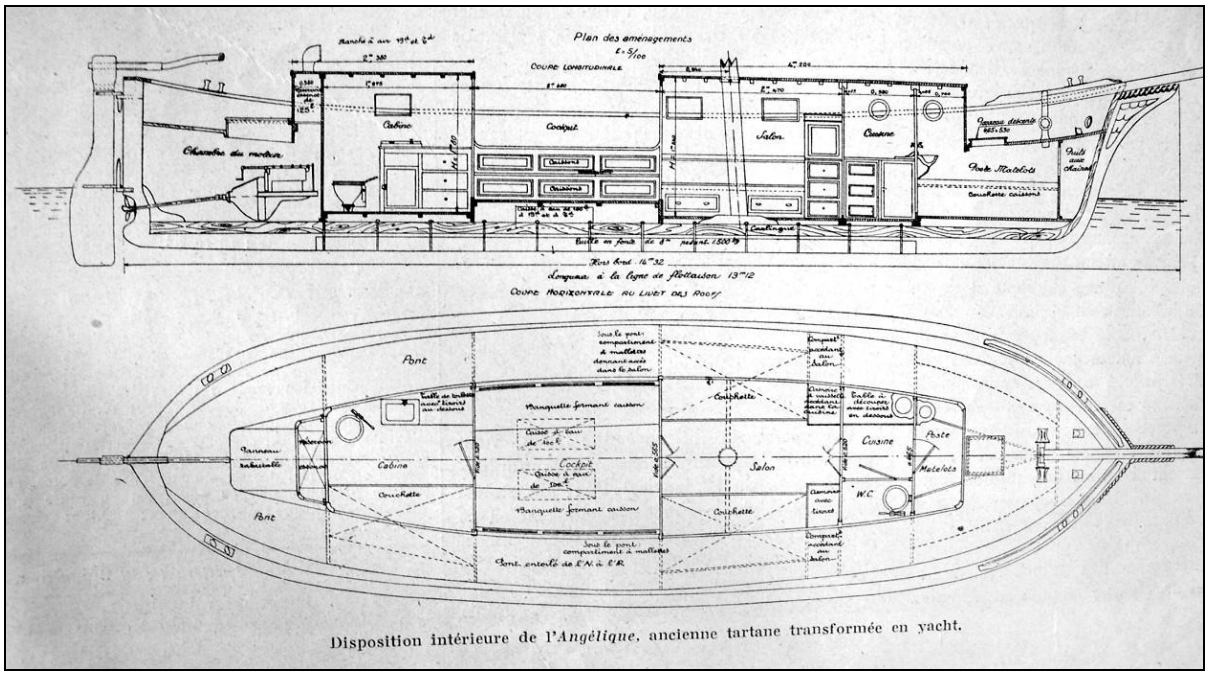


Figure 122 : Cockpit central surélevé et aménagé pour la vie au grand air. « Disposition intérieure de l'*Angélique*, ancienne tartane transformée en yacht », *Le Yacht*, N° 2493, 1931, p. 13.

Le cockpit transforme les usages du pont. Celui-ci devient un espace de vie au grand air utilisé par l'ensemble de l'équipage en dehors des temps de mouillage et de petit temps. Le plus souvent placé à l'arrière, il est parfois central, comme pour la tartane d'origine italienne *Angélique*, de 14 m 32 de longueur hors-tout, transformée en yacht. Cette disposition permet d'isoler les cabines tout en conservant le cockpit comme lieu de réunion de l'équipage. Cet espace devient ainsi « un véritable "living-room" en plein air », protégé des embruns par de longs roufs avant et arrière :

> Dans un bateau de cette dimension, la simple cloison de cabines est insuffisante à isoler convenablement leurs occupants. Pour cette raison, celles-ci ont été à la fois séparées et reliées par un cockpit spacieux qui, tout en étant le lieu de réunion du bateau, conserve leur caractère d'intimité aux cabines auxquelles il sert d'accès. Ainsi placé au centre du bateau, le cockpit subit le minimum d'oscillations et le rouf avant et le rouf arrière le protègent de tout embrun. Dans le Midi, de mars à octobre, on veut vivre sur le pont. Or, aucune partie du pont ne se serait mieux prêtée à l'installation d'un véritable « living-room » de plein air. Un taud imperméable, allant d'un rouf à l'autre, l'abrite, selon le cas, soit du soleil, soit de la pluie, sans gêner en rien la manœuvre de la grand'voile, tandis qu'une table mobile permet d'y servir les repas au besoin à huit convives. Afin d'assurer une vue horizontale de la mer aux occupants assis, le payol [ou paillol : plancher du cockpit] est surélevé de 0m30 par rapport à celui des cabines, ce dernier étant établi, au contraire, au ras de la carlingue afin d'obtenir une hauteur de 1m85 sous barrots tout en maintenant l'horizontalité des roufs à moins de 0m30 au dessus de la lice [ou lisse : pavois, liston]. Cette surélévation du payol du cockpit permet en outre d'y loger un garde-manger, des glacières, etc…, tandis que six panneaux rabattables, à bâbord, et autant à tribord, tant sous les sièges qu'en arrière des dossiers, donnent accès à de vastes resserres où se rangent voiles, coussins, filins, engins de pêche, etc., etc… […]. La tartane permet de vivre, manger et dormir pratiquement au fil de l'eau et au grand air, au lieu d'avoir à

descendre dans la semi-obscurité des coques étroites et profondes du Nord pour y perdre l'appétit et le sommeil. [1]

Les transformations du cockpit sont en lien avec celles du rouf. En effet, les claires-voies, les capots de ponts et de descente qui se succédaient en ligne sur le pont plat des yachts du siècle dernier sont ici réunis et allongés pour former un ou plusieurs roufs plus ou moins longs. L'espace intérieur est ainsi augmenté. Cet aménagement devient de plus en plus fréquent sur les voiliers de petite taille afin de leur procurer une hauteur sous barrots permettant la position debout : « Si le rouf s'arrête au mât, la partie avant du bateau n'est pas très utilisable, à moins d'y prévoir un capot ouvrant. Pourquoi alors ne pas prolonger purement et simplement le rouf, ce qui augmente de cent pour cent l'habitabilité ? » [2]

Ainsi, les anciens yachts sont remis au goût du jour avec une recherche d'espace intérieur – allongement du rouf - et d'autonomie - pose d'un moteur, afin de ne plus subir les calmes plats : « Le petit cruiser à voiles *Tortue* [quillard de 6 m 50 construit à Cannes par Abel Lemarchand] dont M. Bonnoure, de la Société des canotiers Marseillais, s'est rendu acquéreur en novembre dernier à Saint-Tropez, est en pleine transformation. Ce robuste et spacieux petit bateau va recevoir un rouf plus grand dans lequel on aménagera une petite cabine plus confortable à deux couchettes. On le munira également d'un petit moteur à 4 cylindres qui sera placé dans le cockpit, sous un meuble formant table. » [3]

Dans les années cinquante, Jean Merrien définit le cockpit comme un « salon en plein vent » : « Creux dans le pont d'un yack, entre la barre et le rouf, où se tient le barreur et, par beau temps, tout le monde. On disait autref., *baignoire*, mot qui indique suffisamment les inconvénients du lieu. *Le cockpit est le salon en plein vent du yack*. »[4] Les aspirants au yachting souhaitent entreprendre des croisières sur les plus petits bateaux possibles, afin de limiter les coûts : le cockpit devient alors un des éléments d'aménagement. En effet, un grand cockpit confortable supplée l'exiguïté de la cabine : « C'est surtout l'été qu'on vit à bord et c'est dans le cockpit que l'on passe les plus longues heures. On peut évidemment se contenter pour s'y asseoir d'une banquette en bois, mais il n'est pas défendu de la garnir de coussins en cuir ou en tissus caoutchoutés, et il y a intérêt à toujours prévoir ces coussins comme des éléments de radeaux de sauvetage »[5] déclare l'architecte L.-Lucien Faure-Dujarric.

Un espace de sécurité

Hormis les avantages d'un salon-salle à manger de plein air, l'aménagement du pont en cockpit est aussi envisagé comme un élément de sécurité pour le barreur et l'équipage qui peuvent s'y caler, également abrités des vagues par le rouf.

L'architecte et yachtsman Henri Dervin souligne, en 1936, l'ambiguïté posée par un grand cockpit, confortable mais peu sécurisant en cas de fort temps : « Quelles doivent être les proportions du cockpit : cela est très variable suivant le genre de navigation. Pour l'agrément et le confort, un grand cockpit est préférable ; par contre, par mauvais temps, il est souvent gênant, surtout aux allures largue par mer déferlante ; cependant, à moins d'être

[1] « Angélique. Un bateau de plaisance pour la Méditerranée », *Le Yacht*, N° 2493, 1931, p. 12-14.
[2] H. DERVIN, « Pour les amateurs de croisière », *Le Yacht*, N° 2.771, 1936, p. 306.
[3] *Le Yacht*, N° 1978, p. 90-91.
[4] Jean MERRIEN, *Dictionnaire de la mer…, op. cit.,* p. 231.
[5] L.-Lucien FAURE-DUJARRIC, « Confort à bord », *Le Yacht*, N° 3071, 1947, p. 841.

surpris par ce mauvais temps, il est préférable de rester à l'abri lors des coups de chien, même si certains ont tendance à sourire. »[1]

Figure 123 : Le cockpit du *Requin*, voilier de régate habitable conçu dans les années trente, est étroit et profond. Des coffres sont aménagés sous les banquettes. Photographie S. Josso, 2004.

Le rouf du *Requin* protège les équipiers, assis sur les banquettes, des vagues et du vent. L'entrée dans la cabine se fait par le cockpit. Des bancs se font face : l'équipage y prend place lors des navigations et au mouillage. La surface réduite du pont ne permet pas d'y rester en dehors des manœuvres : le cockpit est le lieu de vie en navigation.

Figure 124 : Pour le propriétaire de ce *Requin*, le cockpit étroit est envisagé comme un espace de sécurité. Photographie S. Josso, Brest, 2004.

[1] H. DERVIN, « Pour les amateurs de croisière »…, *op. cit.*, p. 307.

Yvon, propriétaire d'un *Requin*, s'y sent en sécurité. À la gîte, il cale ses jambes contre la paroi de la banquette sous le vent. La profondeur du cockpit le rassure : il risque moins d'être emporté par des paquets de mer qu'à bord des bateaux contemporains aux larges cockpits peu profonds. Pour lui, les voiliers munis d'un véritable salon de pont gagnent en confort ce qu'ils perdent en qualités marines.

Dans les années d'après-guerre, les cockpits étroits des petits voiliers assurent la sécurité de leurs occupants : assis sur le banc au vent, ceux-ci peuvent aisément placer leurs pieds sur celui sous le vent et ainsi se caler à la gîte. Ainsi, sur l'*Ysoline* dessinée en 1969 par Georges Auzépy-Brenneur et J.-M. Guénod, d'une longueur hors-tout de 8 m 27, « le cockpit s'est effectivement trouvé confortable à la gîte, et la position reculée des winches commode pour les équipiers »[1]. Cependant, le journaliste regrette son étroitesse : « On peut pourtant regretter que ce cockpit reçoive difficilement plus de trois personnes, et que le capot du coffre arrière, où s'installera normalement la quatrième personne assurée par le balcon, soit glissant. L'accès aux coffres de cockpit n'est pas très facile. »

Dans les années soixante-dix, la navigation familiale avec de jeunes enfants se développe : le cockpit des petits voiliers construits en série doit pouvoir accueillir les familles, tant à l'intérieur que sur le pont. En 1973, le chantier Aloa Marine demande au Groupe Finot de travailler sur ce projet : « N'en déplaise aux nostalgiques, la conception du voilier de croisière a singulièrement évolué depuis quelques années, aussi bien du fait des nouveaux matériaux et des possibilités qu'ils apportent à l'architecte que de l'évolution des mœurs des plaisanciers » : « Le confort semble avoir été la préoccupation dominante des créateurs de l'Aloa 29. On ne peut en effet manquer d'être impressionné tant par le volume habitable que par la surface du pont. Pour obtenir ce résultat, ils ont dessiné une coque large et l'ont dotée d'un franc-bord si important qu'un petit roof suffit à donner la hauteur sous barrots réglementaire dans le carré, c'est-à-dire 1,80 m ». L*'Aloa 29*, d'une longueur de 8 m 72, possède également un vaste cockpit :

> Même le cockpit est ceinturé de larges passavants où l'on peut s'asseoir ou s'allonger pour le bain de soleil. […] Celui qui a déjà goûté du confort des cockpits « Finot » dirait qu'il n'y a aucune raison d'en sortir. Il est certain qu'il est difficile de faire mieux en matière de dimensions, d'inclinaison de dossiers ou de forme des banquettes. Le rail d'écoute de grand'voile est relégué sur le roof et la petite barre courte tout à l'arrière n'empiète que très peu sur l'espace disponible, d'autant qu'elle se trouve au-dessus du rangement pour l'annexe pneumatique de secours. Les winches d'écoute sont bien placés et leur puissance suffisante. Bien qu'il s'agisse d'un bateau de croisière, l'architecte a prévu le retour de toutes les manœuvres au cockpit. [2]

En effet, l'équipage familial n'étant pas toujours en mesure de participer aux manœuvres, le chef de bord doit souvent mener seul son bateau. Le retour des drisses au cockpit apparaît donc nécessaire.

Dans les années quatre-vingt, la poupe des bateaux de course s'élargit en lien avec les jauges en vigueur. Les voiliers de croisières bénéficient de ce changement, les cockpits s'élargissant alors. La possibilité, pour le barreur, de se caler à la gîte reste cependant un élément de sécurité et de confort de navigation. Ainsi, Jacques Monsault, en 1986, apprécie que « malgré la largeur de l'arrière de la coque [du *Feeling 1040*], l'architecte [Philippe Harlé] a conservé un cockpit adapté aux dimensions du barreur de telle sorte que ce dernier peut se caler parfaitement à la gîte avec les pieds posés sur l'angle de la banquette sous le

[1] Charles de MARS, « Coup d'œil sur… Ysoline », *Bateaux*, N° 139, 1969, p. 84.
[2] Jacques MONSAULT, « A la barre de l'Aloa 29 », *Bateaux*, N° 191, 1974, p. 88-89.

vent. Les lattes de teck de section généreuse supportent cette poussée sans faiblesse. Les équipiers profitent du même confort, mais pour mouliner efficacement sur le winch d'écoute de génois, il est préférable de sortir du cockpit et de s'installer debout sous le vent sur le large passavant »[1].

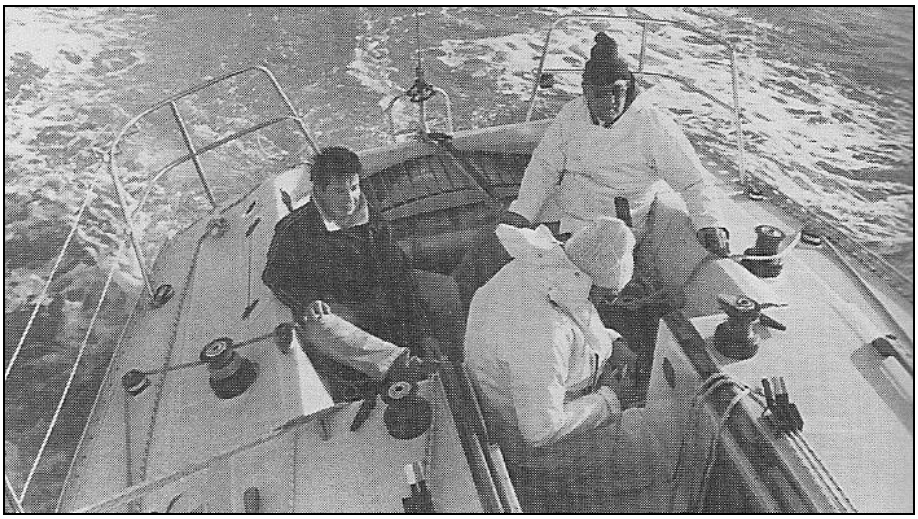


Figure 125 : « Un cockpit vraiment marin qui n'exploite pas toute la largeur de la coque », sur le *Feeling 1040*. *Bateaux*, N° 334, 1986, p. 86.

À la même période, le journaliste Dominic Bourgeois insiste sur cette caractéristique qui ne semble plus respectée par tous les chantiers, du fait de l'élargissement des carènes : « Ainsi, dans un cockpit de course ou de croisière, le point fondamental reste le calage du barreur à toutes les allures et quel que soit l'état de la mer, pour qu'il puisse se concentrer sans se fatiguer, en offrant toutefois un espace suffisant pour que l'équipage prenne son aise en mer et au port. »[2]

Pour les architectes, il s'agit d'imaginer des dispositions permettant à chaque équipier, en course, de manœuvrer confortablement dans le cockpit.

La navigation en solitaire étant de plus en plus pratiquée tant en course qu'en navigation familiale, les écoutes de génois et de grand-voile reviennent à l'arrière du cockpit afin d'être saisies par le barreur. Le système plaçant la barre d'écoute sur le rouf afin de libérer de l'espace dans le cockpit est dorénavant jugé « inconfortable », le barreur ne pouvant pas se saisir de l'écoute de grand-voile. Didier Maupas, en 1991, se félicite de la disposition du cockpit de *l'Etap 35 i* dessiné par Philippe Harlé et Alain Mortain, d'une longueur de 10 m 62 :

> Sur un voilier aussi résolument axé vers la croisière, le confort du cockpit joue un rôle déterminant. Celui du 35i bénéficie de dimensions généreuses mais surtout d'un aménagement fort bien pensé. Au lieu de sacrifier aux démons du marketing qui, au nom de la libération du cockpit, exigent l'exil de la barre d'écoute sur le rouf et pourquoi pas un jour celui du barreur gênant les passagers, les promoteurs du 35i ont retenu une solution aussi fonctionnelle que confortable. La barre d'écoute et la barre à roue placée juste derrière divisent la longueur du cockpit en deux parties presque égales. Premier avantage, le barreur dispose de toute la place voulue pour évoluer derrière la barre et trouver une bonne position. Deuxièmement, avec des winchs de génois placés au niveau de la barre d'écoute, ce même barreur peut manœuvrer tout seul, aussi bien l'écoute de grand-voile que celles de génois. Par ailleurs, les passagers ont la possibilité de s'installer

[1] Jacques MONSAULT, « A la barre du Feeling 1040 », *Bateaux*, N° 334, 1986, p. 88.
[2] Dominic BOURGEOIS, « Un vrai cockpit de mer », *Bateaux*, N° 355, 1987, p. 201.

sur l'arrière pour tenir compagnie au barreur sans le gêner, ou à l'avant où ils bénéficient de l'abri de la capote qui couvre l'arrière du rouf. [1]

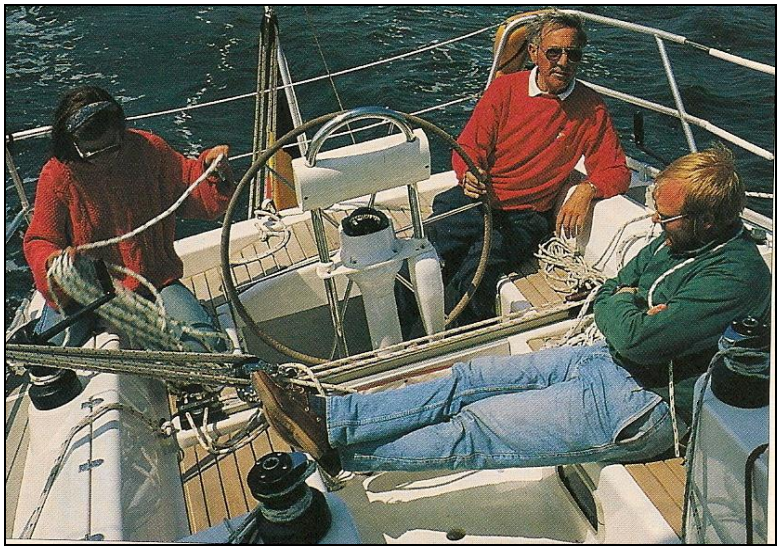


Figure 126 : « De la place pour plusieurs personnes derrière la barre à roue » de *l'Etap 35i*. Le barreur dispose d'un espace séparé et de toutes les manœuvres à portée de main. *Bateaux*, N° 399, 1991, p. 66.

Au cours des années quatre-vingt-dix, les carènes ne cessant de s'élargir à l'arrière nécessitent souvent l'installation de deux safrans afin de conserver le contrôle du bateau à la gîte. Le poste du barreur est alors individualisé, son assise étant décalée vers l'extérieur, séparée des bancs du cockpit recevant les autres équipiers. Il s'agit de lui attribuer un espace confortablement aménagé : « Le cockpit en "coupe de champagne" [de *l'Advantage 25*], ouvert à l'arrière, décale le barreur qui dispose d'un espace agréable pour tenir l'une des deux barres ou régler le génois, les winches étant très reculés. Le petit coffre à ses pieds abrite radeau de survie, hors-bord, défenses et amarres, et sert de cale-pieds, hélas peu efficace. »[2] En 2000, Jean-Pierre Villenave adopte sur le *Turbo 950 SP*, destiné à la croisière rapide, l'aménagement des cockpits des petits voiliers de course en haute mer menés en double ou en solitaire : « Un plan de pont aussi efficace que confortable en navigation, même par bonne brise, avec en prime très peu d'embruns. La grande largeur à l'arrière a permis de réserver un espace plus que confortable pour le barreur avec la raquette de la barre en Inox bien en main sans stick. Les manœuvres les plus courantes, écoute de grand-voile, barre d'écoute et winches de solent sont à portée, ce qui permet de réserver la partie avant et plus classique du cockpit aux équipiers ne participant pas à la manœuvre. »[3]

[1] Didier MAUPAS, « A bord. Etap 35i », *Bateaux*, N° 399, 1991, p. 64.
[2] « Advantage 25. Un 25 pieds plein d'avantages », *Bateaux*, N° 472, 1997, p. 82.
[3] Rémi TRISTAN, « J'ai barré Turbo 950 SP. La croisière rapide tout en bois », *Bateaux*, N° 509, 2000, p. 52-53.

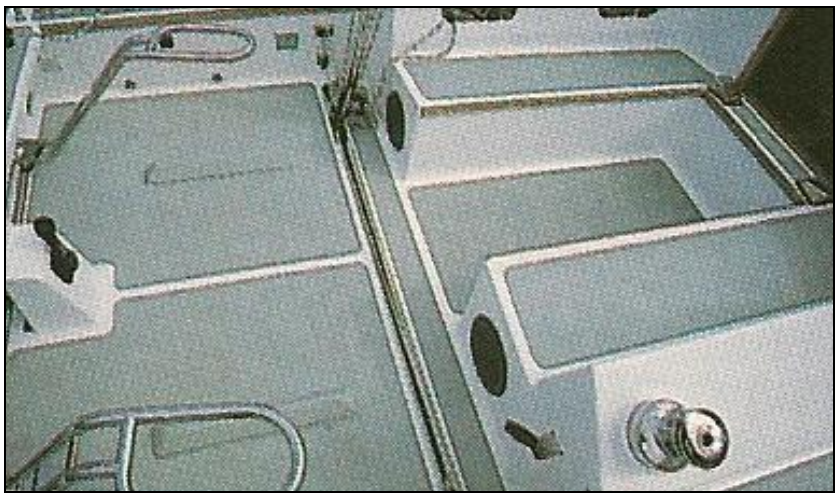


Figure 127 : « Cockpit [du *Turbo 950 SP*, dessiné par J.-P. Villenave et construit par Espace Bois]. L'arrière est consacré au barreur et aux manœuvres, l'avant aux passagers ». *Bateaux*, N° 509, 2000, p. 52.

En 2001, le *Pogo 8,50* dessiné par Pierre Rolland et construit par Structures, destiné tant à la course en haute mer qu'à la croisière rapide en famille ou en solitaire, adopte un plan de pont similaire avec « un cockpit marin et confortable » où les winches sont décalés vers l'intérieur : « Résultat : à la gîte, nul besoin de se pencher sous le vent pour régler son génois, on travaille au milieu du cockpit, devant la descente. Ce qui, en solitaire, permet d'avoir tout à portée de main du barreur. »[1] Cette disposition issue de la course en solitaire transposée aux croiseurs destinés à la promenade familiale n'est pas sans incidence sur la distribution des rôles de chacun à bord, problématique que je développerai dans la dernière partie.

Cette disposition séparant le cockpit en deux espaces, l'un destiné au barreur capable de naviguer en solitaire, ayant à portée de main toutes les manœuvres, et l'autre aux passagers, éventuellement équipiers, est adaptée sur des voiliers plus gros destinés à la croisière confortable comme le *Sun Odyssey 54 DS* dessiné par Philippe Briand pour le chantier Jeanneau : le cockpit comprend alors « 3 zones »[2], une table fixe étant insérée entre l'espace dédié au barreur et celui attribué aux passagers.

3) Les équipements du salon sur le pont

Aujourd'hui, les voiliers disposent tous d'un cockpit, situé majoritairement à l'arrière et plus rarement, sur les grands voiliers, au centre. C'est un lieu protégé des vagues où l'on barre et règle les voiles : « Cockpit. Ce mot anglais a été adopté pour désigner un espace creux (sur l'arrière ou au centre du bateau) où se tient le barreur et d'où l'on peut effectuer un certain nombre de réglages de voiles. » [3] C'est aussi l'espace où l'équipage se trouve réuni. Il est décrit comme un véritable salon de pont dès le début du 20e siècle. Au cours du siècle, les architectes créent des aménagements de cockpit conformes à son usage de salon tant en navigation qu'au mouillage ou au port.

[1] Olivia MAINCENT, « Pogo 8,50. L'esprit du large », *Bateaux*, N° 513, 2001, p. 27.
[2] « Spécial salon 2009. Sun Odyssey 54DS », *Bateaux*, N° 607, 2008, p. 178.
[3] « Cockpit », p. 18 in : *Le parler marin. Dictionnaire illustré de la voile…, op. cit*.

Les éléments de confort apportés par le deck-house les grands bateaux de haute mer de l'entre-deux-guerres sont, à partir des années quatre-vingt, adaptés à des voiliers plus petits. Les bateaux de croisière dotés d'un confort à la mer, comme ceux dits « de voyage », sont ainsi équipés d'éléments en toile – donc potentiellement amovibles - permettant de fermer l'espace du cockpit et de le protéger tant du soleil que des paquets de mer : en avant, avec la capote de rouf, latéralement, avec les cagnards ou prélarts fixés sur les filières, au-dessus avec le taud monté sur un portique.

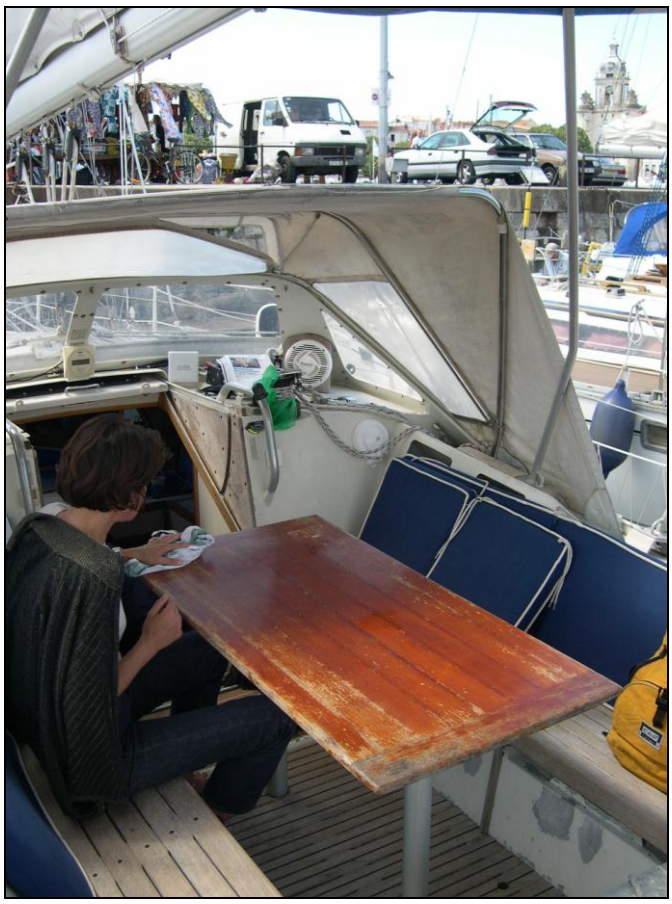


Figure 128 : Cockpit-salon-salle à manger d'extérieur d'un bateau de grand voyage. La table, disposée au port, est retirée en navigation. Photographie S. Josso, 2004.

La propriétaire nettoie la table après le repas de midi, au port. À bord de ce bateau de grand voyage, le cockpit est aménagé de façon à former un salon-salle à manger à l'extérieur. Sur le rouf, une large capote permet de s'abriter des vagues et des embruns, tout en conservant une bonne visibilité. Les bancs de cockpit se font face. Ludovic et Marianne y disposent des coussins pour les rendre plus confortables. Au centre est disposée une table amovible.

Au dessus de la jupe arrière, un portique permet de tendre un taud en permanence, une protection nécessaire contre le soleil des tropiques. Ludovic a fabriqué deux petits sièges sur les coins du balcon arrière. Pour lui, ce sont, de loin, les meilleures places à bord. Rappelons que la poupe est un espace valorisé par rapport à l'avant du navire.

Figure 129 : Aménagement du pont arrière : capote de rouf et portique forment un toit de toile pour un salon extérieur. On aperçoit des petits fauteuils pliants rangés le long des filières. Photographie S. Josso, 2004.

L'usage du cockpit comme salon et salle à manger d'extérieur est également répandu à bord des voiliers plus petits. Le vaste cockpit du « day-boat » présenté ci-dessous permet d'héberger les deux équipages naviguant en escadre pour le repas du midi. Les bateaux sont au mouillage, « à couple », c'est-à-dire amarrés bord à bord.

Ici, point de table de cockpit, bien que le fabriquant la propose en option. Les membres des deux équipages familiaux posent leur assiette sur leurs genoux, dans un service en mélaminé propre au bateau – et décoré de motifs nautiques. Il manque des couverts : ceux-ci passent d'un bateau à l'autre, de mains en mains. Les équipiers sont assis sur les bancs du cockpit du voilier le plus large et reproduisent la disposition classiquement adoptée lors d'un repas à terre, autour d'une table.

Figure 130 : Repas du midi pour deux équipages familiaux naviguant en escadre. L'aménagement du cockpit permet de reproduire les habitudes du repas pris dans une salle à manger. Photographie A. Josso, 2005.

Dès le début du siècle les yachtsmen disposent une table de repas amovible dans le cockpit lorsque sa taille le permet et que le temps s'y prête : dans l'*Aventure*, petit yacht de 8 m 50, « une table pliante de 1m10 sur 0m50 peut s'installer soit dans la cabine, soit dans le cockpit ».[1] À partir des années quatre-vingt, les constructeurs proposent des voiliers dotés de tables de cockpit fixes. En 1979, la revue *Bateaux* décrit le *Maxi 95*, un voilier suédois présentant ce nouvel élément d'aménagement transposant sur le pont la table du salon :

> Avec sa grande table fixe au milieu du cockpit, agrémentée d'un râtelier à bouteilles, le Maxi 95 dessiné par le suédois Pelle Petterson pourrait passer pour un bateau de marina étudié autour du seau à glace. Un essai par vent plutôt frais nous a permis de constater que ce croiseur familial était aussi à l'aise en mer qu'au port grâce à une carène performante aux mouvements très souples. […] Si l'on ne regardait que le cockpit, le Maxi 95 serait classé soit dans les day-boats, soit dans les voiliers mixtes [c'est-à-dire à propulsion mixte voile et moteur]. Plus large que long, avec sa grande table centrale et ses grandes banquettes arrondies, il donne des envies de navigation paisible et ensoleillée autour d'un verre. En fait, la console qui porte la table constitue en quelque sorte un bloc technique supportant la barre à roues, le tableau de bord et le compas, mais maintenant aussi les batteries du bord. A l'usage, cela permet de se caler les pieds à la gîte, malgré la largeur inhabituelle des banquettes.[2]

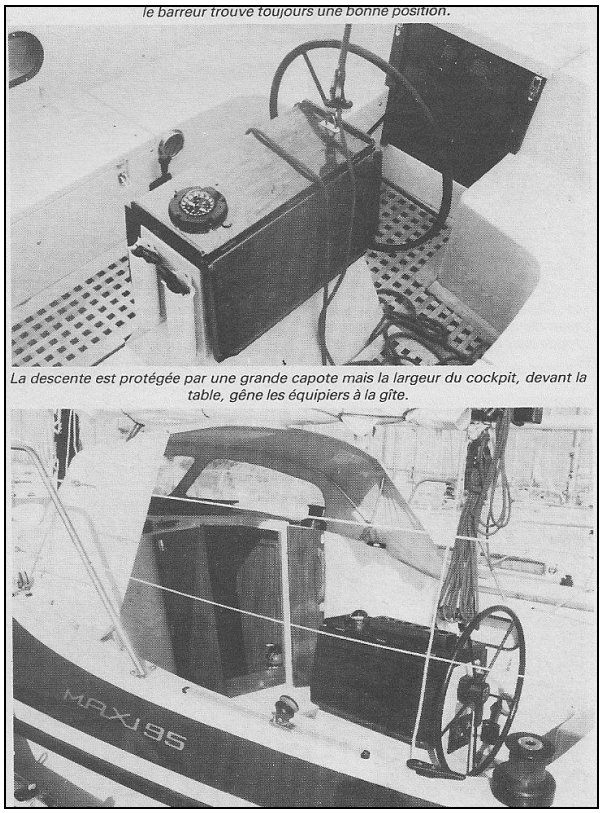


Figure 131 : Le cockpit du *Maxi 95* avec une table fixe supportant la barre à roue et les instruments de navigation. *Bateaux*, N° 251, 1979, p. 131.

[1] Max PRATT-CARRABIN, « « L'aventure ». Cruiser de la série des 8 m50 à M. André Dauchez », *Le Yacht*, N° 1674, 1910, p. 235.
[2] Didier MAUPAS, « Maxi 95 », *Bateaux*, N° 251, 1979, p. 130-131.

L'image du haut montre « l'entrée de la cabine arrière, entre les deux banquettes arrondies sur lesquelles le barreur trouve toujours une bonne position ». Sur celle du bas, « la descente est protégée par une grande capote mais la largeur du cockpit, devant la table, gêne les équipiers à la gîte ». Si la capote de rouf gêne le passage des équipiers sur le pont et la largeur du cockpit les empêche de se caler et de s'asseoir, à la gîte, sur les passavants inexistants, l'appréciation du journaliste français sur la conception nouvelle du *Maxi 95* reste positive : « Son architecte a su réaliser le compromis entre les impératifs de la marche du voilier et ceux du confort de l'équipage, en se basant sur l'utilisation véritable et non sur les rêves hauturiers des plaisanciers ».

Le cockpit, espace alors exclusivement dédié à la navigation, se transforme en zone polyvalente associant confort en navigation et au port, autour d'une table. Celle-ci participe tant au confort en navigation qu'à celui au port ou au mouillage, séparant les larges cockpits en deux allées permettant ainsi aux équipiers assis au vent de s'y caler à la gîte. De plus, y sont associés la barre à roue et les instruments de navigation comme le compas et aujourd'hui traceur de cartes et répétiteur électroniques mentionnant la vitesse, le cap, la hauteur d'eau, etc. En France, les chantiers adoptent cet aménagement de pont dans les années quatre-vingt sur les gammes de voiliers de croisière disposant de tout le confort domestique comme *l'Idylle 13,50 m,* dessiné par German Frers et construit par le chantier Bénéteau : « Autre avantage, le cockpit est dégagé de tout accastillage, en dehors de la barre à roue placée près de l'arrière. On en a profité pour y installer à demeure une grande table à abattants pratique en navigation car elle permet de se caler à la gîte, mais surtout idéale pour profiter confortablement de cet espace en plein air »[1] - lorsque le bateau ne navigue pas, manque de préciser Didier Maupas. Sur *l'Idylle 13,50 m,* la console supportant la barre à roue et les instruments de navigation est dissociée de la table du fait de la grande taille du cockpit, d'une longueur de 2 m 70.

Figure 132 : Extrait d'une publicité pour la gamme *Océanis* du chantier Bénéteau : le cockpit devient au mouillage un véritable salon d'extérieur. *Bateaux,* N° 393, 1991, p. 1.

Dans les années quatre-vingt-dix, la gamme des *Océanis*, succédant à celle des *Idylle*, décline le thème du cockpit comme salon de pont et celui du voilier comme salon nautique :

> Voici les Océanis. Ils symbolisent l'ère du voilier conçu pour vivre avec la mer. Sur l'Océanis, tout est mis en œuvre pour que vous puissiez vivre votre passion. Facilement.

[1] Didier MAUPAS, « A bord de l'Idylle 13,50 m », *Bateaux*, N° 312, 1984, p. 155.

> Enrouleur de grand voile et de génois, davier à bascule… Grand cockpit convivial autour d'une table-dégustation. Intelligente beauté de la jupe arrière qui permet de descendre jusqu'à la mer. Vivre pour vivre, le soir venu, dans la douceur des velours et des boiseries où le repos et l'intimité sont respectés. Avec l'Océanis, déclarez vos ambitions, il déroule ses performances. Dans l'espace et dans le confort. Dans le luxe de détails et d'aménagements tels, que le désir vous vient d'aller plus loin encore. [1]

Sur l'*Océanis* présenté ci-dessus au mouillage, la table de cockpit, dépliée, transforme cet espace de manœuvre en navigation en salon de plein air : des coussins meublent les larges banquettes disposées tout autour de la table, permettant de s'y étendre comme sur des transats, de lire, de siroter un verre ou de jouer aux échecs. La jupe arrière permet d'accéder à la mer et de s'y baigner en toute facilité. Les éléments de navigation comme la barre à roue, le compas, ou les drisses se font oublier.

Dans les années deux mille, un arceau supportant un petit toit en polyester recevant également l'écoute de grand-voile est installé au dessus du cockpit, et la jupe arrière devient une plage de baignade avec douchette incorporée au tableau arrière et un espace de rangement pour palmes et masques de plongée : « Que les bateaux soient typés performance ou confort, leurs cockpits bordés de teck s'affirment comme de véritables terrasses. Et lorsque les tableaux fermés jouent l'élégance sous voiles, ils savent basculer pour faire office de plates-formes. »[2] Les voiliers plus petits sont équipés des aménagements des plus grands comme *l'Océanis 31*, « le petit salon qui aime le large »[3], d'une longueur de 9 m 30, dessiné par le cabinet Finot/Conq et Associés pour Bénéteau. Comme pour ses grands frères de la gamme, le cockpit de *l'Océanis 31* dispose d'une table fixe et d'une imposante console supportant instruments électroniques et barre à roue. Ces équipements sont-ils adaptés à la petite taille du cockpit ? « Le cockpit tente de s'accommoder de la présence de la barre à toue et de la console. On peut tout de même s'asseoir à quatre ou cinq, mais pas sur le même bord » commente le journaliste de *Loisirs nautiques*.

En 2009, la gamme des *Océanis* propose des lampes à fixer sur la table de cockpit, aux lignes évoquant celles des luminaires à disposer dans le salon d'une habitation terrestre ou bien sur les tables de chevet d'une chambre à coucher.

Figure 133 : Extrait d'une publicité Bénéteau pour *l'Océanis 34* : « Peut-on rêver plus lumineux ? ». Même une sirène, d'un rocher, lit à la faveur de ses lumières. *Bateaux*, N° 612, 2009.

[1] Publicité du chantier Bénéteau, *Bateaux*, N° 393, 1991, p. 1.
[2] « Les tendances 2005. Plus de 10 mètres », *Voiles et voiliers*, N° 418, 2005, p. 117.
[3] Emmanuel VAN DETH, « Océanis 31, le petit salon qui aime le large », *Loisirs nautiques*, N° 422, 2008, p. 65-66.

« Comment naviguerons-nous en 2038 ? » se demande Damien Babinet dans *Bateaux,* à la veille de l'an deux mille. En interviewant les architectes navals les plus connus, la figure du salon de pont apparaît comme un élément récurrent : « On va imaginer des concepts de salon de pont, d'unité de lieu entre carré et cockpit, parce qu'il s'agit d'une même fonction, aujourd'hui déclinée en deux lieux pour s'adapter aux variations du climat » déclare l'architecte Jean Berret.

> Patrick Roséo approfondit ce registre en imaginant un rouf panoramique offrant une vue sur 360°, avec des Plexiglas de part et d'autre de la descente. « *Il faut, de toutes les façons, une galette de polyester sur le toit, mais le système de hublots pourrait être totalement révolutionné, avec des ouvertures partout… Et pourquoi pas, avec des panneaux qui se démontent.* » La descente et le décalage de niveau entre les cabines et le pont sont les prochains points noirs que les architectes aimeraient voir disparaître. « *Je ne veux plus descendre dans une cabine pour spéléologues,* martèle Olivier Flahaut. *Il faut que la vie s'organise dehors, où l'on passe 80 % de son temps, quitte à protéger l'extérieur des agressions des éléments. Il faut imaginer une nouvelle génération de cockpits conçus avec leur protection, des casquettes, des tauds amovibles, etc.* » Reconquérir le pont, le transformer en espace de vie, alors qu'on continue à le considérer comme un espace de manœuvres, manœuvres que l'on effectue de moins en moins. « *Les winches électriques seront prochainement un standard* », prévoit François Chalain. Les voiliers de croisière s'orienteront-ils vers une organisation autour d'un salon de pont associé à un cockpit ? Ou bien vers un seul espace que l'on couvre et découvre selon la météo ? Les deux perspectives ont cours, avec toujours l'idée que la circulation entre les cabines et le pont doit être améliorée, peut-être de plain-pied, comme sur les catamarans.[1]

Cette « évolution » ou tendance à faire disparaître la différence de niveau entre le carré et le cockpit, entendus comme salon d'intérieur et d'extérieur, commence dès l'entre-deux-guerres sur les grands voiliers de course en haute mer équipés d'un deck-house – littéralement une maison de pont. Ces superstructures offrant trop de prise au vent disparaissent après-guerre lorsque la pratique de la course-croisière se rationalise. Elles sont toutefois restées présentes tant sur des « fifties » que sur des voiliers de haute gamme valorisant le confort domestique en mer, construits en France par des chantiers comme Wauquiez, Amel et Dufour.

Un cockpit-salon

Henri Amel, à partir de la fin des années soixante, propose des voiliers de haute gamme alliant confort de navigation et d'habitation. L'*Euros*, ketch de 11 m 64, présente « une silhouette très "motor-sailer" chargée de superstructures volumineuses – abri de cockpit central, important roof arrière […]. Autovideur par de larges dalots, le cockpit est très spacieux. Nous y avons été huit sans trop de gêne. Sa partie avant est protégée par une casquette en stratifié et un vaste pare-brise enveloppant réalisé par Altuglas y compris ses montants. La casquette est soutenue à l'arrière par deux montants tubulaires formant à leur sommet une poignée très commode ; elle comporte à bâbord au-dessus du barreur, un élément transparent bleuté qui lui permet de voir le comportement de ses voiles.»[2]

[1] Damien BABINET, « Comment naviguerons-nous en 2038 ? », *Bateaux*, N° 478, 1998, p. 128.
[2] Jacques MONSAULT, « A la barre de l'Euros », *Bateaux,* N° 123, 1968, p. 90-102.

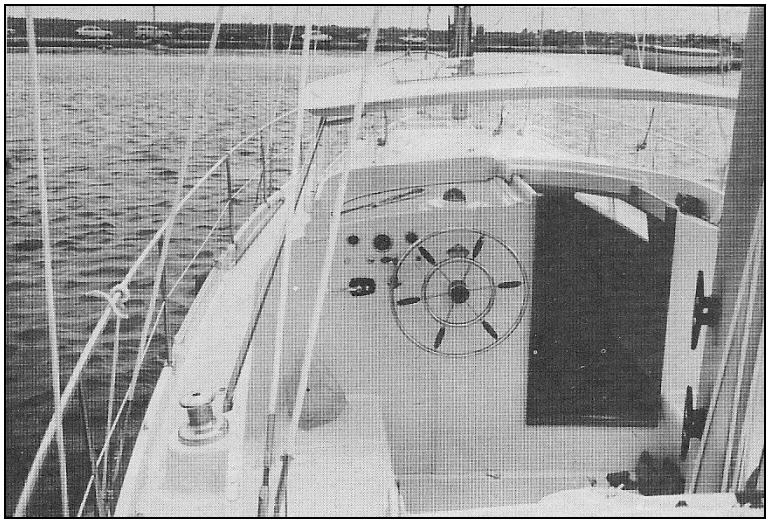


Figure 134 : « Du poste de timonerie [de l'*Euros*], bien abrité, le navigateur peut tout observer, même lors d'un mouillage. La casquette du poste est pourvue d'un panneau bleu anti-solaire ». *Bateaux,* N° 123, 1968, p.93.

Si la comparaison avec les « fifty-fifty » - c'est-à-dire les bateaux bénéficiant d'une propulsion à moteur aussi importante que celle de la voile - s'impose au journaliste du fait de la conception de la timonerie, elle n'est pas pertinente en regard des bonnes performances à la voile du navire qui mérite donc son appellation de « vrai voilier ». La course-croisière est en France une pratique qui s'impose comme un modèle de navigation : les voiliers non performants en vitesse ne bénéficient pas d'une bonne réputation même s'ils possèdent d'autres qualités marines comme la raideur à la toile ou la douceur de barre.

À la fin des années quatre-vingt le chantier Gib'sea commande aux architectes du Graal un voilier de croisière « rapide et confortable, capable d'affranchir ses utilisateurs des servitudes habituelles de la voile »[1]. Ceux-ci « tracent une carène affûtée, aux antipodes du voilier mixte classique ». Le cockpit comprend trois zones : deux postes de barre, de part et d'autre de la descente, libérant le passage et permettant de barrer tout en étant protégé par la capote de rouf, « un carré extérieur, équipé d'une table fixe, complètement dégagée de toutes les nuisances classiques (barre d'écoute, winch, écoutes, taquets, commandes moteur) » et un « bain de soleil placé sur la cabine arrière », « terminé par un escalier creusé dans le tableau arrière et la jupe ».

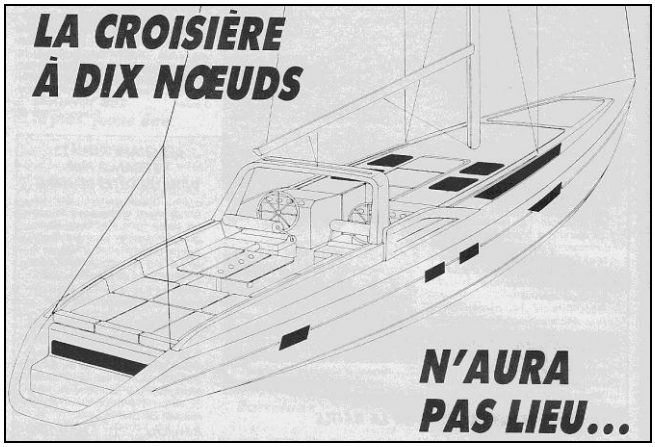


Figure 135 : Projet du cabinet d'architecture Graal pour Gibs'ea présentant un cockpit disposant de trois zones différenciées. *Bateaux*, N° 365, 1988, p. 60.

[1] Olivier LE CARRER, « La croisière à dix nœuds n'aura pas lieu », *Bateaux*, N° 365, 1988, p. 60-64.

Le projet du Graal n'est pas concrétisé mais il annonce les plans de pont des grands voiliers contemporains comme le *Feeling 55*, d'une longueur de 15 m 62, dessiné par Altrès Design et Philippe Cabon et construit en 2008 par Alliaura Marine :

Figure 136 : « Pas un bout, pas un winch, bref, pas une manœuvre ne vient entraver le spacieux cockpit. Les dossiers se montrent confortables à la gîte » à bord du *Feeling 55*. Photographie Pilou et texte Olivia Maincent, *Bateaux*, N° 602, 2008, p. 53.

> Le 55 est un tout nouveau concept, qui allie confort du catamaran sur le pont, avantages du monocoque en navigation et pour la place au port, le tout avec une touche de deck saloon pour l'intérieur… Un cocktail diablement efficace ! […] Ce qui étonne d'emblée sur ce dériveur intégral de 55 pieds, c'est le plan de pont, et plus particulièrement le cockpit : les postes de barre sont juste derrière le rouf, comme un catamaran, ce qui libère les trois quarts du cockpit. Le résultat est époustouflant : un véritable carré extérieur protégé par un hard-top et un immense bain de soleil agrémenté d'un tableau arrière, amovible hydrauliquement, pour ranger l'annexe gonflée… ce qui étonne le plus également, ce sont deux moteurs de 55 chevaux facilitant les manœuvres de port et pouvant être utilisés alternativement pour recharger les batteries…[1]

En effet, dès la fin des années quatre-vingt, les monocoques dotés de salons extérieurs ou intérieurs confortables doivent faire face à la concurrence des multicoques proposés en location sous les cieux tropicaux, le manque de places dans les ports de plaisance et le prix élevé de ces voiliers limitant leur utilisation sur les côtes métropolitaines. Cependant, les qualités de confort qu'offrent les multicoques influencent la conception des monocoques de croisière destinés à naviguer dans des eaux moins chaudes : espace, vue sur mer, cockpit et carré de plain-pied et gîte modérée.

« La partie de l'équipage non amarinée découvre les avantages du catamaran de croisière, à savoir une gîte négligeable et la possibilité de rester assis tranquillement dans le carré au près par force 7 »[2] déclare Didier Maupas, essyant le nouveau *Lagoon 55*. Le bateau offre aussi à ses passagers des performances en vitesse : « Le monocoque de 11 m que nous avons doublé à mi-parcours arrivera au port deux heures après nous, c'est-à-dire après le bain, l'apéritif et de nuit. Même si on se fait un peu secouer, la vitesse, c'est aussi un confort. » Les monocoques sont-ils voués à disparaître du marché de la location sous les tropiques ?

En 1998, *l'Atoll 43*, dessiné par Philippe Briand et construit par Dufour, propose « un concept décapant » instaurant « la révolution sur le pont » en transposant le carré intérieur à l'extérieur :

[1] Olivia MAINCENT, « Feeling 55. Tout le confort d'un cata », *Bateaux*, N° 602, 2008, p. 50-55.
[2] Didier MAUPAS, « Essai. Lagoon 55 », *Bateaux*, N° 396, 1991, p. 89-95.

> Ne cherchez pas le carré à l'intérieur de l'Atoll 43 ; il n'y en a pas ! […] Le plus attrayant, pour les plaisanciers, c'est quand même l'idée iconoclaste que véhicule ce bateau. Partant du principe que, dans les navigations ensoleillées, on vit beaucoup plus dehors que dans le carré, l'architecte a supprimé celui-ci. Avantage : le cockpit devient un véritable lieu de vie, assez grand pour marier harmonieusement les fonctions « navigation », « farniente » et « repas ». Cuisine et navigation se font aussi au niveau du pont, derrière un pare-brise qui se prolonge par une « casquette » abritant le cockpit des ardeurs du soleil, comme des grains importuns. Le tout complété de bonnes trouvailles, comme cette colonne de barre à roue orientable d'un bord sur l'autre, qui favorise le plaisir du barreur et la circulation vers l'arrière. « L'économie » du carré autorise en prime une distribution plus facile des cabines à l'intérieur (trois ou quatre au choix pour le 43). […] Au-delà du seul marché de la location, ce projet a le mérite d'ouvrir de nouvelles voies de réflexion. Pourquoi ne pas envisager des habitables plus modestes, optimisés par l'abandon du « doublon » cockpit/carré ? Sachant que l'on utilise rarement les deux en même temps et que l'on sait fort bien aujourd'hui faire des tauds aussi enveloppants qu'efficaces pour les jours maussades…[1]

Le succès escompté de l'*Atoll* n'est pas au rendez-vous. Le concept du carré-salon-cockpit extérieur est-il transposable à un voilier de propriétaire naviguant le long de côtes au climat moins doux ?

En 2006, avec le *Kaïdoz*, voilier de 9 m 44 de longueur, l'architecte DPLG Jean-Louis Berthomieu et sa compagne Emmanuelle Beauchard reprennent le concept du cockpit transformé en carré-salon de pont polyvalent, protégé par une structure gonflable à loisir, montée sur arceaux. La carène performante et planante est dessinée par le Groupe Fauroux.

Le cockpit, d'une longueur de 4 m 85 est d'une largeur d'1 m 30 présente latéralement des banquettes-coffres amovibles servant aussi de couchettes. Dans sa partie avant, un meuble central polyfonctionnel sert de cale-pieds et de console pour les instruments de navigation (traceur de cartes, compas, vitesse, sondeur, direction du vent). Il supporte également une plaque de cuisson à gaz, un autoradio avec enceintes placées sur l'arceau central, un évier et un winch pour les prises de ris automatiques. L'ensemble du meuble bascule pour accéder au moteur. À l'avant, on accède à une petite cabine présentant des couchages pour quatre personnes (couchettes individuelles ou poufs) ainsi qu'un WC chimique isolé.

Pour Jean-Louis Berthomieu, interviewé au Salon nautique de Paris en décembre 2006, il s'agit « de vivre la mer autrement, plus libre, plus généreuse. On aime être sur le bateau : il faut un grand cockpit. Pour un bateau de 9 m 50 de longueur, on a un cockpit de 14 m^2. La nuit, on a une structure gonflable qui forme un cocon chaleureux. […] Ce n'est pas un faux appartement. […] C'est un bateau de croisière, un day-boat de croisière, le premier monospace décapotable de la mer »[2]. Pour Emmanuelle Beauchard, il s'agit de développer « un concept différent. Une plaisance heureuse avec les amis et les enfants ». Pourtant, *Voile magazine* titre : « Kaïdoz 31 : à 12 nœuds dans un canapé ». En quoi le bateau est-il différent de ses confrères faisant la part belle au salon, intérieur et extérieur ?

> Pour apprécier le Kaïdoz, il faut naviguer dessus. Et là on comprend vite. Certes, la vue sur la mer est largement obstruée par les pièces latérales du cocon. Au début, c'est très gênant. Mais ces coussins (d'assise et aussi de dossier) qui habillent les bancs de cockpit en font de véritables canapés sur lesquels on est forcément tentés de s'asseoir. Plutôt dans la partie avant, où l'on peut se caler contre le meuble central, bien à l'abri du vent et des

[1] « Révolution sur le pont », *Bateaux*, N° 476, 1998, p. 42-43.

[2] Notes lors d'une interview publique radiophonique de Jean-Louis Berthomieu et Emmanuelle Beauchard au Salon nautique de Paris, décembre 2006.

> embruns. Alors, pour peu que l'on engage une conversation badine avec la personne assise en face, il se produit une chose très étrange : au bout de quelques minutes, on perd complètement ses repères habituels de bateau, et l'on se retrouve dans un salon. Petite soif, petit creux, musique à donf ? Il suffit de tendre le bras pour attraper une boisson fraîche, un en-cas, faire chauffer de l'eau ou mettre un CD. [1]

Les éléments matériels du « cocon » (bulle gonflable, canapés et table centrale) sont si réussis que le journaliste oublie qu'il est en mer et non pas dans un salon. La différence avec les autres voiliers proposant un carré-salon intérieur vient qu'en mer, les canapés du *Kaïdoz* sont effectivement utilisables et confortables, à la différence de ceux placés traditionnellement à l'intérieur, en grande partie responsables des naupathies des passagers se pressant alors sur les bancs du cockpit extérieur dont l'assise est moins douillette.

Contrairement aux cockpits issus de la course en haute mer conçus pour le confort du barreur, celui du *Kaïdoz* privilégie le confort des passagers au détriment de celui du barreur : « A la barre, on s'ennuie un peu au près, d'autant que la position à la gîte, sur un plat-bord étroit et sans possibilité de se caler les pieds, n'est pas des plus agréables. »[2]

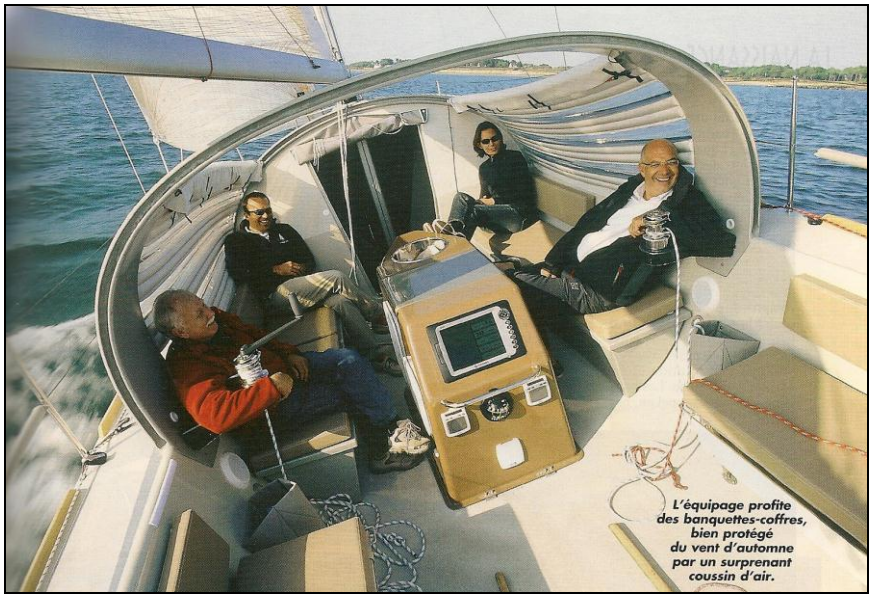


Figure 137 : L'immense cockpit du *Kaïdoz* est protégé par son « cocon » gonflable. Les passagers sont situés de part et d'autre du meuble central polyfonctionnel : « L'équipage profite des banquettes-coffres, bien protégé du vent d'automne par un surprenant coussin d'air ». *Voile magazine*, N° 132 S, 2006, p. 77.

Si les aménagements du bateau instaurent une rupture avec le modèle traditionnel en ne reproduisant pas la tripartition de l'habitation bourgeoise disposant au centre de l'habitacle un carré-salon-salle à manger-cuisine à l'américaine séparant des cabines individuelles et un cabinet de toilette, ils s'inscrivent aussi dans son prolongement en reproduisant sur le pont les caractéristiques du salon confortable avec vue sur mer : « [Kaïdoz] 31 offre un espace de vie avec de larges canapés disposés autour d'un meuble central rassemblant les fonctions vitales. Vivre dans un confortable cockpit de 14 mètres carrés, avec la mer pour horizon… recevoir de nombreux amis, dîner à huit, ou s'évader à deux. Cuisiner à plusieurs autour d'un meuble central fonctionnel. S'asseoir pour lire ou s'allonger pour faire la sieste. Naviguer confortablement installé, se reposer au mouillage ou dormir calé à la gîte sous un roof en

[1] Sébastien MAINGUET, « Kaïdoz 31 : à 12 nœuds dans un canapé », *Voile magazine*, N° 144 S, 2007, p. 150.
[2] *Id.*

rondeur. Se protéger du vent du soleil et de la pluie sous un cocon gonflable »[1]. Si les concepteurs du *Kaïdoz* proposent de « vivre la mer autrement », il s'agit de rendre possible l'habitation du voilier-salon extérieur en navigation comme au mouillage. D'autres chantiers, beaucoup plus nombreux, privilégient le salon intérieur.

Un carré avec vue sur mer

À la fin des années soixante-dix, les fifties ou voiliers à propulsion mixte bénéficiant d'un vaste salon de pont protégé par un rouf panoramique avec vue sur mer sont plébiscités par les plaisanciers. Cette conception est développée par les chantiers du nord de l'Europe, du fait des conditions météorologiques moins favorables aux bains de soleil.

Le *Seastream 34*, d'une longueur de 10 m 36, dessiné par Ian Anderson à partir d'une carène de course, comprend une timonerie intérieure dans le salon, alors appelé « salon de pont ». Ce dernier est rehaussé par rapport au reste des aménagements comme la cuisine et les cabines. Le bateau dispose également d' « un grand cockpit avec barre à roue ».

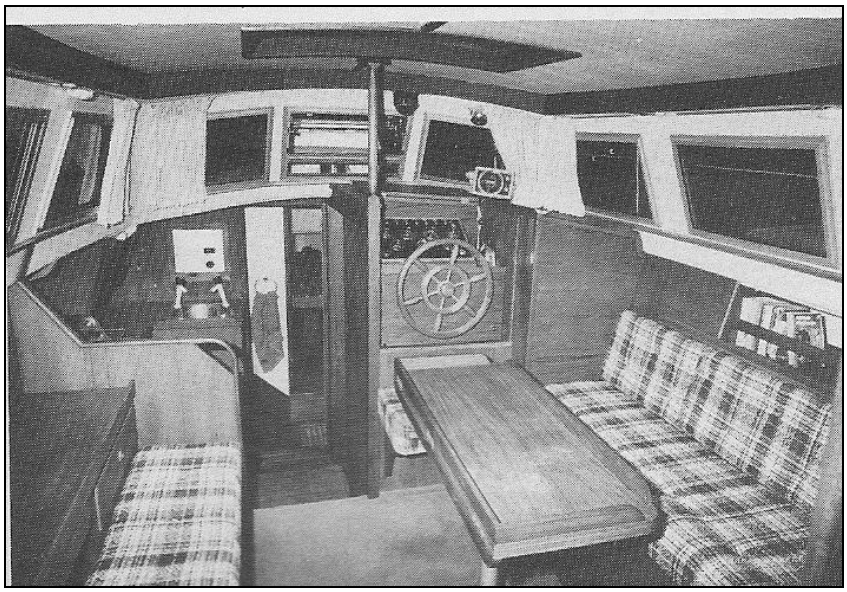


Figure 138 : « Le salon de pont du Seastream 34 : le barreur peut converser tranquillement avec le cuisinier ». *Bateaux*, N° 237, 1978, p. 75.

> Longtemps mal considérés – on pensait qu'ils étaient de piètres voiliers comme de mauvais bateaux à moteur – les voiliers mixtes semblent susciter l'intérêt d'un plus grand nombre de plaisanciers qui voient dans l'acquisition d'un tel bateau une solution satisfaisante. Les progrès de l'architecture navale en ce domaine n'y sont bien sûr pas étrangers. Il faut avouer qu'avec une bonne surface de voile, un moteur puissant, une timonerie intérieure et une habitabilité peu ordinaire, ces « fifties » ont de solides avantages à faire valoir. La voile confortable gagne tous les ans du terrain et le salon de pont, ce grand carré donnant sur la mer où le barreur abrité profite de la compagnie de l'équipage au repos, tente de nombreux croiseurs. [2]

[1] Plaquette publicitaire Kaïdoz plaisance distribuée au Salon nautique de Paris en 2006, p. 4-5.
[2] « Voiliers mixtes. Le salon … du salon de pont », *Bateaux*, N° 237, 1978, p. 75.

Il convient alors de donner aux passagers des « purs » voiliers le même confort en leur permettant d'apercevoir la mer lorsqu'ils sont confortablement installés dans les canapés du carré, au mouillage ou au port. En 1984, le *Jouet 950* dispose de « hublots de coque pour voir la mer dans le carré »[1]. Ce confort visuel n'est cependant pas suffisant : il convient d'apporter aux occupants une « vraie » vision panoramique. Ainsi, la surélévation du carré du *Dufour 4800* est jugée un peu « bâtarde » par Jacques Monsault, car elle « n'est pas suffisante pour obtenir un vrai salon de pont où l'on voit la mer en position assise »[2].

Les fifties se transforment alors en « voiliers mixtes modernes » performants, comme *l'Espace 990* du chantier Jeanneau, dessiné par Philippe Briand en 1985, lui faisant perdre un « style vedette » et le dotant d'une carène performante. Le carré surélevé, la timonerie intérieure et la cabine arrière offrent « le confort d'un studio dans la coque d'un vrai voilier »[3].

Afin de ne pas choquer l'esthétique des puristes attachés aux lignes profilées des coureurs des mers et aux cockpits calquant ceux conçus pour la régate, les constructeurs développent à partir des années quatre-vingt-dix le concept du salon de pont, avec ou sans timonerie, appelé pour l'occasion « DS » ou *deck saloon*, sur des grands bateaux puis sur de plus petits, comme le *Sun Odyssey 40 DS* [4].

Sur le *Wauquiez 60*, d'une longueur de 18 m 20, « le long rouf cerné de grands hublots teintés abrite un véritable duplex où un salon de pont circulaire dispose d'une vue panoramique alors que le salon-bar à l'étage inférieur joue sur l'intimité. Les emménagements dessinés par Andrew Winch et superbement réalisés par le chantier exploitent la blancheur de l'érable américain pour accentuer la luminosité d'un intérieur digne d'une vedette de grand luxe » [5].

Figure 139 : « Le salon de pont qui surplombe la cuisine est l'un des morceaux de choix du Wauquiez 60 », *Bateaux*, N° 404, 1992, p. 82.

Dans les années 2000, les superstructures permettant d'installer sur le pont un salon couvert réapparaissent. « Le salon est ouvert ! » : la polysémie du terme est évoquée pour vanter les atouts du *Moody 45*, d'une longueur de 13 m 72 et dessiné par Bill Dixon. C'est en

[1] Jacques MONSAULT, « A la barre du jouet 950 », *Bateaux*, N° 318, 1984, p. 76.
[2] Jacques MONSAULT, « A la barre de Dufour 4800 », *Bateaux*, N° 289, 1982, p. 136.
[3] Didier MAUPAS, « A la barre de l'Espace 990 », *Bateaux*, N° 322, 1985, p. 92-101.
[4] Dominic BOURGEOIS, « J'ai barré Sun Odyssey 40 DS. Un salon sur la mer », *Bateaux*, N° 480, 1998, p. 72-73.
[5] « Wauquiez 60 et Centurion 61. Le temps du choix, sport et confort », *Bateaux*, N° 404, 1992, p. 81-82.

effet lors de l'ouverture de salons nautiques, en évoluant sur un tapis rouge, que le visiteur découvrira le salon du bateau – lui-même ouvert sur le cockpit - en grimpant les marches de la jupe arrière, tel un perron, le faisant accéder au cockpit situé de plain-pied avec le salon, une baie vitrée séparant l'intérieur de l'extérieur, comme dans une habitation terrestre. Sur le modèle des poupées russes, le Salon nautique parisien contient des bateaux offrant un salon extérieur à l'intérieur desquels sont disposés des salons d'intérieurs, avec vue sur mer.

Le voilier est présenté comme « un croiseur confortable présentant un rouf proéminent et vitré abritant le carré, la cuisine et la table à carte » :

> Le concept rappelle celui des Atoll autrefois proposés par le chantier Dufour. Sauf qu'ici, on ne vise pas la location mais le haut de gamme. Et c'est plutôt réussi. Du moins en terme de volume. Ce carré de plain-pied avec le cockpit, comme à bord des catamarans, offre une vue imprenable sur la mer. Et avec un pilote automatique, la table à cartes se transforme en timonerie. Au niveau inférieur, les cabines restent lumineuses grâce à la présence de hublots zénithaux. Le pont avant, ceinturé par un haut pavois, n'est pas sans évoquer les yachts à moteur. A l'heure où les prix du baril de brut s'affolent, certains familiers des chevaux-vapeurs pourraient facilement changer de camp et goûter à leur tour aux plaisirs de la voile.[1]

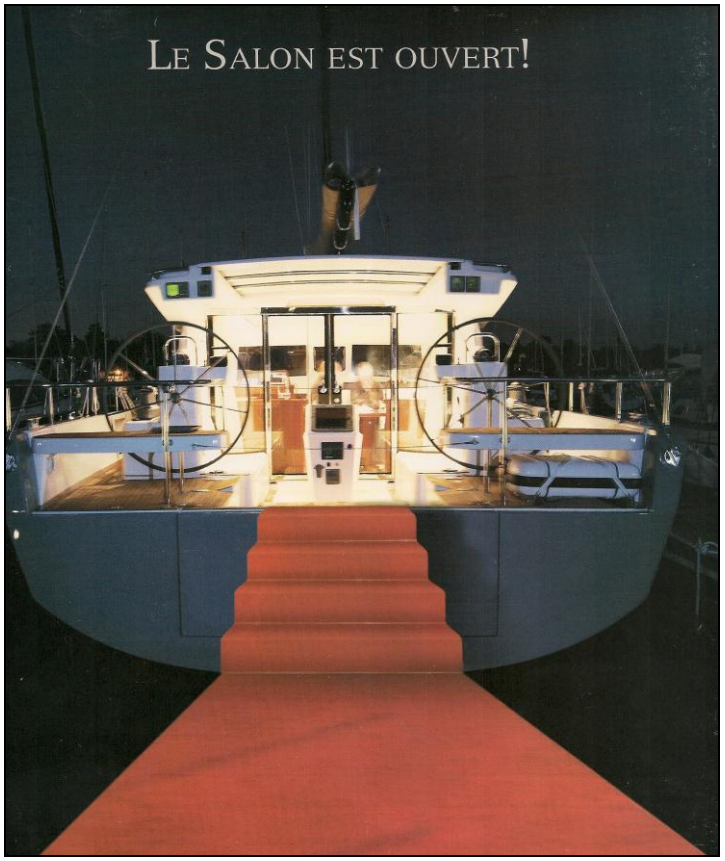


Figure 140 ; « Le salon est ouvert ! » à bord du *Moody 45 DS*. *Voile magazine*, N° 155 S, 2008.

Les voiliers n'ont donc rien à envier au confort des yachts à moteur. Un nouveau système de contrôle de gîte permettrait même de les faire rivaliser avec les catamarans.

[1] « Moody 45. Nouvelle génération », *Voile magazine*, N° 155 S, 2008, p. 26.

Un salon qui ne gîte plus

En 2007, Guy Broquaire, plaisancier et ingénieur de formation n'aimant pas la gîte, propose un monocoque dont le système de mât basculant réduit la gîte maximum à 10°, système nommé « cogito » ou « contrôle de gîte optimisé » :

> A la fin d'un bord de près un peu nauséeux, qui n'a jamais rêvé un jour d'un voilier qui ne gîterait jamais ? Un voilier, à bord duquel on pourrait rester confortablement installé à lire à l'intérieur sans être obligé de se cramponner à chaque vague, un voilier où l'on ne serait plus obligé d'essuyer les traces de pieds sur les placards quand il faut, coûte que coûte, revenir au port et que le vent se trouve pile dans l'axe de la route. Eh oui, tout le monde n'a pas le loisir de naviguer uniquement aux allures portantes. Il existe bien des solutions, à commencer par le multicoque, cher, très cher multicoque surtout lorsqu'on essaye de trouver une place au port.[1]

Ce bateau proposerait-il la solution au dilemme entre le confort en mer et celui au port ? « L'intérieur du Fan Class 32 ne manque pas d'espace, notamment dans les deux cabines arrière. Le constructeur propose une large palette de bois et de coloris pour les finitions »[2].

Figure 141 : Le *Fan Class 32* au près – plans dessinés par Jean-Marc Tabuteau et François Rougier sur une idée de Guy Broquaire : la gîte est réduite grâce à un anneau central pivotant portant le lest et le gréement, sorte de système de « coque à cardan », in *Voiles et voiliers*, N° 453, 2008, p. 185.

Si l'allure du voilier peut surprendre, la coque restant à plat et le mât s'inclinant, ce système supprime les contraintes de la gîte et permet d'étendre en mer le confort domestique conçu pour un plan horizontal. Le public visé est celui néophyte : « Alors ? On achète ? Pour les vrais voileux, ce sera vraisemblablement non, adeptes des performances au près et de la gîte associée. Pour ceux qui découvrent la voile en famille, ce sera sûrement oui, pour profiter d'un voilier docile et vraiment pas stressant. Comme un cata, mais moins cher et moins encombrent »[3]. Les « vrais voileux » ont en effet incorporé des sensations de barre, de gîte et

[1] Daniel ALLISY, « Fan Class 32. Très peu de penchant pour la gîte », *Voiles et voiliers*, N° 453, 2008, p. 182.
[2] « Croiseurs de 9 à 10 m », *Bateaux*, N°607, 2008, p. 138.
[3] Emmanuel VAN DETH, « Fan Class 32. Le monocoque sans gîte », *Loisirs nautiques*, N° 443, 2008, p. 54-59.

des repères visuels leur permettant de « sentir » le bateau. Le système « cogito » annule les caractéristiques de la gîte, à la fois source de plaisir, une fois intériorisée et maîtrisée, que source d'inconfort, compliquant singulièrement toutes les activités quotidiennes et suscitant le mal de mer. En mettant l'ensemble du bateau sur cardan et non pas uniquement des éléments d'aménagement comme la cuisinière, les couchettes simples pourvus de toiles à roulis et parfois la table à cartes ou celle du carré, le système « cogito » résout le conflit entre confort à la mer et confort au port, opposition apparaissant à partir de l'industrialisation de la construction. C'est un ingénieur, qui, comme ses collègues du siècle passé, s'est ingénié à trouver une solution technique pour supprimer la gîte, principal inconfort de la navigation de plaisance sur monocoque. Rien n'empêche désormais la réalisation matérielle du projet cher aux yachtsmen du 19^{e} siècle : le salon naviguant.

La référence au modèle du salon dans la conception des aménagements des voiliers de plaisance, grands et petits, dès la fin du 19^{e} siècle, est récurrente. Elle est liée à l'origine sociale des yachtsmen, reproduisant sur mer les modes d'habitation d'à terre. Le modèle tripartite des habitations bourgeoises accordant une place centrale au salon, espace de réception et lieu célébrant le confort de l'intimité domestique retrouvée, est appliqué de manière spectaculaire à l'aménagement des yachts.

Cependant, si le désir de naviguer le plus confortablement possible est partagé par tous les pratiquants, la définition du confort varie. Certaines conceptions architecturales privilégient le confort en navigation, du barreur par exemple, tandis que d'autres choisissent celui des passagers, au port ou au mouillage. Or, la définition du confort en mer est liée à celle du confort d'à terre, qui s'impose depuis le 19^{e} siècle comme une véritable « forme sociale »[1], un « procès » lié à la définition même de la modernité. Il s'agit maintenant de préciser la polysémie du terme, l'analyse des discours sur le confort apparaissant comme une mise en mots du corps à corps avec l'objet. Bien plus, l'analyse des différents types de conforts à bord permet de mettre en évidence les gouvernementalités en jeu dans la conception, la production, la commercialisation et l'usage des voiliers.

[1] Olivier LE GOFF, *L'invention du confort. Naissance d'une forme sociale,* Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1994.

TROISIEME PARTIE

GOUVERNEMENTALITES EN JEU DANS LA RECHERCHE DU CONFORT ET LE MAINTIEN DE LA HIERARCHIE

Au fil de la description des dispositifs spatiaux des yachts d'hier et d'aujourd'hui transparaît la question des gouvernementalités en jeu. Ces dernières sont multiples, résultant d'actions sur l'espace des architectes, des chantiers nautiques et des plaisanciers. Cependant, à travers la question de l'habitation et de son aménagement selon les codes des appartements bourgeois confortables se pose la question de l'influence de ce modèle sur les usages des voiliers en navigation et/ou au port. Le chapitre 5 permettra de distinguer les différents types de conforts ayant présidé à la conception des bateaux depuis la fin du 19e siècle. Ainsi, le « confortable » du tournant du siècle n'est pas le « confort moderne » de l'entre-deux-guerres, ni le « confort minimum » d'après-guerre, et encore moins le « confort au port » qui s'est imposé avec l'industrialisation. Décrire les conforts permet de distinguer encore plus précisément les assignations des espaces déjà relevées dans l'analyse des plans et de mettre en valeur le lien entre la conception de l'habitation des bateaux et les rôles attribués à chacun et en particulier aux femmes. Cette question fera l'objet du sixième et dernier chapitre qui précisera les rôles et les pouvoirs de chacun à bord, chefs de bord et équipiers, hommes et femmes, dans une perspective diachronique. Je développerai ainsi les liens entre les dispositifs matériels, l'organisation hiérarchique et l'exclusion des femmes des goûts et des savoir-naviguer tout en m'interrogeant sur la fonction de cette exclusion dans une société promouvant l'égalité de sexe.

Chapitre 5 – Discours, objets, pratiques et gouvernementalités du confort à bord

I - Le confortable à bord des yachts au 19e siècle
- A- Le petit yacht : un objet de confort ?
- B - Pour des cruisers rapides, logeables et confortables

II - Le confort moderne des yachts du premier 20e siècle
- A- La distinction des conforts dans l'entre-deux-guerres
- B - Course en haute mer et confort à la mer dans l'après-guerre
- C - Le confort minimum : de petits bateaux sûrs pour tous

III - Le marché du confort nautique
- A- Le confort au port et la logique du marché
- B - Echapper à la logique du marché : quand naviguer devient un luxe
- C - Les enjeux contemporains du confort à bord

Chapitre 6 – Une habitation hiérarchique et sexuée : les relations d'autorité des hommes et des femmes en croisière familiale

I - Le voilier de croisière : bastion de la domination masculine ?
- A - L'essentialisation des rôles sociaux de sexe
- B - L'autorité n'est pas le pouvoir

II - Les relations hiérarchiques à bord
- A - Un capitaine, des matelots
- B - La responsabilité du capitaine

III - La sexualisation de la relation hiérarchique
- A- Les rôles des femmes du bord
- B - Une hiérarchie indissoluble dans l'eau de mer

CHAPITRE 5

DISCOURS, OBJETS, PRATIQUES ET GOUVERNEMENTALITES DU CONFORT A BORD

I - Le confortable à bord des yachts au 19e siècle

A- Le petit yacht : un objet de confort ?
1) Le souci du confortable
2) Le confort comme discours sur le corps à corps avec l'objet

B - Pour des cruisers rapides, logeables et confortables
1) Définir le cruiser
2) Favoriser la construction des cruisers
3) Les éléments du confortable au 19e siècle

II - Le confort moderne des yachts du premier 20e siècle

A- La distinction des conforts dans l'entre-deux-guerres
1) Le confort des machines auxiliaires
2) Du cruiser confortable au bateau marin
3) Le confort des aménagements
4) L'influence de la course-croisière : cuisine centrée et table des cartes

B - Course en haute mer et confort à la mer dans l'après-guerre
1) Rationalisation des tâches et des emménagements
2) Le confort à la mer

C - Le confort minimum : de petits bateaux sûrs pour tous
1) Le confort moderne pour quatre dans les yachts de taille moyenne
2) Un confort relatif pour les petits yachts
3) Confort et sécurité

III - Le marché du confort nautique

A- Le confort au port et la logique du marché
1) De l'artisanat à l'industrie : logique de navigation *versus* logique de consommation
2) Un nouveau confort : celui au port
3) Confort au port et sédentarisation

B - Echapper à la logique du marché : quand naviguer devient un luxe
1) Construire des bateaux comme pour soi-même
2) Concilier confort en mer et confort domestique : un luxe marin
3) Les bateaux de grand voyage : le confort de l'autonomie
4) Luxe et volupté du design d'un loft sur mer

C - Les enjeux contemporains du confort à bord
1) L'ambivalence des architectes
2) L'ambivalence de la presse
3) L'ambivalence des plaisanciers
4) L'ambivalence des institutions publiques
5) Conforts et gouvernementalités

Le thème du confort est développé de manière récurrente dans la conception, la construction et l'utilisation des voiliers de plaisance depuis la fin du 19e siècle. Ce thème se réfère au corps à corps du navigateur avec son bateau, dans l'action de naviguer et, dans le cas de la croisière, dans celle de l'habiter en navigation. Si la navigation apporte des satisfactions, le bateau est qualifié de confortable ; *a contrario*, il est décrété inconfortable. La recherche du confortable à bord est ainsi au coeur de l'activité de croisière.

Les termes de confort et de confortable sont issus du mot anglais *comfort* apparu au début du 19e siècle, lui-même emprunté à l'ancien français dans son acception de « réconfort ». La recherche du confort comme « bien-être matériel, aisance de vie » est décrite comme propre à la société bourgeoise du 19e siècle. Ce terme est aussi synonyme de « progrès »[1].

Si le luxe ou faste du 18e siècle, attribut de la noblesse, est ostentatoire et futile, il s'embourgeoise sous la République en se délestant « d'une bonne part de ses attributs initiaux »[2]. En effet, la recherche de distinction doit composer avec l'idéologie égalitaire. Ainsi, le « luxe d'ostentation » ou « de magnificence » laisse place au « luxe de commodité », « naviguant dans les eaux calmes de la richesse sobre et de l'austérité cossue ». Ce nouveau luxe bourgeois doit être caché, « intérieur, discret et utile » afin d'apparaître légitime. Il n'est pas hérité d'un lignage mais mérité, fruit d'un travail.

Il s'exprime tant dans l'aménagement des villes qu'au sein du foyer familial, nouveau lieu du privé et de l'intime : « A l'intérieur d'habitations souvent redistribuées en petits appartements, mieux chauffés, mieux éclairés, dont les pièces en enfilade voient spécifier leur fonction (salon, salle à manger, boudoir, cabinet de travail), on vaque en négligé, en déshabillé ou en robe de chambre. »[3] La sphère domestique s'oppose à celle publique et devient le refuge, l'antidote à la vie professionnelle du père de famille, l'épouse devenant alors la gardienne de ce nouveau temple : « Le confort, "qui attache au foyer et à la vie domestique", est donc l'un des moyens qui peuvent participer à cette production sociale de la famille en lui donnant un cadre de référence. »[4]

Obéissant à une logique rationnelle, les meubles et les objets du quotidien doivent être confortables et fonctionnels. Le développement des techniques permet d'apporter des commodités nouvelles dans les intérieurs domestiques urbains (eau courante, eau chaude, WC individuels, tout à l'égout, électricité, gaz) comme dans les lieux publics (déplacements facilités par le chemin de fer puis par l'automobile et la bicyclette).

Il s'agit moins de l'obtention de services nouveaux, ceux-ci étant antérieurement apportés par le personnel domestique, que d'une nouvelle façon d'obtenir ces services : le confort réside alors dans la « réduction de l'aide domestique (de cette domesticité coûteuse, à l'existence de plus en plus paradoxale au sein d'une société démocratique, à la présence de plus en plus gênante pour l'intimité croissante), et surtout par le nombre des bénéficiaires »[5]. Le nouveau confort permet l'autonomie chère à l'idéologie individualiste et s'étend peu à peu aux catégories sociales qui en étaient alors exclues, les classes moyennes puis populaires, dans la seconde moitié du 20e siècle. La production en série des objets du confort permet de concilier l'ancienne idée du luxe, défini comme ce qui est rare, avec l'idéal démocratique.

---

[1] Olivier LE GOFF, *L'invention du confort. Naissance d'une forme sociale,* Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1994, p. 25-26.
[2] Philippe PERROT, *Le luxe. Une richesse entre faste et confort, XVIIe-XIXe siècle*, Paris, Seuil, 1995, p. 72.
[3] *Id.*, p. 74.
[4] Olivier LE GOFF, *L'invention du confort…, id.,* p. 40.
[5] Philippe PERROT, *Le luxe…, ibid.,* p. 107.

Si l'idée de réconfort et de bien-être existe depuis fort longtemps, la société bourgeoise apporte des réponses techniques nouvelles avec la mise au point et la fabrication d'objets plus maniables et apportant une plus grande autonomie d'utilisation à leurs usagers ainsi qu'une mécanisation des objets et des flux. Il s'agit « de rapprocher systématiquement les objets de la main »[1] ; l'habitation privée est instituée comme son haut lieu de développement.

Le confort est synonyme de « bien-être ». Il est conçu comme une réponse technique à des besoins physiologiques. La forme des objets doit être simplement adaptée à leur fonction et ne pas être surchargée par une décoration jugée superflue. La métaphore du corps s'étend à l'ensemble de la ville : tout un réseau de tuyaux apporte aux corps les « flux » nécessaires (eau[2], lumière, chaleur) et évacue ses déchets[3].

Les découvertes pasteuriennes de la fin du siècle renforcent le courant hygiéniste : il faut lutter contre les microbes en imposant de nouvelles normes d'hygiène. Des pratiques corporelles inédites se développent, associées à des espaces domestiques spécifiques comme le cabinet de toilettes puis la salle de bain[4]. Les intérieurs bourgeois doivent être tenus propres et laisser entrer l'air et la lumière. Il s'agit de lutter contre les miasmes urbains en s'échappant des villes : des loisirs de plein air comme les bains de mer, l'alpinisme et le yachting participent de cette idéologie.

La recherche de commodités est liée à l'application de normes devenant de plus en plus strictes, celle-ci se traduisant dans l'habitation par des aménagements types, comme à la fin du siècle avec la construction de logements ouvriers ou, en 1928, avec la loi Loucheur. L'idée de confort est alors liée à celle de conformité à une norme dominante qui, paradoxalement, impose aux citoyens ce que doit être leur bien-être[5]. Pour eux, il s'agit plus d'une norme sociale imposée que d'un moyen de bien-être : « Entrer dans le confort c'est se soumettre à des règles spécifiques. C'est aussi les intérioriser. »[6] Le « confort bourgeois » du 19e siècle devient le « confort moderne » dans l'entre-deux-guerres puis le « confort des usagers » dans les années soixante, alors érigé en « norme intangible et absolue »[7]. Les habitants composent donc avec la norme, réinventant un « confort discret », très différent de celui formel, dont font partie les liens sociaux de parenté, ceux de voisinage ou amicaux, l'accès et l'appropriation des alentours de l'habitation ou bien la possibilité d'y faire des activités de loisir comme bricoler, jouer de la musique ou tout simplement faire du bruit.

Il s'agit ici de préciser la façon dont le yacht de plaisance, objet de loisir de la bourgeoisie urbaine, est investi comme objet de confort : à la fois objet technique de navigation et habitation en mer, le voilier de plaisance suscite chez ses adeptes un discours sur le confort et le confortable à bord. La recherche du confort apparaît comme un leitmotiv dès les années 1880 et ce, jusqu'à aujourd'hui. Cependant, il recouvre des acceptions différentes : le confort de navigation ne répond pas aux mêmes critères que celui d'habitation. Ces discours se réfèrent à des normes sociales définissant le confortable pour naviguer et habiter à l'aise, normes qui souvent s'opposent.

---

[1] Georges VIGARELLO, « Confort et hygiène en France au XIXe siècle », p. 51-64 in : *Du luxe au confort*, Paris, Belin, 1988.

[2] Jean-Pierre GOUBERT, *Une histoire de l'hygiène. Eau et salubrité dans la France contemporaine*, Paris, Robert Laffont, 1986.

[3] Roger-Henri GUERRAND, *Les lieux. Histoire des commodités*, Paris, La Découverte, 1997 [1985].

[4] Monique ELEB, « La mise au propre en architecture. Toilette et salle de bains en France au tournant du siècle (1880-1914) », *Techniques et culture*, N° 13, 1989, p. 1-37.

[5] Martyne PERROT, « Le corps et la maison. Hygiène, propreté, commodité, confort », *Ethnologie française*, T. 11, N° 1, 1981, p. 8-13.

[6] Jacques DREYFUS, *La société du confort. Quel enjeu, quelles illusions ?* Paris, L'Harmattan, 1990, p. 67.

[7] Jean-Pierre GOUBERT, « Le confort dans l'histoire : un objet de culte », p. 21-30 in : *Du luxe au confort*, Paris, Belin, 1988.

Au cours du 20e siècle, le discours sur le confortable change et de nouvelles catégories de confort à bord apparaissent. Il convient alors d'établir des liens entre ces dernières et les types de bateaux conçus, produits et utilisés dans un souci de mise en évidence des subjectivations et des pouvoirs qui s'y rapportent. J'ai montré comment les architectes navals contemporains rationalisent l'habitation à bord en utilisant des modules standards reproduisant les différents aménagements d'à terre sans s'occuper du confort en navigation de ceux qui restent le plus souvent à l'intérieur : les femmes et les enfants. En plaisance, le « confort discret » reste à inventer. Une analyse diachronique de la thématique du confort permet d'amorcer cette réflexion.

I - Le confortable à bord des yachts au 19e siècle

À partir du milieu du 19e siècle se développe en France un petit yachting « confortable », fort différent de celui distinctif auquel s'adonnent les plus riches sur de somptueux yachts disputant des régates. Le petit yacht est en effet un objet technique sur lequel s'exercent l'inventivité de son concepteur, ingénieur ou architecte naval, de son constructeur et celle de son propriétaire. Naviguer à la voile consiste en effet à développer une réelle maîtrise des « flux » d'air et d'eau. Cette maîtrise est une application de techniques mécaniques permettant à des amateurs de naviguer presque seuls : le confort de navigation ainsi atteint – il n'est plus nécessaire d'employer tant de matelots dont les salaires coûtent chers et dont la compagnie, dans un espace restreint, n'est pas toujours souhaitée – s'inscrit véritablement dans l'idée du progrès, lui-même « synonyme de libération »[1].

A. Le petit yacht : un objet de confort ?

Olivier Le Goff oppose le « confort bourgeois » rétif « à l'innovation et au progrès », inspiré des codes distinctif du 18e siècle, au « confort mécanique », issu du progrès technique. Ce confort mécanique est sans idée d'ostentation : il « ne se montre pas », est « standardisé ». Développé dans un premier temps chez les classes moyennes américaines, il n'est connu en France qu'au 20e siècle. Le yacht peut être considéré comme un objet technique mécanique adapté à sa fonction de navigation. Le confort qui se rapporte à son usage est donc un confort mécanique pouvant être appelé « confort de navigation ». À partir des années cinquante, il est nommé « confort à la mer ».

Le yacht est aussi la reproduction nautique du *home* : même les plus petits voiliers possèdent un « salon », l'exiguïté de la cabine n'empêchant pas de la décorer par de belles menuiseries et des petits meubles fixes à usages multiples. Au confort de navigation s'ajoute donc un « confort d'habitation » se référant alors au « confort bourgeois » défini par Olivier Le Goff. Ce confort d'habitation bourgeois résistant à l'innovation, intègre néanmoins dans l'aménagement de la cabine le « confort utile » venu d'outre-Manche.

Dans la première partie du 20e siècle, le petit yacht s'écarte cependant de l'habitation urbaine conçue comme « une machine à habiter »[2] branchée sur les multiples réseaux du « tissu urbain », obéissant à une logique circulatoire propre à l'hygiénisme. Il incarnerait, le temps de la navigation, un lieu complètement autonome ne dépendant pas des installations de confort terrestres et donc des normes et contraintes sociales qui y sont attachées. Avoir tout le nécessaire à bord pour vivre quelques temps en parfaite autonomie apparaît comme une véritable quête. Il s'agit de sélectionner les objets nécessaires de ceux superflus. L'autonomie, en plaisance, s'impose comme un élément de confort. Il s'agit pour les pratiquants d'éprouver à bord les conditions du « confort minimal » ainsi que de se détacher, un temps, de celui proposé à terre par l'État et la société industrielle, confort qui

[1] Olivier LE GOFF, *L'invention du confort…, op. cit.*
[2] Bernard BARRAQUÉ, « Soleil-lumière, soleil-chaleur, deux conceptions du confort ? », p. 85-114 in : *Du luxe au confort,* Paris, Belin, 1988.

« pénètre dans l'habitat »[1]. Par contre, à partir des années trente, les grands yachts intègrent des réseaux d'eau, de gaz, de chaleur et d'électricité. Le confort mécanique électroménager ou « confort moderne » d'équipements est également intégré à leur aménagement, préfigurant le « confort domestique minimum » de l'après-guerre et le « confort portuaire » des années soixante-dix.

À la fin du 19e siècle, posséder un yacht n'apparaît plus aux classes bourgeoises comme un luxe rare et inutile : naviguer devient une nécessité pour s'échapper de la ville, fuir les contraintes sociales qui y sont liées, profiter du grand air et pratiquer un sport développant des qualités tant physiques que morales. Ainsi, en 1878, Alphonse Karr promeut la navigation de plaisance permettant de « substituer les plaisirs sains et amusants aux plaisirs délétères et ennuyeux »[2]. De même, le docteur Le Roy d'Etiolles confirme l'adéquation de cette activité maritime avec les principes hygiénistes de la fin du siècle : « La navigation de plaisance […] nous transporte dans un milieu atmosphérique assez souvent prescrit […] comme traitement de certaines maladies chroniques des organes respiratoires. L'air salin est tonique et peu irritant, surtout pendant la saison chaude.»[3] Monsieur Chauvet tient à Nantes une conférence « sur l'utilité du yachting » qui développe la force physique, luttant ainsi contre « la race humaine décadente », les jeunes hommes n'étant plus assez vigoureux. De plus, la navigation « développe l'ensemble du caractère et retrempe les âmes » et « donne goût aux étude sérieuses » comme la construction navale, les mathématiques, l'hydrographie et la géographie. Les bienfaits du yachting sont donc multiples : sa pratique n'est plus un luxe inutile mais une réponse à des besoins physiques et moraux engendrés par la vie en ville.

Le petit yachting est pratiqué par les professions libérales et les patrons de commerce et d'industrie : « Sur le littoral, mener un voilier léger est une activité plaisante pour les médecins, avocats et entrepreneurs aisés des villes voisines. »[4] À terre comme en mer, « le vrai yachtman » dirige son bateau seul, sans l'aide d'un patron professionnel. Il exerce ainsi une autorité sur son équipage en toute légitimité. Si la navigation sans matelots ne se développe que dans les années trente, l'idéal de faire naviguer son yacht tout à fait seul s'affirme dès les débuts de la pratique. En vrai amateur, le yachtsman acquiert par le travail et la raison la science nautique nécessaire. C'est donc avec fierté qu'il fait naviguer son bateau : il ne doit ce plaisir qu'à lui-même. « Seul maître à bord après Dieu », l'adepte de la navigation de plaisance renoue aussi avec l'Ancien Régime. Cependant, c'est au nom de la liberté individuelle qu'il règne à son bord et veille à maintenir ses privilèges de circulation sur le territoire maritime qu'il partage avec les « vrais » marins. À la fin du siècle, l'architecte Émile Soinet décrit le « privilège qui fait du plus humble marin yachtsman l'égal des grands de la terre : ne dépendre à son bord que de soi-même, être chez soi et y être le maître absolu »[5].

1) Le souci du confortable

Le souci du confortable à bord de petits, moyens et grands yachts, destinés tant à la croisière qu'à la régate, s'exprime dans les colonnes du *Yacht* dès la fin du 19e siècle. La publication du récit du *Tour du monde en famille, voyage de la famille Brassey dans son*

[1] Philippe DARD, « Le destin de la norme », p. 115-136 in : *Du luxe au confort*, Paris, Belin, 1988.
[2] *Le Yacht*, N° 8, 1878, p. 57.
[3] Docteur LE ROY D'ETIOLLES, « La navigation de plaisance au point de vue de l'hygiène et de la médecine (ou la médecine en bateau) », *Le Yacht*, N° 1, 1878, p. 3.
[4] Catherine BERTHO-LAVENIR, *La roue et le stylo*…, *op. cit.*, p. 294.
[5] Émile SOINET, « Le confortable dans un trois tonneaux de course », *Le Yacht*, N° 771, 1882, p. 454.

yacht le Sunbeam[1], effectué en 1876 par les époux Brassey, ne passe pas inaperçue. En 1879, l'hebdomadaire *Le Yacht* en fait un compte-rendu : « Comme on le voit, c'est bien le déplacement complet de toute la famille avec tout le confortable dont les Anglais savent si bien s'entourer ; depuis le voyage de Noé, dans l'arche qui fut assurément le premier yacht du monde, nous ne croyons pas qu'une famille se soit aussi absolument confinée sur un abri flottant. »[2] L'auteur de l'article loue les qualités de Lady Brassey, alliant « connaissance approfondie des choses de la mer » et conseils judicieux « dans les conditions d'établissement et surtout dans l'aménagement de son yacht ».

En France, de telles navigations circumterrestres familiales n'ont lieu que dans la deuxième moitié du 20e siècle, sur des voiliers beaucoup plus petits. Le yachting français est surtout masculin, même si des invitées sont parfois mentionnées dans les récits. Ces yachtsmen n'attendent pas la venue des dames pour se soucier du confortable à bord, tant sur de grands que de petits navires. Des conseils aux amateurs tirés de guides anglais sont prodigués dans les colonnes du *Yacht*. Il est ainsi recommandé aux débutants de choisir un petit voilier, plus maniable et plus économique. De plus, « l'espace réduit dont on dispose oblige à des habitudes d'ordre et de propreté que l'on est moins disposé à prendre si l'on débute dans des navires où la place ne manque pas »[3].

Pour Francis B. Cooke, l'obtention d'un confort à bord d'un petit yacht est possible. Il se propose de donner des conseils d'aménagement afin « d'augmenter le plus possible le confortable de son petit bateau » :

> Il est essentiel, pour l'homme qui fait du cruising dans un petit yacht, de renoncer bravement à toutes les tendances au sybaritisme qu'il pourrait avoir ; mais cependant, s'il déploie un peu d'ingéniosité et d'ordre, il serra étonné de la somme de confort qu'il pourra obtenir, même dans la cabine exiguë d'un 5 tx. Je me propose, dans ce chapitre, de donner quelques conseils qui permettront au yachtsman novice d'augmenter le plus possible le confortable dans son petit bateau, et de se procurer les fournitures et ustensiles les plus pratiques pour la vie à bord. Beaucoup de petits cruisers ont leurs aménagements intérieurs disposés de la même façon, savoir : le poste, la cabine et le cockpit ; la hauteur sous barrots est augmentée dans la cabine au moyen d'un rouf qui permet d'obtenir une hauteur de 1m40 à 1m50 dans un yacht de 5 tx. On entre dans la cabine par une porte donnant sur le cockpit, et il peut y avoir ou n'y avoir pas une cloison séparant la cabine du poste. [4]

Les aménagements proposés pour le confort du poste portent sur les rangements : caissons recouverts d'une banquette pour s'asseoir, cadres de lits repliables le long des bordés permettant d'y ranger couvertures et vêtements de rechange, étagère au dessus du fourneau, armoire avant recevant ustensiles de cuisine, ancre, feux, compas, bidons d'huile, etc. Les éléments de confort décrits sont liés à la fonction de service attribuée au poste.

Pour la cabine, l'auteur propose différentes solutions qui ne sont pas du même ordre. Il convient tout d'abord d'augmenter la hauteur sous barrots, notamment en aménageant un rouf qui puisse s'élever. Il ne s'agit plus d'aménager un lieu pour les activités de cuisine et de navigation mais pour celles concernant le repos et la détente. Les éléments de confort présentés concernent la position assise, le sommeil, la sensualité des matières et l'esthétique du lieu :

[1] Lady BRASSEY, *Le tour du monde en famille…, op. cit.*
[2] « Le Sunbeam. Voyage en yacht d'une famille autour du monde », *Le Yacht*, N° 45, 1879, p. 22.
[3] « Guide pratique du yachtsman », *Le Yacht*, N° 53, 1879, p. 103.
[4] Francis B. COOKE, « Quelques idées sur le cruising », *Le Yacht*, N° 1505, 1907, p. 20.

> Tournons maintenant notre attention vers la cabine qui, si la cloison antérieure n'existe pas, devra être séparée du poste par des rideaux. La serge est admirablement appropriée à cet usage, étant agréable à l'œil et d'un prix peu élevé. La couleur peut être laissée au goût du propriétaire, mais le vert foncé est assez joli et garde bien sa coloration. L'effet sera meilleur encore si ces rideaux sont rehaussés d'une large bordure rouge. Pour être confortables, les banquettes devront être au moins de la hauteur d'une chaise ordinaire ; trop basses, elles occasionnent en effet des crampes fréquentes et des engourdissements dans les jambes. Avec 1 m 40 de hauteur sous barrots, les banquettes pourront avoir 40 cm d'élévation et il restera encore environ 7 ou 8 cm au-dessus de la tête d'une personne assise, pourvu qu'elle ne soit pas d'une taille démesurée. […] A moins que le yachtsman ne soit un de ces Spartiates qui peuvent dormir avec la tête posée sur un rouleau de cordages ou une paire de bottes, il aura soin de se munir d'un oreiller de plume, rien n'incitant mieux au sommeil qu'un oreiller bien doux. Le lit le plus confortable est de beaucoup le cadre dont j'ai fait la description plus haut, et si c'est possible il sera bon d'en établir deux dans la cabine, qui se rabattront sur les banquettes au moment où l'on voudra s'en servir. Beaucoup de propriétaires trouvent cependant qu'ils déparent une cabine ; mais avec un peu d'ingéniosité on arrive à les dissimuler entièrement pendant la journée. La mouture en fer peut être recouverte d'acajou ou de teck, et le fond du cadre peut être garni du même tissu que les coussins de la cabine. […] Quand un petit yacht n'est pas muni de cadres, on éprouve toujours de la difficulté à ranger les couvertures et autres fournitures de la literie pendant la journée. J'ai vu récemment employer une méthode très ingénieuse pour parer à cet inconvénient. A l'extrémité de chaque banquette se trouve un sac triangulaire, de la même largeur que le sopha, et du même tissu que les coussins. Quand il est rempli par la literie et que les bords sont rattachés, on ne penserait jamais que ces traversins, d'un aspect si net, renferment les couvertures. Etant d'une forme triangulaire ils se calent dans les coins au bout des banquettes, et ne se déplacent pas sous l'action des mouvements du bateau. [1]

Ces lignes montrent qu'il s'agit, même à bord d'un petit yacht, de conserver les éléments de confort cénesthésiques en vigueur dans les habitations à terre. Il est important de bien dormir, de bien s'asseoir et de pouvoir contempler un intérieur net, rangé et du meilleur effet. Pour cela, il convient de recréer le mobilier et la décoration d'à terre : sopha, banquette, table, étagère, traversin, coussin, rideau, etc. Rappelons que « les banquettes devront être au moins de la hauteur d'une chaise ordinaire » : l'objectif affiché est de recréer un intérieur domestique, même dans le plus petit des bateaux.

Cependant, si la recherche de confort à bord se construit à partir d'un ordre que l'on peut qualifier de domestique et bourgeois, elle se conjugue toujours avec celui maritime. Le vocabulaire oscille entre termes domestiques et maritimes. Ainsi, « l'oreiller bien doux » est utilisé sur un « cadre ». Des aménagements sont proposés pour adapter le confort domestique à l'environnement marin. Les sacs triangulaires permettent de ranger la literie et de donner aux lieux un aspect « net », conformément à l'idée que l'on se fait d'un salon. Mais leur forme triangulaire permet également qu'ils ne se déplacent pas lors des mouvements du bateau. De même, l'aménagement des banquettes doit intégrer le souci de l'humidité marine… et permet même d'offrir une solution de sauvetage en cas d'homme à la mer !

> Sous les banquettes seront disposés des caissons dont le dessus sera fait à claire-voie, ce qui permettra la bonne aération de la partie inférieure des coussins et les empêchera de moisir. Les coussins eux-mêmes devront, autant que possible, être bourrés de crin ou de kapok. […] Remarquablement léger, [le kapok] possède en outre une plus grande flottabilité que le liège, ce qui l'a fait recommander pour engins de sauvetage. Les

[1] Francis B. COOKE, « Quelques idées sur le cruising », *Le Yacht*, N° 1506, 1907, p. 38-39.

> coussins bourrés de kapok peuvent donc servir à deux fins ; la nuit, ils sont utilisés au besoin comme couchettes et si, en route, quelqu'un de l'équipage tombe à la mer, on peut lui lancer un coussin de la cabine sans craindre de l'étourdir en lui frappant sur la tête. La Compagnie du Kapok a son magasin à Paris, 10, rue de Laborde. On peut y trouver toutes espèces d'objets de literie, en particulier un oreiller d'un modèle spécial qui forme ceinture de sauvetage. [1]

L'art d'aménager les voiliers consiste ainsi à concilier au mieux les conventions domestiques et marines. Cet exercice est difficile et heurte la sensibilité de ceux qui veulent définir le « vrai » yachtsman. Il s'agit de trouver un bon compromis entre deux conceptions de la navigation opposées, le *home* flottant et le cheval de course :

> Parmi les gens ayant assez de fortune pour avoir un yacht, combien peu aiment la mer pour elle-même ! Combien peu ont pour leur bateau cet amour vif et jaloux du véritable yachtsman ! La plupart ne voient dans leur yacht qu'un instrument de voyage destiné à leur donner partout le *at home* et le confortable luxueux auquel ils sont habitués. D'autres – et les grands prix de Nice vont en augmenter le nombre – ne voient là qu'une affaire de *chic*, et seraient bien incapables de discerner tribord de babord, pareil à certains culs-de-jatte millionnaires possédant des chevaux de course qu'ils sont incapables de monter. Eh bien, ces deux espèces de faux amateurs […] ne considèrent la question qu'au point de vue du confortable ou de la vitesse […]. Le vrai yachtsman […] préfèrera une barque plus modeste, dont il aura longuement mûri les plans, qu'il aura fait exécuter près de lui, sous ses yeux, par un constructeur de son choix. [2]

Léon Boyer conclut qu'il faut favoriser le petit yachting monté par de « vrais » amateurs en créant des prix récompensant les « gentlemen montant seuls des yachts de dimensions restreintes ou conduisant eux-mêmes des yachts d'un tonnage plus important ». Le vrai yachtsman est autonome, tant dans la conduite de son yacht que dans sa conception. Il s'agit alors d'inventer pour soi les conditions du confortable à bord sans tomber ni dans le travers du *home* luxueux ni dans celui du cheval de course dont l'absence de confortable n'autorise aucune petite croisière.

2) Le confort comme discours sur le corps à corps avec l'objet

C'est contre l'inconfort de la ville avec sa foule, ses bruits, ses odeurs désagréables, ses cadences de travail infernales et donc son aliénation que les yachtsmen prennent la mer, pour se sentir « libres ». Paradoxalement, ces lieux urbains et industriels sont aussi ceux qui fournissent les éléments des nouveaux conforts domestiques comme les réseaux d'eau, de gaz ou d'électricité et qui produisent les objets de confort et l'énergie nécessaire à leur fonctionnement.

L'expérimentation de l'idée de confort à bord à travers la culture matérielle est pratiquée par les yachtsmen dès les débuts de la pratique, l'espace restreint et les mouvements du bateau ne leur permettant ni d'accumuler les objets, ni de les utiliser comme à terre. Il faut donc faire des choix, réinventer des usages et expérimenter toute l'ambiguïté de la recherche du confortable.

[1] Francis B. COOKE, « Quelques idées sur le cruising »…, *op. cit.*
[2] Léon BOYER, « Les yachtsmen, les yachts et le yachting », *Le Yacht*, N° 86, 1879, p. 405.

Catherine Bertho-Lavenir pose la question de « la reconstruction de l'univers des choses » dans la pratique du camping. L'exercice de la « robinsonnade » suppose la reconstruction matérielle de l'univers quotidien : « Camper, en effet, c'est d'abord se dépouiller, abandonner les *impedimenta* de la civilisation moderne, savoir se passer de la bonne auberge, du lit confortable et de ses couettes de plume, des cuvettes et des serviettes, des journaux du soir, du billard et des assiettes en faïence. Ce n'est sans doute pas un hasard si le camping apparaît au moment même où l'industrialisation multiplie et banalise les objets. Lesquels d'entre eux sont indispensables à la vie quotidienne ? »[1]

Cette problématique n'est pas propre au camping et s'applique pertinemment à la plaisance, bien que l'auteure n'envisage le yachting que sous l'angle du déplacement : « Ces activités [les loisirs de plein air] ont en commun un système de valeurs. Elles obligent leurs adeptes à accomplir, de façon nouvelle et plus compliquée que dans la vie ordinaire des actions somme toute très simples : se déplacer (pour le yachting, le canoë, le ski), se loger, se laver (pour le camping). »[2] La navigation de plaisance sur voiliers habitables pose la question du logement, de la toilette ou de l'alimentation de façon peut-être plus aiguë que pour le camping, de par l'espace très réduit de l'habitation, son isolement et les mouvements qui l'animent. Quel matériel emporter à bord ? Quels aménagements construire pour y vivre le temps de la croisière ? En effet, une fois en mer, il n'est plus possible de se procurer le sucre ou l'eau douce qui manquent.

Au cours du 19e siècle, les habitations bourgeoises changent. Les pièces se multiplient. Les objets et les meubles aussi. Les nouvelles normes d'hygiène et de confort règlent la vie domestique. La robinsonnade, qu'elle soit terrestre ou nautique, n'est-elle pas aussi une manière de prendre de la distance avec le quotidien, pour ensuite mieux l'apprécier ? Catherine Bertho-Lavenir évoque la dialectique de l'effort et du repos : « L'effort est toujours suivi du repos réparateur, du repas succulent, de la détente collective et la douleur physique légère – fatigue ou mal aux pieds – est récompensée par une sensibilité accrue aux plaisirs simples de la bonne chère et du repos. A ce titre, les loisirs de plein air nouveaux ont une incidence qui dépasse leur futilité apparente. »[3] La dialectique du confort et de l'inconfort apparaît de manière récurrente dans la presse nautique depuis ses débuts, c'est-à-dire dès 1878. Dans toutes ces activités de loisir en plein air, il s'agit d'un départ, d'une prise de risque, d'un engagement physique qui met en jeu le corps et les objets du quotidien aux prises avec les éléments naturels.

La reconstruction d'une vie quotidienne dans un milieu différent nécessite un apprentissage. L'auteure cite l'article publié par un « pionnier du camping individuel » dans la revue du *Touring Club* en 1910 : « Certes […] il n'y a pas tout le confort moderne, mais en revanche et surtout, pour vous citadins manquant d'air et de liberté, n'est-ce pas une occasion unique de goûter la vraie vie, la vie champêtre, presque sauvage, rappelant celle de nos ancêtres ; pour ma part, je suis ravi d'y avoir goûté. Quant au matériel, il suffit de savoir s'arranger et de n'emporter que juste ce qu'il faut, le nombre des objets est secondaire ; l'essentiel est qu'ils aient chacun leur place et ne soient ni lourds ni encombrants. »[4]

À bord des petits yachts, la question du choix des objets emportés, de leur poids et de leur place est récurrente. Ce que tel objet apporte en confort peut paradoxalement induire de l'inconfort par son poids ou son volume : trop lourd, le bateau sera moins léger donc moins maniable ; trop volumineux, il restreint d'autant l'espace habitable disponible. Il s'agit donc

[1] Catherine BERTHO-LAVENIR, *La roue et le stylo…, op. cit.,* p. 304.
[2] *Id.*, p. 314-315.
[3] *Ibid.*, p. 315.
[4] *Ibid.*, p. 306.

d'élaborer le meilleur compromis pour chaque équipage et chaque projet de navigation. Les colonnes du journal *Le Yacht* regorgent de propositions d'aménagements.

Mettre des mots sur le corps à corps avec la matière

Cependant, les apprentissages ne sont pas que d'ordre matériel. Emporter le bon objet et choisir le bon aménagement ne permettent pas de résoudre des problèmes quotidiens comme par exemple s'alimenter ou dormir par gros temps. Ces apprentissages relèvent des techniques du corps définies par Marcel Mauss. Ce sont elles qui permettent de saisir les singularités de l'habitation en mouvement du petit yacht, lors d'une croisière.

Contrairement à Mauss, Jean-Pierre Warnier ne sépare pas les techniques du corps de celles à instruments : il n'existe pas de techniques du corps sans que celles-ci mettent en jeu de la matière. Mauss, en isolant les techniques du corps de celles instrumentales « s'interdit de prendre en compte l'incorporation de la dynamique des objets dans les conduites motrices »[1]. Or, c'est bien dans le mouvement, dans l'action, qu'une personne incorpore l'objet « à titre de prothèse » : « Je parlerai d'*incorporation*, non pas de l'objet, puisque l'objet reste extérieur au corps du sujet, mais de sa dynamique qui, elle, est intériorisée par la prise que le sujet exerce sur l'objet. Cette prise se réalise par tous les points de contact et de perception entre la chose et le sujet : doigts, mains, pieds, siège, dos, toucher, ouïe, vue, perception gravitationnelle par l'oreille interne, proprioception neuro-musculaire. »[2] L'incorporation des multiples objets dans la vie quotidienne n'est pas qu'un procédé nécessaire à l'accomplissement d'une action volontaire mais elle est aussi le lieu d'une « subjectivation »[3], concept développé par Michel Foucault, c'est-à-dire, pour le sujet, la possibilité d'entreprendre des actions sur soi par des techniques de soi ainsi que des actions sur les autres. La subjectivation du sujet par la culture matérielle est donc en lien étroit avec les caractéristiques des objets : chaque type d'objet incorporé dans l'action entraîne une modalité de subjectivation singulière.

Marie-Pierre Julien et Céline Rosselin montrent comment « le bateau, la carte, la barre sont des éléments d'une culture matérielle spécifique aux navigateurs qui est constitutive de leur identité même »[4]. Lors d'une croisière entre amis, les équipiers se comportent différemment en fonction du contexte d'apprentissage de la navigation : « Les bateaux, l'apprentissage en école ou entre amis, dans un objectif de compétition ou de loisir, l'âge de rencontre avec la pratique contribuent à en faire des navigateurs différents. » L'apprentissage de la navigation sur petit dériveur ou voilier habitable, en régate ou en loisir, « construisent des rapports au temps, aux espaces, aux objets et aux autres, différents. L'action de barrer effectuée sur un bateau de 4,20 mètres seul ou avec un coéquipier ou sur un bateau de 12 mètres avec cinq équipiers, non seulement n'est pas la même action, mais n'implique pas les mêmes sensations. Interviennent ici le corps individuel et socialisé avec ses propres conflits neurophysiologiques et les objets dans la construction des sujets-navigateurs. Ces objets ne sont pas seulement des moyens de rendre une pratique possible, voire de la définir : les objets sont le lieu où, à travers l'action, les sujets se construisent ».

[1] Jean-Pierre WARNIER, *Construire la culture matérielle…, op. cit.,* p. 23.
[2] *Id.,* p. 11.
[3] *Ibid.,* p. 134.
[4] Marie-Pierre JULIEN et Céline ROSSELIN, « Culture matérielle incorporée et processus d'identification. Navigateurs de compétition et croisiéristes « bord à bord » ? »…, *op. cit.*

La théorie de la culture matérielle proposée par les chercheurs du groupe MàP permet d'interpréter le discours sur le confort, si prolixe en plaisance, comme autant de tentatives de mise en mots de ce corps à corps avec l'objet. Le discours d'un navigateur sur l'inconfort d'un aménagement, d'un gréement, d'une carène permet de verbaliser après-coup le fait que la « synthèse corporelle » ne s'est pas faite de manière satisfaisante au cours de la navigation : l'objet reste extérieur, contraignant, source de déplaisir et parfois de souffrance. Le mal de mer est un symptôme de l'inconfort à bord : aujourd'hui, on lui attribue comme causes « les 4 F » que sont le froid, la faim, la frousse et la fatigue. À l'opposé, le discours sur le confort témoigne de la réussite de la synthèse corporelle du navigateur et de son bateau en navigation, synthèse lui procurant du plaisir.

Le discours sur le confort s'observe dans la presse nautique dès ses débuts à propos de la fonction d'habitation des bateaux. Les catégories du confort d'à terre sont transposées et adaptées aux particularités de la navigation. La maîtrise de ce discours est précieuse car elle permet de mettre des mots sur des sensations d'habitation qui ne relèvent pas du vocabulaire de la navigation pure.

L'idée de développer le thème du confort à bord s'est imposée à moi en raison, d'une part, de la récurrence de ce thème dans les sources dès le 19^{e} siècle et, d'autre part, parce qu'il était abordé spontanément par les personnes que j'interrogeais sur les façons d'aménager et d'habiter leur bateau.

Pour ma part, lorsque dans le cadre de cette recherche s'est posée à moi la question du choix d'achat d'un voilier, je savais quels types de bateaux je ne désirais pas et plus précisément quels aménagements matériels je rejetais mais je n'analysais pas mes choix en terme de confort. Les catégories d'analyse que je que développe dans ce travail m'étaient tout à fait inconnues : je n'utilisais pas les termes de « confort au port », « confort à la mer », « confort domestique », « habitabilité », « raideur à la toile », « qualités marines », etc. Par contre, j'avais une expérience de navigation incorporée sur des voiliers de conceptions différentes, sur lesquels j'avais appris et mis en pratique des cultures matérielles distinctes. Cependant, je ne me représentais pas ces cultures incorporées comme telles et comme relevant de types de conforts particuliers en lien avec des pratiques de navigations spécifiques.

En ayant occupé différents statuts en navigation (équipière en croisière familiale sur voilier au confort domestique, équipière et barreuse en régate sur dériveur, équipière en régate sur habitable, équipière et chef de bord en stage de croisière en école de voile, enseignante de voile légère), j'avais incorporé plusieurs cultures nautiques sans toutefois en être consciente. Néanmoins cette expérience non verbalisée ne m'a pas permis, adulte, de choisir un bateau sur lequel je me sois sentie à l'aise pour effectuer de petites navigations en famille. Il m'a fallu beaucoup de temps et le travail de déconstruction de cette recherche pour mettre des mots sur l'insatisfaction que je ressentais à bord et comprendre que la conception du bateau choisie en fonction de mes expériences passées n'était pas adaptée à mes exigences de confort d'adulte, chef de bord et mère. Ce sentiment d'insatisfaction vis-à-vis de l'objet, que l'on peut aussi exprimer comme « inconfort » est partagé par beaucoup de plaisanciers, voire par tous, si on se réfère au nombre de bateaux que chacun acquiert et vend au cours de sa vie de navigateur. Une petite phrase couramment citée résume cette recherche perpétuelle de l'objet-bateau idéal : « Les meilleurs moments en plaisance c'est l'achat et la vente du bateau ». En effet, la réussite du corps à corps avec l'objet change constamment en fonction du bassin de navigation, de la météo, de la saison, de l'âge, du temps libre disponible, du capital économique, de la situation familiale, des souhaits des équipiers, de la place que l'on occupe à bord, de sa santé, de sa forme physique, etc. Le choix de naviguer sur tel type de bateau dépend donc des expériences antérieures accumulées, incorporées mais pas forcément verbalisées à l'aide des concepts développés ici. Chacun recherche plus de confort à bord. Par contre, cette recherche se matérialise de façon très différente selon sa culture nautique. La

maîtrise du discours sur le confort c'est-à-dire la connaissance des différentes catégories de confort en lien avec les types de bateaux existants m'apparaît, au terme de ce travail, comme garante d'un choix de bateau permettant la navigation. *A contrario,* sa méconnaissance est une entrave à l'accès à la navigation.

Ainsi, enfant et adolescente, j'ai navigué comme équipière sur un *Écume de mer*, voilier en polyester conçu dans les années soixante-dix conciliant performances nautiques et habitabilité au confort domestique moderne. J'ai incorporé des expériences de navigation en lien avec les propriétés matérielles du voilier, comme par exemple la sensation de douceur du rouf bleu et de l'antidérapant du pont quadrillé ; l'attention portée au risque de se pincer les doigts lors de la fermeture des coffres du cockpit et donc l'étroitesse de ce dernier lorsqu'il faut y tenir à cinq ; la désagréable sensation, l'été, des banquettes en skaï orange, collant à la peau, et des pans de moquette imbibées d'eau de mer laissés au sol par le co-propriétaire ; le bruit de l'eau sur la coque dans la cabine avant, qui, associé à la transparence du polyester, donnait une impression de fragilité au matériau ; l'odeur désagréable du plastique ; la surprise devant l'inutilité des toilettes dont l'utilisation était jugée dangereuse en mer – les vannes mal fermées par les enfants devenaient une source potentielle d'entrée d'eau – et théoriquement interdite au port ou au mouillage. J'y ai aussi acquis un goût pour les manœuvres : préparer le mouillage sur le pont ; mettre les voiles, les changer et les plier ; disposer les pare-battages à la bonne hauteur lors des entrées de port ; attraper les bouées de mouillage à l'avant, déborder, ranger et nettoyer le pont, lover les bouts. Toutes ces actions sont donc pour moi associées au plaisir de naviguer et le « confort d'équipement » consistant à les supprimer m'est donc tout à fait étranger.

Parallèlement, j'apprenais à naviguer par moi-même sur des dériveurs en polyester, dans le cadre de régates. J'y ai appris le goût des manœuvres précises, rapides, efficaces et silencieuses ; celui de l'observation du plan d'eau et notamment la détection des risées ; celui des voiles neuves qui craquent, le souci de leur réglage et de leur entretien, ce qui me met aujourd'hui dans l'impossibilité, lors d'une croisière, de ne pas agir pour régler une voile mal réglées afin de supprimer les petits plis disgracieux qui s'y sont formés ; celui de la vitesse et de la glisse au largue sous spi ; celui du bricolage, de l'entretien et de la réparation du matériel. Le polyester devient alors un matériau moins désagréable : avec du tissu de verre et de la résine je peux me l'approprier et j'apprécie son odeur. Cette culture sensorielle s'ajoute donc et transforme celle incorporée à bord de *l'Écume de mer*.

Lors de stages au Centre nautique des Glénans j'entreprends sans m'en rendre compte l'apprentissage d'une autre culture plaisancière véhiculée entre autres par les bateaux utilisés : *Dogre, Cavale* et *Nautile,* conçus dans les années d'après-guerre. Ils ne sont pas en polyester mais en contre-plaqué marine. J'apprécie leur simplicité d'utilisation et j'ai le sentiment qu'ils sont moins fragiles que les voiliers en polyester : plusieurs fois, les bateaux-école râpent sur les fonds sans pour autant perdre leur quille, bien boulonnée. L'entretien et la réparation des voiliers font partie du contenu de la vie du centre nautique. Ces tâches me plaisent tout autant que la navigation et je travaille comme « matérialiste ». Les navigations de nuit ne posent pas de souci, les couchettes étant munies de toiles de roulis sur palan. Je ne me rends pas compte que cette absence de problèmes et cette simplicité d'utilisation résultent d'une conception architecturale particulière privilégiant « le confort à la mer ». Je n'ai conscience que de l'existence de rivalités fortes entre ces pratiques de navigation : des régatiers sur voiliers habitables se moquent des équipages des écoles de croisière, réputés piètres navigateurs. À l'inverse, les croisièristes issus des Glénans épinglent le « snobisme » des amateurs de course-croisière des années soixante, « des gens de la haute ». Naviguant sur des bateaux différents, ces plaisanciers se subjectivisent de manière différente, créant des cultures marines définissant des « justes manières de naviguer »[1] concurrentes. On ne « pense

[1] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers …, op. cit.*

pas avec ses doigts » de la même manière sur un *Optimist*, un *420*, un *Dart 16*, un *Nautile*, un *Écume de mer*, un *Gin Fiz*, un *Océanis*, un *Requin* ou un *Pogo*. Les « prises » sur l'objet ne sont pas les mêmes : pour naviguer avec chaque type de bateau, le navigateur adopte des techniques du corps et de l'esprit spécifiques, accordant plus ou mois d'importance au placement de l'équipage, au réglage des voiles, au fonctionnement du moteur ou à la connaissance de l'électronique. Il n'anticipera pas les mouvements du bateau de la même façon et naviguera donc différemment.

Lorsque quinze ans plus tard, dans le cadre de cette recherche, je loue un voilier, je « redécouvre les divers moments de la navigation »[1] dont « la satisfaction de repérer balises et amers comme sur la carte » : « Va et vient entre la carte et la réalité, découverte du relief après le plat de la carte, esquisse précise et belle mais énigmatique, laissant cachée la singularité de chaque côte que l'on découvre avec d'autant plus de curiosité que l'on s'est évertué à l'imaginer en camaïeu de bleu et de bistre ». Je mets ainsi en pratique les apprentissages traditionnels acquis aux Glénans : « Stress du calcul de marée ! Avec le coup du sondeur qui sonde à partir de la quille et non de la ligne de flottaison ! Grande satisfaction de retomber pil-poil sur les chiffres du calcul avec la sonde à main qui détrône l'électronique pour un temps… Avec la sonde à main : magie de sentir le sol, invisible et dangereux, par l'intermédiaire d'un bloc de plomb et d'une corde marquée tous les mètres. On peut ainsi appréhender la nature de ce sol redouté, qu'il ne faut pas toucher (on s'échouera d'ailleurs légèrement !) ». Si, sur le bateau que j'acquiers ultérieurement, je n'utilise pas la sonde à main mais deux sondeurs (des amis nous offrent un deuxième sondeur qui repére les poissons passant sous la coque), les nouvelles technologies supprimant le travail de navigation sur les cartes en papier ne m'apparaissent pas comme un « confort » de plus en navigation mais comme une dépossession d'un savoir-faire qui, une fois acquis, procure du plaisir dans sa réalisation. Cependant, lorsque prise par mes rôles de chef de bord et de mère, je n'ai pas le temps de faire le point comme je l'ai appris, je suis bien contente que mon époux-équipier puisse nous situer aisément sur la carte en maniant avec dextérité le GPS portable qu'il s'est empressé d'acheter. Nous commençons ainsi à élaborer une nouvelle culture plaisancière commune fondée sur l'utilisation maîtrisée de nouveaux objets.

Lors de la croisière effectuée sur ce bateau de location, l'impossibilité de retrouver certaines sensations de navigation incorporées en dériveur m'apparaissent comme une entrave au plaisir de naviguer et même à la sensation de sécurité :

> J'ai redécouvert l'ennui des grandes traversées au portant où rien ne se passe et où l'on se traîne à cinq nœuds, la joie d'arriver au port, de voir la côte, de découvrir un endroit nouveau, se l'approprier, découvrir l'île, le port, le village, partir avec ce serrement au cœur quand on part, quand on met les voiles et le moteur puis quand on l'arrête et que le silence revient, le bateau porté par le vent et la mer : on avance, on se concentre sur la marche du bateau. C'est aussi l'impatience et la colère, la frustration quand le vent tombe, les voiles faseyent, le bateau dérive ! Le bateau a l'air lourd, penaud, ballotté par la houle. D'autres, plus légers, arrivent à gonfler leurs voiles. Enfin une risée arrive, on sent le vent arriver sur le visage, les voiles se gonflent, le bateau gîte et repart, un grand bonheur nous envahit.[2]

L'énervement causé par le comportement du bateau, que je qualifie par ailleurs de « limaçon », résulte du fait que je ne retrouve pas les sensations de barre qui me paraissent alors nécessaires pour avoir le sentiment de maîtriser le déplacement à la voile. En effet, je

[1] Notes du journal de terrain, au retour d'une croisière de quelques jours à bord d'un bateau de location de 9 mètres, en polyester, conçu dans les années quatre-vingt et équipé d'un confort domestique – cabine double arrière, pic avant, cuisine, toilettes, table à cartes et vaste carré, mai 2001.
[2] *Id.*

déplore « l'arrivée au port un peu nulle » du fait du manque d'évolution du voilier sous voiles, qualité qui nous contraint à nous servir du moteur, technique de navigation que je maîtrise moins mais que mon compagnon apprécie pour sa facilité d'utilisation comparativement au déplacement sous voile qu'il découvre.

À la suite de cette expérience de croisière, je sais que je ne veux pas acquérir ce type de bateau peu évolutif à la voile qui, en fait, me dépossède de ma culture incorporée de régatière. Je ne me sens pas en sécurité puisque je ne suis pas en mesure de le diriger uniquement à la voile. Si les vastes aménagements m'apparaissent dans un premier temps fort agréables, dans un second temps, la cabine arrière double, élément « phare » de l'aménagement intérieur des petits voiliers à partir des années quatre-vingt, est vite été délaissée pour le pic avant, du fait de son exiguïté. Malgré l'important volume intérieur disponible, mes notes du journal de bord décrivent une « mauvaise nuit » causée par les grincements du safran sous l'effet du clapot, ce qui nous pousse même à quitter le mouillage pour retrouver ailleurs de meilleures conditions de sommeil. C'est pourquoi, me souvenant du plaisir de l'habitation des voiliers-école du Centre nautique des Glénans, je souhaite retrouver un style d'aménagement simple. Ce n'est qu'au cours de ce travail de recherche que cette « simplicité » (opposée aux complications désagréables d'un aménagement au « confort domestique ») m'apparaît maintenant comme une conception architecturale spécifique, celle du « confort à la mer ».

Rétrospectivement, je réécrirais le texte du journal de bord à la première personne du singulier car les sensations décrites sont bien les miennes et non celles de mon compagnon, qui n'a aucune raison de les partager, tandis qu'il découvre la croisière. En effet, lors de nos navigations ultérieures, je me rends compte combien les éléments matériels qui nous mettent en confiance lors des navigations sont différents : si, pour moi, la possibilité de manier le bateau uniquement à la voile est une qualité indispensable, pour lui, l'évolution au moteur apparaît comme un élément matériel beaucoup plus rassurant. Le choix de notre bateau, un « day boat » biquille, est donc l'objet d'une négociation : pour moi un voilier léger et rapide doté d'un aménagement minimum et d'un mouillage sécurisant, pour lui un bateau pouvant s'échouer facilement grâce à ses deux quilles, doté d'un génois sur enrouleur, de winchs self-teling, d'un bout-dehors permettant de gréer un spi asymétrique (plus facilement maniable qu'un spi symétrique) et d'un moteur hors-bord. L'idée d'un aménagement intérieur minimum nous convient à tous les deux, nous rappelant le principe de la randonnée sous tente que nous apprécions. Par contre, je refuse l'aménagement proposé par le chantier comportant un vaigrage, c'est-à-dire un revêtement intérieur recouvrant la paroi en polyester : j'apprécie l'aspect de la toile de verre apparente que je préfère peindre moi-même et qui permet d'avoir un aperçu sur les boulons maintenant l'accastillage du pont (on ne sait jamais, s'ils se dévissaient…). De son côté, mon compagnon exige un génois sur enrouleur considérant que les manœuvres à l'avant sont risquées.

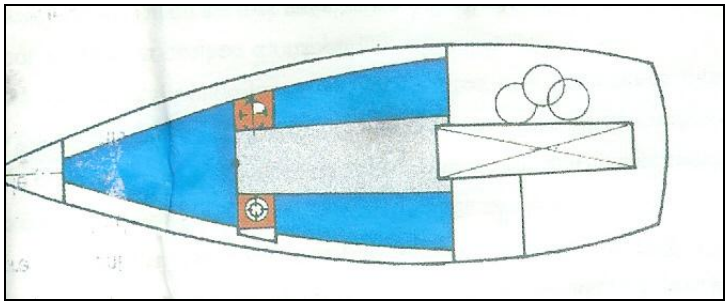


Figure 142 : *Surprise*, plan Joubert et Nivelt, 1976. Emmanuel Van Deth, *Guide des voiliers d'occasion. De 5 à 9 mètres. Hors-série N° 34.* Bordeaux, Ed. Loisirs nautiques, 2000, p. 122.

Cependant, au cours des navigations, les qualités du bateau se sont révélées, pour moi, insuffisantes. S'il est décrit dans la littérature spécialisée comme « très rapide dans les petits airs »[1], une « véritable bombe dans le médium », « aussi rapide qu'un voilier de dix ou onze mètres, il est très plaisant à barrer », les sensations de barre ne m'apparaissent pas si exceptionnelles et, malgré les articles de presse parus au sujet des performances des biquilles, je sens les remous entre les deux quilles. De plus, s'il est décrit comme restant « raide à la toile au près » dans la brise, l'article ne mentionne pas que cette qualité marine qui consiste à ce que le bateau ne gîte pas exagérément dès que le vent forcit un peu, l'équipage n'ayant donc pas besoin de réduire la toile, est acquise dans le cadre d'une régate où le bateau est mené par cinq équipiers adultes, formant un lest au vent conséquent sur un bateau léger. Or, si les aménagements du bateau « permettent de pratiquer la croisière », celle-ci ne se fait pas à cinq adultes. En équipage familial, composé par exemple de deux adultes et de deux enfants, le bateau ne se révèle pas du tout « raide à la toile » : au près, il nous faut prendre un ris dès que le vent atteint un bon force trois afin de limiter la gîte qui altère la maniabilité du bateau – celui-ci devenant ardent - et qui se révèle désagréable pour les enfants, reclus à l'intérieur, calés dans les couchettes latérales par des toiles de roulis que j'ai dû confectionner moi-même. Vidé de tout équipement, le voilier léger conserve sa maniabilité mais, armé pour la petite croisière, le poids limite est vite atteint avec la nourriture, l'eau nécessaire pour quelques jours, les duvets, les oreillers, les documents de navigation, l'équipement de sécurité obligatoire, les voiles, l'annexe, les vêtements de mer, les jouets, etc. La ligne de flottaison prévue par le chantier a dû ainsi être largement rehaussée.

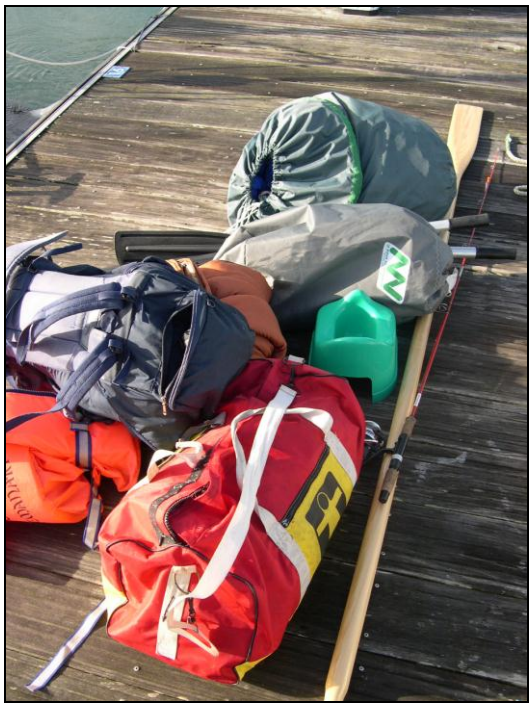


Figure 143 : Aperçu du chargement nécessaire à chaque sortie en famille, alourdissant le bateau et diminuant d'autant sa maniabilité et donc son « confort de navigation ». Photographie S. Josso, 2003.

Le bateau, appelé *Surprise*, dessiné par Michel Joubert à la fin des années soixante-dix, fut tout d'abord conçu comme un « day-boat rapide », c'est-à-dire un navire de promenade à la journée. Fort de ses succès en régate, il est aujourd'hui essentiellement utilisé comme monotype de régate. Dans les années deux mille, il est reproposé en voilier de

[1] Emmanuel VAN DETH, *Guide des voiliers d'occasion. De 5 à 9 mètres…, op. cit.,* p. 122.

croisière côtière, muni de deux quilles diminuant son tirant d'eau et facilitant l'échouage tout en permettant de conserver ses qualités de stabilité, à la différence de la formule du dériveur.

Si son faible franc-bord se révèle « confortable » pour embarquer et débarquer de l'annexe ou pour attraper une bouée de mouillage, il devient un handicap lorsqu'il faut s'amarrer au ponton prévu pour des voiliers beaucoup plus hauts, ou se mettre à couple de ceux-ci. Par forte houle, le bateau passe sous le ponton ; à couple d'un gros bateau, il est arrivé que le franc-bord de ce dernier appuie sur les chandeliers du voilier, les tordant, ainsi que sur les haubans, causant alors un risque de démâtage que nous n'avons évité de justesse qu'en nous dégageant au plus vite.

Alors que nous avions tout d'abord envisagé la location d'une bouée et non celle d'une place au ponton, par souci d'économie, les allées et venues entre le bateau et le rivage, en annexe gonflable avec deux jeunes enfants ne sachant pas nager, dans une rivière à fort courant, se sont avérées être assez « inconfortables », voire même tout à fait dangereuses. Certes, nous aurions pu acheter une annexe « en dur » avec un petit moteur hors-bord mais cela aurait encore augmenté les frais, déjà plus importants que prévus. Pour les équipages semblables au notre, la technique d'embarquement est la suivante : le chef de bord (le père de famille, dans tous les cas observés), se rend seul en annexe au bateau au mouillage. Il appareille sur son voilier muni d'un moteur dont la puissance est suffisante pour étaler les courants et retrouve sa femme et ses enfants au ponton du port de plaisance le plus proche. Or, je ne me sentais pas assez expérimentée et « équipée » pour entreprendre une telle manœuvre. Le petit moteur hors-bord de 4 CV, conseillé par le vendeur, s'est ainsi avéré bien insuffisant et donc inconfortable pour étaler le courant de la rivière bretonne dans lequel le voilier était mouillé.

Le vaste et large cockpit aux lignes design, décrit comme un atout majeur du bateau, peut être un lieu de vie confortable par temps calme mais s'avère moins sécurisant pour que les enfants s'y calent par vent plus fort.

Ainsi, de conception sans doute « très confortable » pour les pertuis rochelais, protégés de la houle et bénéficiant de vents souvent peu importants, le *Surprise* l'est moins, en équipage réduit, sur les plans d'eau bretons exposés à des vents et courants plus forts. Ces inconforts sont apparus beaucoup plus importants à mes yeux qu'à ceux de mon époux, toujours ravi de naviguer. Ils sont certes dus à la place occupée, difficile, de chef de bord d'un équipage composé de mon compagnon et de nos enfants. Ces inconforts sont aussi causés par l'écart entre les cultures que j'ai incorporées sur d'autres bateaux et le nouveau corps à corps que je dois inventer avec cet objet-là.

Alors pourquoi avoir acheté ce bateau-là et non un de ceux sur lesquels j'ai navigué avec plaisir ? Il est vrai qu'un *Armagnac* d'occasion, dont le confort marin expérimenté en eaux bretonnes par plusieurs générations de plaisanciers, me tentait bien… Mais c'était sans compter les injonctions à la modernité de mon entourage : « Tu ne peux quand même pas vivre dans le passé ! Il faut acheter un bateau moderne ! » Lancée dans l'achat d'un voilier neuf et moderne, je découvre alors les paradoxes logiques des constructeurs et des distributeurs, sans pouvoir les comprendre. Ainsi, pourquoi le constructeur vend-il le *Surprise* biquille comme voilier de croisière pouvant s'échouer sans pour autant disposer à l'avant un système – chaumards, davier - permettant de recevoir la chaîne de mouillage sans que celle-ci râpe sur le bateau et l'abîme inévitablement ? Pourquoi le vendeur, également préparateur, refuse-t-il de fixer les chaumards choisis, sous prétexte qu'ils nuisent à l'esthétique du pont ? Pourquoi aucun système n'est-il prévu pour fixer les lignes de vie devant pouvoir supporter le poids d'un adulte ? Me sentant responsable de la sécurité du bateau et de ses futurs équipiers, ces questions matérielles étaient pour moi essentielles.

Il m'apparaît maintenant que les professionnels de la filière d'apprivoisement des bateaux – constructeurs et distributeurs – ne partagent pas la même culture matérielle que les usagers, du fait de leur rapport différent à l'objet. Pour le constructeur, il s'agit de construire

et de vendre des voiliers au moindre coût. Les équipements de pont installés pour les *Surprise* de régate sont transposés à ceux de la nouvelle gamme « croisière », sans que pour autant il y ait eu une réflexion sur les conditions différentes de navigation en régate et en croisière, comme par exemple le mouillage d'une ancre. Si le *Surprise* « moderne » dispose d'une grande baille à mouillage, sans doute est-ce un reste de son programme d'origine de day-boat de croisière, la carène n'ayant pas été retouchée du fait du principe de la monotypie. Les designers qui ont redessiné le plan de pont n'ont paradoxalement pas pensé que sans davier ou chaumards, le mouillage ne peut pas servir de manière satisfaisante à moins de détruire rapidement les listons du bateau. Pour l'acheteur, par contre, la présence de cette grande baille à mouillage est une preuve que le bateau est conçu pour la croisière. Le malentendu s'installe…

Pour le vendeur, l'enjeu est de préparer et de fournir à l'acheteur un « beau » bateau selon des critères esthétiques distinctifs calqués sur la pratique dominante, c'est-à-dire la régate. Les chaumards, indispensables pour un bateau de croisière naviguant et mouillant sur son ancre, apparaissent comme des appendices forts disgracieux au vendeur, qui refuse dans un premier temps de les poser – afin de ne pas perdre sa « réputation » ? Le tout premier tour au moteur, dans le port d'achat, confirme l'importance « classante » de l'équipement du bateau. En effet, lorsque nous passons devant un groupe de régatiers préparant leur coursier des mers (ceux-ci sont aisément reconnaissables par leur allure vestimentaire : port de lunettes de soleil couvrantes et polarisées quel que soit le temps, bronzage, vestes polaires ou t-shirts arborant les logos des sponsors), nous entendons distinctement (le vent porte) : – « Tiens ! Un *Surprise* ! » - « Ouais, mais un *Surprise* **de** croisière… ».

La violence symbolique ressentie concerne le décalage entre le désir de naviguer et l'impossibilité matérielle de le faire, décalage repris par les professionnels de la filière d'approvisionnement sous la forme d'une injonction à la navigation alors même que les bateaux produits ne facilitent pas cette navigation :

> Cela fait un an et quatre mois que nous possédons le bateau et les relations avec lui sont pour le moins ambivalentes… En effet, j'ai un sentiment de frustration de ne pas pouvoir dégager du temps et lui en consacrer, pour l'entretenir comme pour l'utiliser. J'ai un sentiment de mauvaise conscience de le savoir seul, au ponton, soumis aux bourrasques et aux coups de boutoir du ponton, sans aide… Parfois je peste contre lui et me dis qu'après la thèse je m'en séparerai bien. [Mon compagnon, co-propriétaire] ne partage pas ces sentiments ! En fait je me sens jugée par le maître de port, par tous ces professionnels qui pourtant vivent grâce aux plaisanciers comme nous mais qui (c'est ce que je ressens) ont une sorte de mépris pour ceux qui ne naviguent pas assez, en temps, ou assez bien. Par exemple, le fait de laisser son bateau au ponton l'hiver est mal vu par le maître de port car ça lui donne du souci : « Je ne dors pas la nuit » dit-il. Ça nous pousse à l'hiverner : c'est ce que l'on va faire d'ailleurs, en le mettant juste devant la maison, sous nos yeux ! Comme ça on pourra bricoler dessus, monter dedans avec les enfants, le peindre, faire des rideaux, démonter les winchs, etc.[1]

L'injonction du maître de port est en effet paradoxale. D'un côté, il souhaite que les plaisanciers hivernent leur bateau (ce qui coûte d'ailleurs fort cher quand celui-ci n'est pas « transportable » et que la sortie de l'eau doit être effectuée par des professionnels) en évoquant tant son propre confort (bien dormir la nuit) que celui du matériel (avec une forte houle les pontons se soulèvent et les bateaux s'entrechoquent). De l'autre, il reproche à ces mêmes plaisanciers de ne pas assez naviguer. Ainsi, alors que je lui demande, pour la saison creuse, de troquer la bouée de mouillage située loin dans la rivière pour une autre, libre,

[1] Extrait du journal de terrain, 2003.

disposée plus près de l'estuaire, il me fait remarquer d'un ton acerbe : « Pourtant, on ne vous voit pas beaucoup naviguer ! »

Si le discours sur le confort en mer s'ancre dans les expériences singulières de navigation incorporées de chaque plaisancier se référant à des supports matériels de navigation spécifiques, il est aussi un enjeu de pouvoirs. En effet, le bateau utilisé est le résultat d'une conception, d'une construction et d'une distribution mettent en jeu des idéologies et des intérêts différents de ceux de son « consommateur ».

Pouvoirs en jeu

Il existe ainsi différents niveaux de discours sur le confort, repérables dans la presse nautique ou lors d'entretiens menés avec des plaisanciers : celui de l'utilisateur de l'objet-bateau ou des divers objets qui y sont associés, qui les juge alors confortables ou non ; celui du concepteur – pouvant aussi être un utilisateur – commentant les plans et les aménagements du bateau en justifiant ses choix, entre autres qualités, par celle du confort ; celui des chroniqueurs de presse visitant le bateau au port ou l'essayant en mer et décrivant ses caractéristiques dont celles se rapportant au(x) confort(s) et, à partir des années soixante, celui des constructeurs qui, par le biais de la publicité, vantent leurs produits en utilisant avec récurrence la thématique du confort.

Le consommateur de l'objet n'est donc pas seul dans l'histoire : que ce soit le yachtsman du 19e siècle qui achète son yacht d'occasion ou le fait construire soit en Angleterre soit en France, par un chantier plutôt spécialisé dans le yachting ou dans la pêche, d'après les plans d'un architecte connu pour ses réalisations antérieures ou bien en adaptant les formes d'un voilier de travail à la plaisance ; ou bien celui de l'entre-deux-guerres qui fabrique lui-même son petit yacht de famille dans son jardin d'après les plans achetés auprès du journal *Le Yacht* ; ou encore le plaisancier des années quatre-vingt qui achète à crédit un voilier en polyester construit en série à des centaines d'exemplaires, choisi parmi les différents modèles d'une des gammes d'une des industries nautiques françaises, après une visite au Salon nautique et la comparaison des différents tests présentés dans la presse nautique, tous acquièrent et utilisent de façon singulière un objet dont les caractéristiques résultent d'une « filière » ou d'un « système d'approvisionnement » spécifique mettant en relation différents acteurs. Pour Marie-Pierre Julien et Céline Rosselin, le cadre théorique du système d'approvisionnement proposé par Ben Fine et Ellen Leopold « permet d'analyser la consommation, la distribution et la production "comme une unité, plutôt que comme une opposition" »[1], contrairement aux théories de la consommation qui opposent les producteurs et distributeurs aux consommateurs, ces derniers étant considérés comme des acteurs rationnels, des individus manipulés par les publicités ou des agents en quête de distinction.

Le bateau envisagé comme bien culturel fait donc intervenir différents acteurs du système d'approvisionnement : des architectes – formés à Southampton ou non, ingénieurs ou non, etc. -, des designers, des petits chantiers ou des grosses industries nautiques, des professionnels du marketing et de la publicité, des équipementiers, des voiliers, des dépositaires d'enseignes commercialisant les bateaux des grands chantiers – les petits s'en chargeant eux-mêmes - et des vendeurs d'équipements divers, appelés shipchandlers. D'autres acteurs interviennent plus ou moins directement dans l'acquisition et l'usage de la marchandise qu'est le bateau : les ports de plaisance offrant ou non une place, la presse nautique informant sur les caractéristiques des différents modèles produits, les organisateurs d'évènements nautiques promouvant un type de navigation particulier – voile patrimoniale,

[1] Marie-pierre JULIEN et Céline ROSSELIN, *La culture matérielle*…, *op. cit.*, p. 61.

régate côtière, course au large –, les organismes de formation d'adultes à la croisière et les clubs de voile légère formant enfants et adolescents, inculquant des cultures de navigation incorporées différentes, en fonction des types de bateaux utilisés ou encore les différentes institutions nautiques défendant au niveau national les intérêts respectifs des groupes d'acteurs.

Le discours sur le confort à bord permet à ces divers acteurs d'échanger au sujet de l'expérience de navigation à bord de tel bateau, de concevoir des voiliers ou des équipements permettant d'apporter plus de confort, de mieux vendre les navires construits. C'est pourquoi l'analyse diachronique des discours et des objets de confort présentée ici prend comme corpus les discours écrits et oraux, les plans, les photographies et les publicités produits par les différents acteurs du système d'approvisionnement plaisancier. S'il est possible de repérer les thèmes discursifs principaux, de les périodiser en lien avec les travaux publiés sur le confort dans la société française et de les mettre en rapport avec les conceptions architecturales et les équipements des bateaux produits, il est plus difficile de dégager des relations causales simples entre les différents acteurs de la filière nautique. Par leurs actions sur la matière, c'est-à-dire sur l'objet-marchandise, chacun développe une gouvernementalité particulière dans les actions suivantes : concevoir, construire, vendre et utiliser le bateau.

Ainsi, dans *L'invention du confort*, Olivier Le Goff s'appuie sur un corpus de publicités des constructeurs automobiles recueillies sur quinze années, auquel il attribue un statut épistémologique particulier :

> La publicité peut être à juste titre considérée comme le mode de représentation par excellence de la modernité. En ce sens, le discours publicitaire occupe une place idéologique à la fois originale et privilégiée. Souvent décriée, parfois incomprise, la publicité peut être considérée comme la « photographie instantanée » d'une époque, avec, pour continuer la métaphore, tout ce que cela comporte de « recadrages » et de « filtres ». Nous partirons de l'idée que cette présence discursive du thème du confort en publicité, outre une certaine « commodité » de langage, est liée à un certain nombre de conditions objectives qui dépassent la seule logique publicitaire et caractérisent « l'ordre du discours » en général. En ce sens, la publicité est à comprendre comme un « haut-parleur » permettant de diffuser largement certaines « idées fortes » ayant cours à un moment donné. [1]

Olivier Le Goff précise que si le confort n'est pas le seul thème développé dans les publicités automobiles, il prend cependant une place de plus en plus importante depuis les années quatre-vingt, devenant « incontournable » : « Le confort est aujourd'hui une des "exigences" du discours publicitaire ». En plaisance, les publicités paraissent dans le journal *Le Yacht* dès le 19e siècle. Le thème du confort y est développé dans les années vingt pour promouvoir de nouveaux équipements se référant à l'aménagement de la cabine. Après-guerre apparaît le thème du « confort en mer », puis, dans les années soixante-dix, celui du « confort au port ». Depuis, les différents thèmes du confort sont déclinés systématiquement dans les publicités des constructeurs et des équipementiers.

Est-ce pour autant qu'il faille considérer le discours publicitaire comme un « haut-parleur » des idées partagées par tous ? Les slogans des publicités sont-ils la voix haute des usagers des bateaux ? Promouvoir telle définition du confort plutôt qu'une autre, assurer qu'un bateau est « confortable » alors qu'il ne permet pas de dormir en mer ne sont-ils pas plutôt des mises en jeu de pouvoirs, c'est-à-dire d'action sur les actions des autres, à savoir sur celle de naviguer ?

[1] Olivier LE GOFF, *L'invention du confort…, op. cit.,* p. 140-141.

Les différents acteurs du système d'approvisionnement en voiliers de croisière utilisent un discours sur le confort à bord s'adressant à chacun, en faisant référence à l'idéal d'un corps à corps réussi avec la matière. Mais la logique du confort n'est pas sans ambiguïté en plaisance, activité physique kinesthésique, lorsque, poussée à l'extrême, elle annule toute sensation et donc, paradoxalement, tout plaisir. C'est bien vers ce côté-là que tend aujourd'hui la recherche exponentielle du confort quand les bateaux proposés à la vente sont dotés d'un confort au port mais dépourvu de celui en mer. Il devient peu plaisant d'y naviguer ; ils restent au port.

L'enjeu de ces discours sur le confort est le pouvoir qui y est attaché, pouvoir qui se matérialise dans les objets produits, ceux-ci facilitant ou supprimant alors certaines modalités d'actions, ici celle de se servir d'un bateau habitable, c'est-à-dire de naviguer tout en l'habitant. Contrairement à la régate littorale et même à la course en haute mer, la particularité de la croisière, côtière ou hauturière, telle qu'elle a été définie depuis la fin du 19e siècle, est de considérer l'habitation du voilier en mer comme faisant partie de la navigation. Or, depuis les années soixante-dix, le travail de conception des croiseurs de petite et moyenne gamme dissocie la navigation, entendue comme performance en vitesse, de l'habitation, alors envisagée au port. Ce choix conceptuel, largement imposé par les constructeurs, n'est pas sans conséquences sur la « matrice de subjectivation » des croisièristes.

L'enjeu de la plaisance se situe dans l'action – on dit « faire » du bateau, naviguer, « sortir » en mer – et non dans la possession d'un objet distinctif – il en existe bien d'autres, plus ostentatoires – ou bien dans une utilisation statique, au port – ce n'est plus un bateau mais un house-boat. C'est dans l'action, en faisant naviguer son bateau que l'on devient un navigateur. Pour Céline Rosselin et Marie-Pierre Julien, « le rapport physique à la matière participe de la construction des êtres humains en tant que sujet ». C'est donc dans l'action de naviguer avec son bateau que le propriétaire se construit en tant que sujet marin, qu'il se « subjectivise ». L'objet n'est pas que le signe matériel d'une culture maritime particulière – la signature d'un architecte reconnu, la marque d'une puissante industrie nautique ou d'un petit chantier breton - mais le lieu même où se produit cette culture.

Les gouvernementalités mises en œuvre définies comme les actions sur les actions des autres, pouvant les faciliter, les infléchir ou les entraver[1] concernent tous les acteurs du système d'approvisionnement. Ainsi, à son bord, le propriétaire peut faire le choix d'équiper son navire de telle manière qu'il peut le manier seul. Même accompagné d'un équipage, il sera donc seul à se subjectiver dans l'action, faisant corps avec l'objet qu'il maîtrise et y prenant du plaisir. Comme par hasard, les équipiers exclus de l'action ne développent pas le goût de la navigation, sujets au mal de mer. Pour lutter contre la naupathie, il est en effet conseillé de participer aux manœuvres ou de barrer. Le confort à bord se sexualise dans les années trente, lorsque les femmes deviennent équipières des époux-capitaines. Aujourd'hui, les voiliers de croisière sont équipés d'éléments de confort domestique que les constructeurs et les architectes attribuent au genre féminin. Quels types de subjectivations la culture matérielle plaisancière contemporaine offre-t-elle aux hommes et aux femmes, jeunes et moins jeunes, avec et sans enfants, néophytes et initiés, riches et moins riches ? Pour comprendre la plaisance contemporaine, il convient de préciser les conditions d'apparition des différentes modalités du confort en mer.

[1] Jean-Pierre WARNIER, *Construire la culture matérielle …, op. cit.*, p. 134.

B. Pour des cruisers rapides, logeables et confortables

Au 19e siècle, l'influence anglo-saxonne sur le yachting français est très importante, la navigation maritime de plaisance s'insérant dans le développement des sports de pleine nature, du goût pour les voyages et du tourisme balnéaire venus d'Angleterre. Les yachtsmen français adoptent donc son vocabulaire – rouf, cockpit, spinnaker, etc. –, ses institutions – yachts clubs –, et ses conventions en architecture navale – cf. l'influence de Dixon Kemp sur les auteurs des ouvrages nautiques français.

Dans quelle mesure l'état d'esprit de l'Anglais Francis Cooke exposé précédemment, promouvant l'augmentation du confortable à bord d'un petit yacht, est-il partagé par les yachtsmen français ? En effet, l'attention portée au confort à bord est en lien avec celui recherché à terre par la société bourgeoise victorienne. Qu'en est-il pour les yachtsmen français ? En 1908, le journaliste J. Dupont commente la série d'articles du yachtsman anglais qu'il a traduits pour lecteurs du *Yacht* :

> Au cours des hivers précédents, alors que l'absence des comptes-rendus de régates nous permettait de disposer de quelques colonnes du journal pour nous occuper de matières de doctrine destinées à faciliter aux nouveaux arrivés leurs débuts dans le yachting, nous avons pu publier presque complètement l'adaptation française de l'intéressant travail anglais de Francis B. Cooke sur les éléments de notre sport. Nous tenons à donner aujourd'hui un dernier article qui, rapproché de l'article précédent (numéro 1508 du 2 février) complètera les indications pratiques que l'auteur, bien anglais à ce point de vue, donne au débutant pour l'aider à se constituer un petit confort, « a snug little den » dont le « cruising-man » échappant un instant au souffle rude de la brise marine, sait si bien apprécier la chaude intimité. Etant donné l'accueil tout particulièrement sympathique que nos lecteurs ont fait à ces articles, nous leur donnerons une suite en quelque sorte, par la publication d'un manuel très pratique et élémentaire de construction d'un petit yacht, permettant à un amateur, souvent doublé d'un constructeur en herbe, d'arriver à construire de ses mains le bateau de ses rêves… […] Bien que certains détails donnés sur les aménagements et l'arrimage intérieur aient pu paraître longs et fastidieux, il m'a semblé pourtant utile de les mettre sous les yeux des lecteurs du *Yacht*. La vie du bord, si étroitement intime au milieu des horizons immenses du large, ajoute un charme particulier à la navigation de plaisance. C'est un vrai « chez soi » que le bateau et le yachtsman convaincu met tout son amour et toute sa coquetterie à s'y entourer d'un élégant confort. Quand la nuit est froide et maussade, quelle intense volupté que de quitter la barre sur laquelle peu à peu les doigts se sont raidis, pour venir s'étendre sur une moelleuse couchette, prendre une tasse de thé réconfortante et se plonger dans quelque lecture captivante ou instructive, bientôt interrompue par l'envahissement d'un sommeil réparateur. Plus le confort intérieur sera grand, plus grande sera l'antithèse délicieuse entre la lutte d'une navigation parfois rude et le tiède enveloppement de voluptueux coussins. Le bien-être dans la vie du bord tient donc une place très importante parmi les charmes du « cruising » et rien ne doit être négligé pour accumuler, dans l'espace exigu dont on dispose, les mille et une chose qui servent à l'assurer. [1]

Les yachtsmen français ont, semble-t-il, été intéressés par les articles de Francis Cooke. En effet, la volonté d'aménager au mieux ce petit chez soi, « antithèse délicieuse entre la lutte d'une navigation parfois rude et le tiède enveloppement de voluptueux coussins », est une constante de la navigation de croisière.

[1] J. DUPONT, « Quelques idées sur le cruising », *Le Yacht*, N° 1556, 1908, p. 2-3.

Tout au long du 19e siècle, il s'agit, pour les adeptes du *cruising*, de fuir les désagréments des villes : pollution, bruit, surpeuplement, contraintes liées au travail. La maison ou l'appartement, pourtant conçus comme havre confortable, tranquille et intime, ne permettent pas d'y échapper complètement : le bruit et les odeurs arrivent par les fenêtres et le bureau n'est guère loin du *home* lorsque les relations de travail sont reçues au salon ou pour le dîner. Le séjour à bord d'un yacht apparaît alors comme un moyen d'échapper vraiment aux contraintes urbaines. Aménagé intérieurement comme un salon, le voilier procure des sentiments de confort et d'intimité exacerbés par l'hostilité de l'environnement marin.

L'article de J. Dupont permet de mettre à jour ce qui semble être une spécificité du yachting français, dominé par le champ de la course, régates littorales ou courses-croisières : l'ambivalence vis-à-vis de l'habitation du yacht. J. Dupont précise bien que la publication des articles tient à « l'absence des comptes-rendus de régates », qui apparaissent ainsi prioritaires sur une réflexion sur la croisière. D'autre part, malgré « l'accueil tout particulièrement sympathique que [les] lecteurs ont fait à ces articles », il ne manque pas de faire remarquer « que certains détails donnés sur les aménagements et l'arrimage intérieur [ont] pu paraître longs et fastidieux ». Ceux donnés avec autant de détails, sur le gréement ou le mouillage, éléments matériels liés à la navigation et non à l'habitation du voilier, ne lui semblent pas aussi pénibles.

En effet, dès la fin des années 1880, on observe dans les colonnes du *Yacht* une joute entre les adeptes du *cruising* et ceux du *racing*. Les propriétaires de cruisers se sentent délaissés et se plaignent de « la faveur réservée jusqu'ici presque entièrement au yachting de course »[1]. Ils précisent que les deux pratiques ne sont pas incompatibles : pourquoi ne pas organiser des régates de cruisers ? « En dehors des manœuvres combinées qui comportent une satisfaction par elles-mêmes, de la pêche que l'on peut pratiquer en commun, du plaisir que l'on éprouve à naviguer en compagnie, des distractions que l'on peut se procurer à terre quand on s'y trouve réunis, on peut éprouver même les joies de la course, mais de la course comprise autrement que dans une journée de régates. »[2] Il convient alors de définir ce qu'est un cruiser, afin d'aligner sur une ligne de départ des bateaux de croisière ayant des caractéristiques communes afin de les faire courir de façon équitable.

1) Définir le cruiser

À partir des années 1890, les nouvelles jauges de courses votées lors de congrès favorisent la conception de racers tournée vers la recherche exclusive de la vitesse : « Doit-on sacrifier tout à la vitesse, et ne convient-il pas plutôt de donner une large part au confortable, à la sécurité et à la solidité tout en soignant les formes ? »[3] L'habitabilité des racers se réduit comme une peau de chagrin et leur légèreté les rend très fragiles. Ce ne sont plus de « véritables yachts » mais des « machines de course ». La polémique enfle en 1896, les défenseurs du cruising accusant la jauge de tuer le marché de l'occasion du yachting, les racers déclassés ne pouvant plus, comme autrefois, devenir dans une seconde vie des cruisers rapides. Ainsi, au tournant du siècle, les jeunes passionnés à la fortune modeste ne peuvent plus, comme leurs aînés de la génération précédente, acquérir un petit yacht de mer « marin » et logeable. Les nouveaux racers, bien plus rapides d'une saison à l'autre, ne permettent plus aux propriétaires de cruisers, mêmes véloces, de s'aligner sur une ligne de départ : « Il faut

[1] « Le cruising », *Le Yacht*, N° 414, 1886, p. 66.
[2] *Id.*
[3] M. PAIMPAREY, « Bateau de promenade et de voyage, maniable pour un homme seul », *Le Yacht*, N° 947, 1896, p. 207.

donc un bateau neuf à peu près tous les ans au yachtsman qui veut maintenir son guidon à la première place. »[1] De plus, le manque d'habitabilité de ces nouveaux racers augmente considérablement les frais d'équipage, les matelots devant alors être logés à terre. Les armateurs de racers sont donc de moins en moins nombreux en France. Les grosses unités de course disparaissent au profit de plus petites, les propriétaires ne voulant plus investir tant d'argent dans des voiliers trop vite déclassés et, de plus, inutilisables en croisière. Or, « la plupart des yachtsmen veulent, à tous égards, pouvoir loger à leur bord et désirent avoir la latitude à la fois de courir avec succès et de se promener à l'aise avec leur bateau. Nous en voyons l'exemple tous les jours sur notre côte bretonne »[2] déclare A. Petitcolin. Défenseurs de la course comme de la croisière s'alarment de la « décadence » du yachting français, concurrencé par le motonautisme en mer et la bicyclette ou l'automobile à terre. Ils espèrent beaucoup de la nouvelle jauge censée restaurer chez les racers l'habitabilité perdue :

> A part sa largeur plus grande et ses formes plus perfectionnées, *Tatiana* se rapproche des cotres logeables et en somme rapides que l'on construisait il y a une dizaine d'années [1888] et à bord desquels les yachtsmen pratiquèrent à la fois la croisière et la course. Malheureusement ce type a presque complètement disparu aujourd'hui et il faut avouer que les racers actuels sont loin d'être aussi nombreux. La course est intéressante, sans doute, mais construire des bateaux très chers et qui ne peuvent servir qu'à la course n'est point à la portée de tous. Il est arrivé que beaucoup d'amateurs qui auraient volontiers fait le sacrifice d'un bateau pouvant servir à deux fins se sont abstenus. Aujourd'hui, on rencontre incontestablement sur nos côtes moins de petits yachts qu'autrefois. Puisse le prochain Congrès, qui dans deux ans, doit se tenir pour étudier à nouveau la question de la jauge, prendre en considération ce fâcheux état de choses et surtout y porter remède. [3]

Cependant, en 1901, un yachtsman s'alarme toujours des effets néfastes de la nouvelle jauge. Il doute que la conférence de Londres prévue cinq années plus tard, en 1906, résolve le problème du manque d'habitabilité des cruisers et la soupçonne même de produire un « bateau étroit à faible déplacement, absolument inhabitable, c'est-à-dire plus mauvais encore »[4]. La séparation entre les « deux branches » de la navigation de plaisance se creuse. L'exaspération des croisièristes est à son comble : « Sous l'empire de la jauge de 1899, aurons-nous enfin des racers plus confortables ? »[5]

Cette polémique permet d'affirmer, qu'en France, à côté d'un yachting de course – dont l'utilité est reconnue tant dans l'amélioration des techniques de construction, de la recherche de vitesse que dans celle de la défense des couleurs nationales -, existe un « mouvement d'opinion » en faveur d'un yachting dit « de promenade » ou de « voyage », en fonction de la dimension du bateau.

Si le racer est une « machine de course » issue de calculs scientifiques et de formules de jauge compliquées, le cruiser appartient à un autre univers, celui de « l'art marin ». « Mais est-ce à dire qu'il soit indispensable ou même nécessaire d'être si marin pour pratiquer la navigation dans notre siècle de machine ? »[6] s'interroge Paul Amrel en 1901, à propos de la disparition de la voile dans les marines professionnelles.

Culture matérielle, identité et subjectivation sont effectivement liées. Il s'agit donc, au tournant du siècle, de définir ce qu'est un « véritable cruiser », la recherche de vitesse

[1] L. S., « Les régates de cruisers », *Le Yacht*, N° 955, 1896, p. 308.
[2] A. PETITCOLIN, *Le Yacht*, N° 1461, 1906, p. 155-156.
[3] J. FAURE, « Le yacht-cruiser « Tatiana » », *Le Yacht*, N° 1037, 1898, p. 40-41.
[4] E. B., *Le Yacht*, N° 1463, 1906, p. 183.
[5] HUBLOT, « Notes de yachting », *Le Yacht*, N° 1205, 1901, p. 177.
[6] Paul AMREL, « La voile est-elle nécessaire pour devenir marin ? », *Le Yacht*, N° 1179, p. 485.

n'étant qu'un de ses nombreux paramètres. « Le cruiser doit réunir trois conditions : être habitable, marin et nécessiter peu d'équipage »[1]. Il s'agit aussi de lancer la conception de bateaux alliant rapidité et emménagements confortables, un « type de construction réellement français » se situant en dehors des normes architecturales dictées par les formules des jauges de course :

> Il faudrait un bateau, ayant des emménagements commodes pour rendre l'existence confortable à bord, pouvant supporter tous les temps, puisqu'on resterait plusieurs jours à la mer, assez stable de forme pour qu'il puisse rester habitable par vent de travers, n'ayant pas trop de tirant d'eau pour entrer plus facilement dans les ports à toute heure de marée, pouvant s'échouer facilement afin de rendre possibles les arrêts dans les avants ports quand le séjour dans une ville doit être de peu de durée ; il faudrait, en un mot, un bateau réellement approprié à la navigation sur notre littoral. Comme on le voit, les amateurs de cruising ont un rôle à remplir et un rôle important. Si les choses étaient ainsi comprises, on verrait peut-être cesser cette dualité qui complique singulièrement le problème de la formule à adopter pour la jauge de course. On veut, en effet, récompenser la vitesse tout en favorisant la création d'un type essentiellement français ou, pour mieux dire, approprié à notre littoral. La chose est difficile, ne serait-ce pas une simplification que de laisser au cruising la solution de la seconde partie du problème ? [2]

Dans le numéro du *Yacht* suivant, paraissent « plusieurs lettres dans lesquelles on nous engage à plaider encore la cause de ceux qui aiment la navigation pour elle-même et non pour la course »[3]. Dix ans plus tard, en 1896, le fossé séparant les adeptes du racing de ceux du cruising se creuse, suite à la jauge de 1892 : « Dès l'apparition du premier yacht à aileron, j'ai eu moi aussi la conviction absolue qu'un abîme allait désormais séparer les "racingmen" des " cruisingmen" ». En effet, les nouveaux racers sont bien trop coûteux et ne permettent pas de faire des promenades maritimes de quelques jours. Pourtant, sur les anciens racers, il était courant de vivre à bord et de faire « des croisières pendant l'intervalle de deux régates »[4]. Leurs propriétaires étaient « de vrais yachtsmen », des « yachtsmen proprement dits, qui habitent leur bateau, vivent à bord et font des croisières pendant l'intervalle de deux régates ».

Deux définitions du yachting s'affrontent : l'une le concevant sous une dimension sportive, comme une lutte entre machines de course, seule la vitesse étant recherchée, l'autre comme un mode de « promenade et de voyage » offrant un logement confortable, afin de vivre un temps de loisir en mer, dans une volonté de rompre avec la société terrestre. C'est pourquoi les partisans du cruising revendiquent l'appellation de « vrais » yachtsmen, naviguant sur un type de yacht qualifié de « marin ». *A contrario,* le racer pur de la fin du siècle, comme le « bulb-keel ou le fin-bulb », offre « pour un minimum de poids et un minimum de résistance à la marche directe, un maximum de voilure ». Le verdict tombe : « En réalité, ce n'est plus un yacht. »[5] Un racer surtoilé qui ne tient pas la mer est un signe que les formes issues des jauges de course ne sont pas bonnes : « Qu'il soit petit ou grand, le yacht étroit, aux flancs maigres, à la voilure exagérée sera un bateau mauvais à la mer. […] Je suis persuadé que les formes les meilleures à la mer donnent le bateau le plus confortable et le plus logeable et cela indépendamment de son tonnage. »[6] Mais qu'est-ce donc qu'un vrai yacht de croisière ?

[1] M. L. S. de Bordeaux, « Les régates de cruisers », *Le Yacht*, N° 955, 1896, p. 308-309.
[2] « Le cruising », *Le Yacht*, N° 414, 1886, p. 66.
[3] « Le cruising », *Le Yacht*, N° 415, 1886, p. 81.
[4] CRONIER du yacht *Valkyrie*, « Les régates de cruisers », *Le Yacht*, N° 945, 1896, p. 184.
[5] H. G., « Les régates de cruisers », *Le Yacht*, N° 954, 1896, p. 292.
[6] A. PETITCOLIN, *Le Yacht*…, *op. cit.*

Un bateau habitable

L'habitabilité du voilier est considérée comme un élément indispensable à l'essence même du yachting. Les joies du cruising sont défendues ardemment par des yachtsmen de la fin du 19e siècle qui ne veulent pas voir disparaître les voiliers de croisière menacés par les nouvelles jauges de course excluant toute habitabilité :

> Moi, avec le 3 tonneaux […], je vais, dès que j'arracherai 48 heures de liberté au labeur professionnel, partir pour un coin de mon adorable côte méditerranée. Et alors, foin des hôteliers désagréables et aux doigts si crochus ! Je vis à bord une vie exquise, délicieuse, idéale. J'oublie tous les soucis, tous les ennuis, toutes les banalités de l'existence. Et, comme on dit, le roi lui-même n'est assurément pas mon frère quand je dors, le soir, dans quelque calanque perdue, doucement bercé par le flot qui vient mourir sur la plage ! Mais tout le monde n'a pas mon courage. Combien j'en connais qui restent à terre, étrangers à notre sport, parce qu'ils veulent et la course et la croisière. Et bien qu'on nous donne des régates de cruisers ! Il n'y aura plus de sacrifiés dans la grande famille du yachting. [1]

Le logement n'est pas la seule propriété du cruiser. La définition du « vrai » yacht de croisière - par opposition au racer qui n'en est pas un - reste identique à celle de 1886 : « Le cruiser doit réunir trois conditions : être habitable, marin, et nécessiter peu d'équipage. »[2]

Une embarcation maniable

Pour l'ingénieur Moissenet[3], si dans les grands bateaux dont le tonnage est supérieur à 10 tx, ou « cruisers de voyage », il est toujours possible de faire « de beaux logements », il n'en est pas de même pour les petits voiliers ou « cruisers de promenade », compris entre 1,90 et 10 tx. Ces derniers sont donc définis par leur « logement, relativement considérable pour le tonnage du bateau ». Par contre, pour les cruisers de voyage, c'est « la proportion de toile, toujours plus faible pour un grand cruiser que pour un racer de même tonnage », afin qu'un équipage restreint puisse le manœuvrer.

S'entendre sur une définition précise des cruisers apparaît à Moissenet comme un acte nécessaire pour être entendu par les institutions du yachting : « Si l'on veut que les cruisers soient puissants : c'est de les bien définir et surtout les définir le plus tôt possible, d'une façon *uniforme*. Faute d'entente entre les Sociétés, le cruiser est *impossible* si la définition du cruiser varie de tel à tel point de la côte […]. Aussi j'eusse désiré que, prenant pour base aussi bien tout autre avant-projet que celui que j'ai élaboré, l'Union des Yachts Français put matériellement créer une Union des cruisers Français. »[4] La définition souhaitée ne doit cependant pas apparaître comme trop contraignante aux architectes afin « qu'ils puissent nous donner des modèles de cruisers aussi rapides que possible et avec tous les perfectionnements des racers, dans les limites du règlement ». Pour Maurice Lanneluc-Sanson, « est un cruiser, tout yacht ayant sous barrots ou sous rouf une hauteur minima de 1m70 ; dont le poids de leste métallique fixe (quille ou gueuses) est au moins égal à la moitié

[1] Louis BARNIER, « Les régates de cruisers », *Le Yacht*, N° 940, 1896, p. 124-125.
[2] L. S., « Les régates de cruisers », *Le Yacht*, N° 955, 1896, p. 309.
[3] « Les régates de cruisers. Le rapport de M. MOISSENET à l'Union des yachts Français », *Le Yacht*, N° 956, 1896, p. 316.
[4] MOISSENET, « Les régates de cruisers. Décisions prises par l'Union des Yachts Français », *Le Yacht*, N° 958, 1896, p. 337.

du tonnage de course ; possédant à bord en course son installation ordinaire de couchage et de cuisine, ainsi que ses approvisionnements normaux d'armement, apparaux, et rechanges ; qui est manœuvré par son seul équipage de croisière régulièrement inscrit sur rôle, ou à défaut, nominativement inscrit sur le certificat de jauge aidé d'un nombre indéterminé d'amateurs »[1].

Un yacht économique

Mais s'agit-il simplement de « limiter » les excès des racers que sont une voilure trop importante, des échantillons de bois trop légers ou un logement trop bas ou trop étroit, pour faire un bon cruiser ? Pour l'architecte C. M. Chevreux[2], un « yacht de croisière » ou « yacht proprement dit », « envisagé comme navire de plaisance » doit réaliser un « *maximum* de qualités nautiques, de sécurité, de confortable et de vitesse compatibles entre elles en même temps que *minimum* de coût d'achat, de coût d'entretien et de navigation », alors qu'un yacht de course « n'a pour objet que de fournir un maximum de vitesse pendant les quelques heures que dure une régate, avec des qualités nautiques tout au plus suffisantes pendant cette durée, et un confortable de plus en plus réduit et actuellement complètement nul, sans d'ailleurs aucune limite aux coûts d'achat et d'entretien ». Il fait remarquer que la vitesse « reste néanmoins commune aux deux sortes de yachts, car si elle est l'unique objectif du yacht de course, c'est aussi un des facteurs importants de l'agrément du yacht de croisière ». Les coûts d'entretien réduits représentent aussi une qualité des cruisers, tout comme leur « capacité habitable confortablement aménagée », leur solidité, leurs qualités nautiques et leur maniabilité par un équipage peu nombreux.

Un croiseur sûr

Pour le Dr E. Pilatte[3], « les qualités primordiales du croiseur sont la sécurité et l'habitabilité ». Par sécurité, il entend « non seulement la puissance à résister au mauvais temps, mais la limitation du danger pour l'équipage dans la manœuvre des grands espars, la possibilité d'échouer ou de talonner un instant sans péril absolu pour la coque, l'atténuation du danger de perdre ses hommes balayés par un paquet de mer, enfin la possibilité de vivre à bord ». En effet, « dans la lutte de vitesse qui se poursuit, on a fini par oublier et par sacrifier complètement les qualités nautiques que tout bon marin doit rechercher dans le navire auquel il confie son existence, celle de son équipage, celle de ses amis, et souvent celle de sa famille ». Ces qualités de sécurité et d'habitabilité apparaissent donc nécessaires pour que la « navigation de plaisance proprement dite » ne s'engage pas dans une « voie dangereuse ». P. Chauchard[4], dans le même ordre d'idée, définit le cruiser comme « le bateau puissant et bien défendu à la mer, malgré la finesse possible de ses formes immergées, à voilure divisée, facilement manœuvrable, possédant un logement confortable où l'on puisse se tenir debout sous barrots, et, qualité première, avoir des pavois, pour assurer un séjour plus agréable sur le pont et plus sûr aussi par grosse mer », « les pavois et la hauteur sous barrots assurant un logement pratique » tant sur le pont qu'à l'intérieur du yacht. Un bateau logeable est à la fois

[1] Maurice LANNELUC-SANSON, « La question des cruisers », *Le Yacht*, N° 984, 1897, p. 32-33.
[2] C. M. CHEVREUX, « La question des cruisers », *Le Yacht*, N° 957, 1896, p. 327.
[3] Dr E. PILATTE, « La question des cruisers », *Le Yacht*, N° 983, 1897, p. 14.
[4] P. CHAUCHARD, « La question des cruisers », *Le Yacht*, N° 985, 1897, p. 45.

confortable et sûr à l'intérieur et à l'extérieur. Ces deux qualités sont liées : s'il n'est pas sûr, il n'est pas confortable et s'il n'est pas confortable alors il manque de sécurité.

L'architecte Adrien Grenier[1] développe la définition du cruiser en ce sens : il doit être « sûr, pour ne pas mettre en péril ses passagers et son équipage », « solide pour résister aux fatigues des croisières prolongées par mauvais temps », « évoluer rapidement », d'un tirant d'eau « suffisant pour assurer sa sécurité » tout en n'étant pas « excessif à cause de la gêne » en eau peu profonde et dans les ports à marée, « pouvoir échouer facilement, sans danger et sans prendre une position qui le rende inhabitable ou l'expose à des avaries », « maniable par tous les temps et pour un équipage relativement restreint, pour cause de sécurité et d'économie », « avoir une bonne marche, surtout au près » pour se sortir vite des passages dangereux et enfin « avoir de bonnes qualités de tenue et de confortable, de façon à rendre possible la vie prolongée à bord en mer, sans fatigue excessive ». Un bateau confortable est celui qui permet la vie prolongée en mer dans les meilleures conditions, alliant donc facilité de manœuvre, sécurité et agrément : « "Rien ne sert d'aller vite, il faut arriver entier". Et quand c'est pour son plaisir que l'on navigue il ne suffit pas d'arriver entier, il faut aussi arriver agréablement ; il faut que le temps passe vite même si le bateau marche doucement » déclare Pierre Boissaye[2].

La recherche du confortable à bord d'un voilier destiné à faire de la croisière est donc complexe et ne se limite pas au moelleux des coussins du salon. Au tournant du siècle, il s'agit de définir le confortable du cruiser *en navigation*. L'idée d'un confort d'habitation lié exclusivement aux aménagements intérieurs n'apparaît que plus tard, dans les années trente, lorsque l'idéal du confort ménager né aux États-Unis se développe en France dans les classes bourgeoises.

La polémique entre les adeptes du pur racing et du cruising débute dès le début des années 1880, enfle avec les effets des nouvelles jauges de 1892 et 1896 et cesse après l'adoption de la jauge internationale de 1906. Elle débouche sur une définition très complète de l'idée du « véritable yacht de navigation de plaisance » associant les qualités de vitesse et les techniques de construction issues de l'émulation des régates nationales et internationales à celles marines nécessaires à la vie en mer. Pour défendre l'idée et la pratique de la plaisance de promenade et de voyage contre la logique de la vitesse à tout prix, les yachtsmen du tournant du siècle définissent le type du cruiser et souhaitent se fédérer en une Union nationale des croiseurs.

2) Favoriser la construction des cruisers

L'organisation de régates réservées aux cruisers permettrait de maintenir la pratique de la « vraie » navigation : « Si l'on n'y veille, les régates deviendront l'apanage exclusif de ceux qu'en une précédente étude nous appelions les "racingmen". Les "cruisingmen" se tiendront isolément, à l'écart. Il n'y aura plus de yachtsmen. […] *Qu'on nous donne des régates de cruisers !* » proclame l'architecte Emile Soinet. Les courses sont en effet considérées comme « l'élément vivifiant par essence du yachting », tant par la stimulation de la construction navale que par l'entraînement qu'il procure à l'équipage, en l'empêchant de « s'engourdir en une constante quiétude, en une constante certitude que tout est au mieux à

[1] Adrien GRENIER, « La question des cruisers », *Le Yacht*, N° 986, 1897, p. 56-57.
[2] Pierre BOISSAYE, « La question des cruisers », *Le Yacht*, N° 987, 1897, p. 70.

bord »[1]. La pratique de la régate est donc, pour un équipage de cruiser, un gage de sécurité en croisière.

Il convient de créer des « cruisers rapides », c'est-à-dire des bateaux « rapides, suffisamment confortables et extrêmement marins » : « Quand les régates de cruisers seront organisées, verrons-nous construire à nouveau ces bateaux d'un type alliant la rapidité et le confortable ? On peut l'espérer et ce serait un grand bien pour le yachting [car] l'immense majorité de nos yachtsmen ne veut pas d'un 10 tx bulb sur lequel la vie n'est pas possible, et qui offre de grands inconvénients dans nos ports à marée et généralement peu profonds de l'Atlantique. »[2] Pour Emile Soinet, cette aspiration à la vitesse dans la conception des cruisers manque car « la rapidité d'un cruiser est [considérée comme] une qualité de pur luxe, inutile, et qu'il vaut mieux sacrifier à l'obtention d'un peu plus de confortable »[3]. Or, « les cruisers rapides sont les plus intéressants » car ils « sont ceux dont les progrès se répercutent sur la marine de pêche et de commerce »[4] déclare M. Moissenet, ingénieur au corps du génie maritime et membre de l'Union des yachts français. Il est donc dommage qu'ils disparaissent au profit des purs racers et des cruisers peu rapides.

Le débat porte sur la séparation ou non des croiseurs et des racers en régate. L'enjeu est financier, les courses étant récompensées par des prix non négligeables. Pour ne pas léser les propriétaires de racers, l'Union des yachts français prend la décision, en 1896, de ne pas définir le cruiser sans prendre l'avis de l'ensemble des sociétés nautiques avant le congrès de 1900 et de seulement « tolérer » les régates de cruisers. Leurs propriétaires devront, en attendant, se contenter d'« une satisfaction bien platonique »[5] lors des remises des prix. Pour M. Lanneluc-Sanson[6], il faut encourager « l'industrie nationale » en offrant de gros prix aux propriétaires de yachts de construction française.

Des régates pour encourager la construction

Les prix attribués motivent en effet les yachtsmen à participer et, du coup, « encouragent la construction ». Il faut en effet mobiliser les institutions nautiques qui organisent les régates distinctives pour que les architectes français ne renoncent pas à se pencher sur les plans de nouveaux « cruisers rapides » : « Contrairement à l'idée reçue, il est très important d'étudier les plans d'un cruiser ; les besoins du cruising sont tout différents de ceux du racing et on s'exposerait à des mécomptes, si l'on se laissait aller à croire que le premier bateau venu, coureur déclassé, pourra convenir. »[7] Un yachtsman s'alarme de la réflexion « d'un de nos meilleurs constructeurs, le soir de la première journée de courses à Cannes : " Mon cher ami, me disait-il, nous faisons trop solide, et trop stable. C'est pourquoi nous sommes battus ". J'espère sincèrement qu'il n'y a là qu'une boutade, car on peut faire à la fois rapide et solide. On en a la preuve, et il est encore temps de revenir sur des erreurs dangereuses. […] Faut-il sacrifier à un succès aléatoire tant de qualités précieuses dont nous citerons seulement l'habitabilité et la solidité. Car ce n'est un secret pour personne que la

[1] Émile SOINET, « Régates de cruisers », *Le Yacht*, N° 938, 1896, p. 101.
[2] CRONIER du yacht *Valkyrie*, « Les régates de cruisers », *Le Yacht*, N° 945, 1896, p. 184.
[3] Emile SOINET, « Régates de cruisers »…, *op. cit.*, p. 102.
[4] « Les régates de cruisers. Le rapport de M. MOISSENET à l'Union des yachts Français », *Le Yacht*, N° 956, 1896, p. 316.
[5] MOISSENET, « Les régates de cruisers. Décisions prises par l'Union des Yachts Français »…, *op. cit*.
[6] M. LANNELUC-SANSON, « La question des cruisers », *Le Yacht*, N° 989, 1897, p. 95.
[7] « Le yacht de 6 Tx « Nat II » », *Le Yacht*, N° 941, 1896, p. 137.

plupart des nouvelles machines peuvent à peine survivre à une course un peu dure »[1]. L'architecte Chevreux précise en quoi la conception d'un yacht de croisière n'est pas moins noble que celle d'un racer, présentant ainsi « des problèmes particuliers, non moins importants et non moins difficiles » : « La recherche des meilleures qualités nautiques, de la plus grande sécurité (solidité et durée de construction), du plus grand confortable, jointes à une vitesse aussi élevée que possible, est un problème aussi intéressant et en somme plus complexe que celui de la recherche exclusive de vitesse. »[2]

Pour les yachtsmen s'exprimant dans le journal, il convient de favoriser le développement de petits cruisers rapides répondant aux desiderata des nombreux « amateurs peu fortunés qui naviguent et manœuvrent eux-mêmes, presque sans salariés » : « C'est pour ceux-là qu'il est utile et intéressant d'arriver à créer la classe des semi-racers ou plutôt des petits cruisers confortables et de bonne marche. Je dis créer, car les yachts qui réunissent ces qualités sont infiniment rares : la majeure partie des 3 à 5 tx de bonne marche ont une chambre de $1^{m}15$ à $1^{m}30$ de hauteur au maximum »[3], ce qui n'est pas suffisant en terme de confortable. Or, il est possible de concevoir des petits yachts à la fois économiques, maniables, confortables et rapides qui ne soient pas pour autant des « sabots », comme l'a montré Émile Soinet en 1890 en concevant le yacht de 3tx *Coppélia*.

Retrouver une construction « rationnelle », « réunissant dans un même type les qualités du coureur et celles du cruiser en effectuant certaines modifications indispensables n'est pas du domaine de l'utopie » affirme P. Amrel[4]. Il s'agit d'encourager le développement du yachting qui connaît au début du siècle une certaine désaffection de la part des « jeunes » lui préférant de nouvelles activités de loisir moins onéreuses comme la motocyclette. Celle-ci procure au jeune « bien mieux l'illusion de la liberté, quand, avec sa valise derrière, et la route blanche devant lui, il dévorera les kilomètres à la recherche d'horizons nouveaux »[5]. Ce jeune lecteur déplore qu'on ne parle que « de course, et uniquement de course. Or, si dans les sports nautiques, il est quelque chose qui éloigne le débutant, c'est surtout le bateau de course, qu'il s'appelle monotype, 5 mètres ou demi-tonneau. Cela tient à ce que le jeune homme, surtout si c'est un fervent de la mer (comme il y en a tant chez nous, contrairement à l'opinion commune), fait passer l'idée de la navigation, de voyage, de promenade même, bien avant la régate ».

Organiser des concours de plans

Ces protestations visant à préserver l'habitabilité des voiliers même lorsqu'ils sont rapides donne lieu à des études architecturales organisées lors de concours. En janvier 1901 le journal *Le Yacht* ouvre un concours « pour un plan de cruiser rapide ». Les concurrents doivent réaliser les plans d'un « bateau rapide de voyage et de promenade » : ils doivent donc « donner à leurs bateaux le plus de rapidité possible, dans la mesure compatible avec le confort désirable, car il ne s'agit pas d'un simple boat-house, mais d'un cruiser ayant assez de vitesse pour faire de bonnes traversées et pour affronter sans désavantage les courants de marée parfois violents de nos côtes. Ce ne sera pas toutefois un bateau de course »[6]. Cependant, le cruiser conçu n'est pas fait pour les fortunes modestes, le règlement imposant

[1] C. B., « Le régates de la Méditerranée », *Le Yacht*, N° 948, 1896, p. 219.
[2] C. M. CHEVREUX, « La question des cruisers », *Le Yacht*, N° 957, 1896, p. 327.
[3] V. M., « La question des cruisers », *Le Yacht*, N° 992, 1897, p. 128-129.
[4] P. AMREL, « Le yachting français et son avenir », *Le Yacht*, N° 1221, 1901, p. 369.
[5] UN JEUNE, « Le recrutement du yachting », *Le Yacht*, N° 1517, 1907, p. 221-222.
[6] « Deuxième concours de plans du journal le « Yacht » », *Le Yacht*, N° 1194, 1901, p. 43.

une longueur de 14 mètres à la flottaison : les plans sélectionnés par le jury varient ainsi entre 15 et 20 tonneaux.

À la même période, le journal publie une série d'articles sur « le yachting à bon marché ». Les auteurs – des lecteurs - promeuvent la transformation de petits bateaux de pêche dotés de bonnes qualités nautiques en yachts de plaisance. Il est en effet aisé « de les rendre très facilement habitables »[1]. En comparaison, les petits monotypes conçus pour les régates apparaissent trop chers et pas assez marins. En 1902, *Le Yacht* ouvre alors un nouveau concours de plan « ayant pour objet un monotype de promenade, destiné à la navigation soit en rivière soit en rade, ou dans un estuaire, maniable pour un homme seul, mais cependant susceptible de prendre part à des régates »[2], d'une longueur maxima de flottaison de 4 m 50 et d'un prix de construction inférieur à 1 000 Francs [par comparaison une bicyclette est estimée entre 250 et 300 Francs]. Le journal reçoit de nombreux projets de « grande qualité » prouvant tout l'intérêt porté, en France, pour ces petits yachts de promenade. Les deux gagnants *ex aequo*, Gaston Grenier et J. Nelquer, ont proposé respectivement un quillard et un dériveur.

Une nouvelle jauge internationale est adoptée en 1906. Pour Nestor, elle « paraît avoir résolu de façon suffisante le problème de la production d'un yacht de course robuste, bon marin, habitable et avec cela rapide. […] Dans les 10 mètres, qui correspondent à nos 5 tonneaux un peu agrandis, on aura facilement $1^{m}75$ sous clairevoie ; on pourra avoir un bon cockpit, et avec des yachts hauts de bord, bien lestés, bien voilés, on reviendra à peu près à la navigation d'un 10 tonneaux il y a quinze ans, avec, en surcroît, beaucoup plus de vitesse et de confort. »[3] Des séries de petits « monotypes de croisières »[4] apparaissent, tandis que l'adjonction d'un moteur auxiliaire se fait sur de grands comme de plus petits voiliers[5]. Le motonautisme concurrence directement la navigation à voile.

En 1909, le journal lance une étude de « Séries de cruisers rapides, habitables, marins à dimensions et à prix minima »[6] d'une longueur maxima à la flottaison de 5 m 50, « suffisante pour tenir la mer » et permettant « en outre l'installation d'une petite cabine et d'un cockpit. Elle correspond à la longueur des anciens un-tonneau » : « Les bateaux de cette série seront des cruisers, le moins coûteux possible, sans pour autant perdre l'habitabilité et la bonne tenue à la mer […]. Les bateaux seront du genre "Knock-about"[7], et utilisable aussi bien pour la course que pour la croisière. Un yachtsman les a déjà baptisés : "la bonne à tout faire"… » Ils doivent être équipés de « sévères moyens de sécurité » et être aptes à « loger son équipage. C'est à cette seule condition qu'on peut développer la vie en mer ».

[1] COLOMBIERE, « Le yachting à bon marché », *Le Yacht*, N° 1204, 1901, p. 162.
[2] « Troisième concours de plans du journal « Le Yacht » », *Le Yacht*, N° 1248, 1902, p. 65.
[3] NESTOR, « La saison du yachting en 1906 », *Le Yacht*, N° 1489, 1906, p. 599.
[4] « Les nouveaux monotypes de croisières », *Le Yacht*, N° 1546, 1907, p. 711.
[5] « Le yacht à moteur auxiliaire de M. Desbrières », *Le Yacht*, N° 1550, 1907, p. 739.
[6] C. RAILLARD, DE COTIGNON, PRAT-CARRABIN, Marquis DE LA JAILLE, GRENIER, « Séries de cruisers rapides, habitables, marins à dimensions et à prix minima », *Le Yacht*, N° 1619, 1909, p. 182.
[7] Le « knock-about », qui signifie « bon à tout », est apparu aux Etats-Unis. Il est devenu à la fin du siècle un type de bateau « tout à fait populaire, car nul yacht n'offre pour sa taille plus d'agréments dans les courses, le confortable de l'installation intérieure, la stabilité et la bonne tenue à la mer n'ayant pas été sacrifiés à la vitesse.[…] Avec un cockpit étanche ces embarcations peuvent affronter les plus mauvaises mers et un rouf de 20c/m environ leur donne une hauteur raisonnable, tandis que leur faible tirant-d'eau de 1 m 40 à 1 m 50 maximum leur permet d'entrer dans tous les ports à demi marée. » in « Les régates de cruisers », *Le Yacht*, N° 954, 1896, p. 292.

Malgré tous ces efforts, les régates de cruisers tant désirées dix ans plus tôt n'ont pas le succès escompté, les yachts étant trop chers, même dans les petites séries des 6 m. Un lecteur naviguant sur la côte bretonne propose de développer des cruisers mieux adaptés à la navigation maritime comme la série extra-réglementaire des 8 m 50 : « Voila donc créée la série des débutants. Avoir pour 2.500 à 3.000 francs un petit yacht robuste, mouillant peu, sûr à la mer et stable, portant sa voilure par presque tous les temps, gréé à deux voiles pour être manœuvrables par un seul homme, marchant bien et assez habitable pour vous permettre d'excursionner. »[1] Ainsi, M. et Mme Dauchez, aidés par deux matelots, « n'ont pas hésité à passer le Raz ».

Paradoxalement, il semblerait que le développement du moteur auxiliaire a permis au petit yachting de séduire un nouveau public. En effet, un voilier équipé d'un moteur annexe coûte moins cher qu'un canot automobile et offre des « commodités »[2] multiples comme de ne plus être encalminé, d'« effectuer dans de bonnes conditions, les manœuvres d'entrée et de sortie des ports, d'étaler un certain courant, de franchir une passe vent debout, etc. ». De plus, les nouveaux moteurs se logent facilement dans les anciens voiliers et « n'affectent en rien les formes du bateau, qui restent celles d'un pur voilier ». À l'aube de la Première Guerre mondiale, le moteur auxiliaire devient un élément du confort à bord des voiliers de croisière.

C'est aussi en 1914 qu'est créée officiellement l'Union nationale des croiseurs (UNC), instance souhaitée dès 1896 par l'ingénieur Moissenet. Le terme français de « croiseur » remplace celui anglais de « cruiser ». L'UNC aspire « à regrouper sous son guidon tous les yachtsmen, si nombreux en France, qui, en se livrant principalement à la promenade et à la croisière, n'ont pas pour cela renoncé aux émotions de la course »[3]. Il convient alors de définir à nouveau le terme de croiseur, non pas pour « mettre fin à la polémique séculaire engagée sur la différence entre le "croiseur" et le "coureur" », mais pour déterminer les yachts susceptibles de porter le guidon : « La définition du "croiseur" doit donc être aussi élargie que possible pour s'étendre du house boat familial aux confins du racer dernier cri : ce dernier, toutefois, sera tenu à l'écart, tout y étant sacrifié à la vitesse ». Le croiseur a donc, contrairement au coureur, « une voilure modérée », « une construction solide », « un espace intérieur suffisant » et « des aménagements assez développés pour permettre à son propriétaire et à son équipage d'y vivre pendant de courtes croisières estivales, avec le confort raisonnablement exigible dans un bateau de ce tonnage ». Le terme de confortable a disparu, ainsi que l'idée d'agrément à vivre à bord pendant la navigation. Avant de préciser ces changements, il convient de définir ce que sont, au 19e siècle, les éléments du confortable à bord.

3) Les éléments du confortable au 19e siècle

L'intérêt des yachtsmen de la fin du 19e siècle pour les petits bateaux est dû à son coût de construction et d'entretien limité, à sa maniabilité qui permet d'envisager une navigation en solitaire et au défi architectural que représente l'aménagement d'un logement

[1] ARVOR, « régates de cruisers », *Le Yacht*, N° 1716, 1911, p. 59-60.
[2] H. DUBS, « Les bateaux mixtes », *Le Yacht*, N° 1866, 1913, p. 807-808.
[3] UNION NATIONALE DES CROISEURS, « Mémoire sur le croiseur, présenté par Louis Dyèvre, membre du Y.-C.-F. et de l'U.-N. C. », *Le Yacht*, N° 1884, 1914, p. 245.

confortable dans un espace restreint : « Dans les grands, on trouvera, pour ainsi dire toujours, le moyen d'installer un logement plus que suffisant ; dans les petits yachts, au contraire, il faut déployer beaucoup d'ingéniosité pour obtenir le maximum d'habitabilité avec le minimum de place. »[1]

L'architecte Émile Soinet réalise en 1890 les plans de *Coppélia,* un petit yacht de 3 tonneaux réunissant toutes les qualités alors recherchées par les amateurs de croisière : petite taille, faible coût de construction « abordables par conséquent aux fortunes modestes », bonne tenue à la mer, vitesse et confortable. Sept ans plus tard, son propriétaire prend la plume pour attester des performances de ce « semi-racer », ou « petit cruiser confortable et de bonne marche », tant en régates qu'en croisière. Ne serait-il pas le modèle de bateau à développer ?

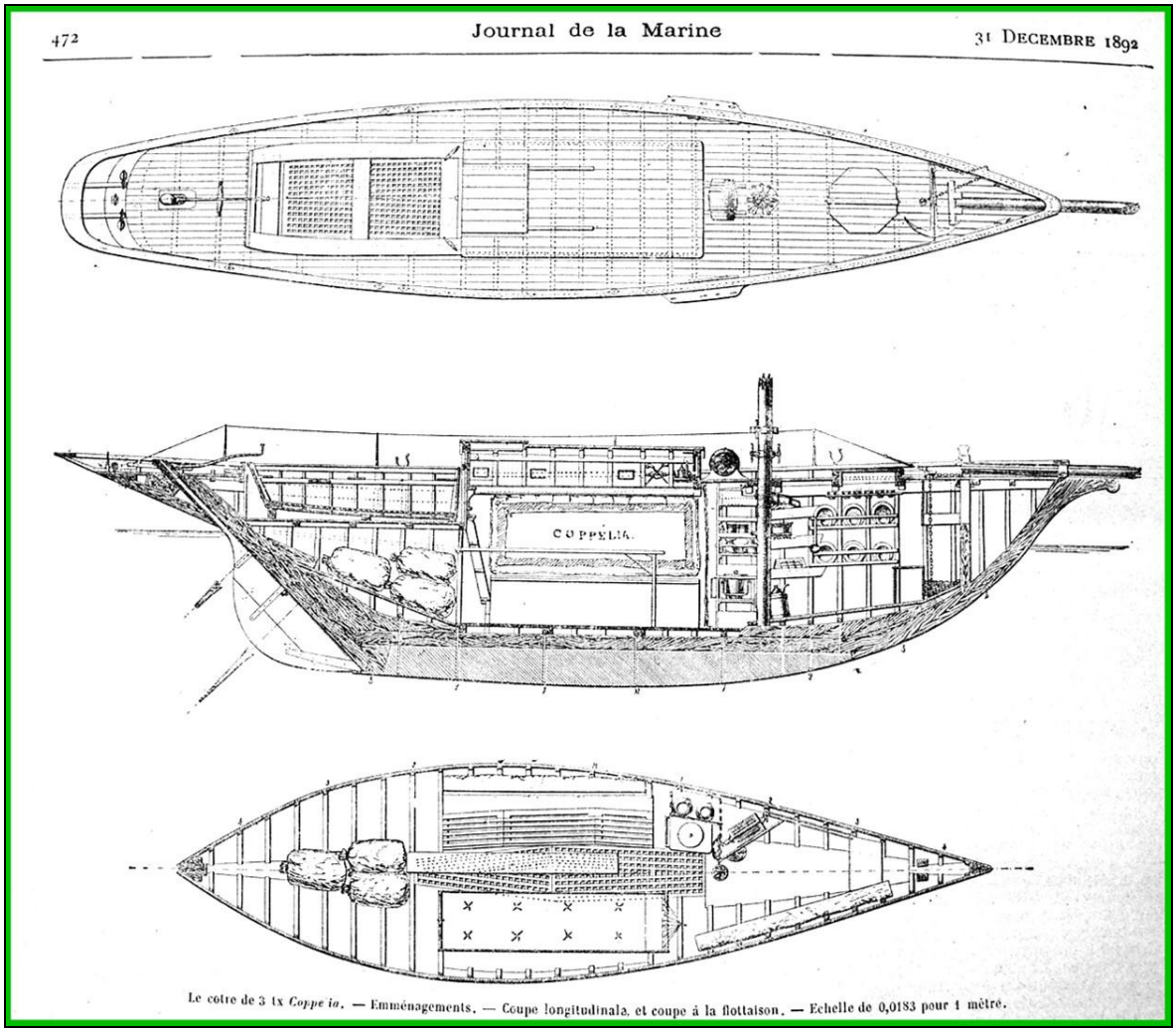


Figure 144 : « Le cotre de 3 tx *Coppélia,* - Emménagements. – Coupe longitudinale à la flottaison. – Echelle de 0,0183 pour 1 mètre », in Émile Soinet, « Le confortable dans un trois tonneaux de courses », *Le Yacht,* N° 773, 1892, p. 472.

> Personne ne niera qu'il y ait intérêt pour [les yachts au-dessous de 10 tx et particulièrement ceux de 3 à 5 tx] à obtenir autant que possible la vitesse maxima et le meilleur cap, sous peine d'être drossés sur les roches, de ne pouvoir entrer en rade ou dans le port, et d'être obligés de mouiller sans abri, au large de côtes qui sont plutôt inhospitalières dès que les ports que l'on y rencontrerait sont fermés par la baisse de la marée ou la violence du courant de jusant. Personne ne niera non plus qu'il y ait intérêt, sur ces mêmes petits yachts bons marcheurs, à avoir une chambre habitable, où l'on

[1] A. PETITCOLIN, *Le Yacht*…, *op. cit.*

> puisse, après un grain de pluie, et une fois rentré à l'abri, se changer à son aise et se reposer confortablement. Personne ne niera enfin qu'il y ait intérêt, sur ces mêmes petits yachts, à naviguer par les plus gros temps, compatibles avec leurs dimensions sans prendre une douche à chaque lame que l'on rencontre. [1]

En effet, le confort de *Coppélia* est tel « qu'une dame ait pu y accompagner son mari de Nantes à Concarneau, sans mettre pied à terre ». De plus, ses performances en mer sont confirmées lorsqu'en participant aux régates de la côte bretonne, « *Coppélia* bat en temps réel, sauf *Guimili*, tous les bateaux de plaisance confortables de la région, d'un tonnage égal ou supérieur au sien » ; il en est de même dans les deux saisons suivantes, avec, de plus, un équipage peu entraîné. Lors d'une traversée automnale de Nantes à Cherbourg, pas une seule goutte d'eau n'a mouillé l'équipage et « au plus près, *Coppélia* faisait le même cap que les 10 tx anglais, et ne dérivait sensiblement pas ». Pour ce propriétaire enthousiaste, ce type de yacht « serait pratiquement infiniment plus rapide en route que ne le sont les machines de régate quand elles vont d'un port à l'autre sans leur armement complet » et n'aurait donc rien à envier aux plus performants racers qui, une fois en mer, ne sont plus de « véritables yachts » sur lesquels il est possible de vivre confortablement et en sécurité.

La définition du confortable de *Coppélia* s'entend donc comme relevant à la fois du travail d'aménagement d'un espace habitable et du dessin d'un yacht aux formes performantes apportant tant vitesse que stabilité et solidité en mer. En 1892, Émile Soinet précise toute la complexité de la notion de « confortable » : « Le confortable est une qualité des lieux habités qui varie avec la nature et l'éducation des personnes qui les habitent. Sans discuter d'une façon générale cet axiome, nous savons tous qu'il trouve son application dans les aménagements de yachts plus peut-être que partout ailleurs. »[2] Selon l'âge et le statut social des yachtsmen, les attentes vis-à-vis du confortable changent. Cependant, Émile Soinet relativise l'importance du luxe et du confort des emménagements en mer : « Ce yacht somptueusement aménagé donnera-t-il le summum du confortable ? Oui et non. » Ainsi, le confort en mer ne dépend qu'en partie des aménagements intérieurs qui y sont réalisés, le plaisir de naviguer se réalisant tant sur le pont, au contact des embruns et des paquets de mer qu'à l'intérieur d'une cabine adaptée aux particularités de l'environnement marin :

> S'il s'agit de franchir une passe dangereuse sous la voile de cape, la pluie et les embruns ne me feront pas quitter la barre ; les paquets d'eau qui m'inondent sont de vieux amis, d'allures peut-être un peu brusques, mais avec qui l'on aime renouer de temps à autre connaissance ; si, traîtreusement, les éclaboussures d'une lame sourde se glissent entre mon col de chemise et ma nuque, et font courir un frisson le long de mon épine dorsale, la bouteille de tafia, passée de main en main, et tutoyée à même le goulot me fera, à son tour, vibrer jusqu'aux moelles d'un frisson réconfortant. Mais, au moins que le danger passé et l'ancre mordue sur bon fond de rade, je puisse, dans la cabine hâtivement gagnée, éparpiller autour de moi mes effets imbibés d'eau, sans craindre de tacher la soie d'un couvre-lit ou le velours d'un divan, et que rien ne retarde la joie intense que j'aurai à me retrouver, après tant de vicissitudes, dans des vêtements secs ! Ainsi, suivant nous, le confortable, c'est la sensation d'avoir sous les pieds, pendant la lutte, un vaillant bateau, qui, bien conduit, fera son devoir, et la certitude de disposer au mouillage d'une cabine où l'on ait toutes ses aises, où l'on ne subisse la gêne ni d'un espace à habiter trop restreint ni d'un ameublement trop luxueux à respecter. [3]

[1] V. M., « La question des cruisers », *Le Yacht*, N° 992, 1897, p. 128-129.
[2] Émile SOINET, « Le confortable dans un trois tonneaux de courses », *Le Yacht*, N° 771, 1892, p. 453.
[3] *Id.*

Le confortable d'un bateau s'apprécie donc tant à ses qualité marines qu'à celles de se aménagements permettant d'être à l'aise, sur le pont et dans la cabine, en navigation comme au mouillage. Émile Soinet détaille les caractéristiques du confortable recherché par les cruisermen.

Manœuvrer facilement

Coppélia a été conçu de manière à pouvoir être manœuvré par son propriétaire aidé d'un seul matelot : « Il faut qu'il puisse : 1-hisser et étarquer à lui seul la grand'voile. 2-bordant un aviron, son matelot de l'autre, et les voiles amenées, parcourir sans trop de courbatures trois ou quatre milles en eau immobile ou remonter sur une longueur de 250 mètres un courant de 2 ou 3 nœuds. 3- Par brise à deux ris, lever seul son ancre, la mouiller et déraper à nouveau. »[1] Le bateau doit aussi pouvoir remonter au vent facilement et ne pas être trop dur à barrer. Un yacht de trois tonneaux bien tracé « doit être marin, sûr à la mer et stable. Il mouillera peu et comme il pourra porter sa voilure par presque tous les temps, on pourra sans hésiter le gréé à deux voiles sans beaupré comme le knock-about américain, un seul matelot suffisant à la manœuvre »[2].

Des systèmes d'aide à la navigation « commodes » comme les voiles à rouleau sont proposés aux lecteurs du yacht : « Les avantages des focs à rouleau ont depuis longtemps été reconnus par les propriétaires des petits yachts, en particulier pour les yachts qui sont manœuvrés par un homme seul ou un équipage peu nombreux. Soit pour appareiller, soit pour venir au mouillage ou au port, il est très commode de pouvoir établir ou serrer le foc instantanément ; et en particulier quand il s'agit de prendre un corps-mort par brise fraîche, il est particulièrement pratique de pouvoir serrer le foc sans quitter la barre. »[3] L'auteur présente un nouveau système à tambour grâce auquel la voile s'enroule autour de sa ralingue.

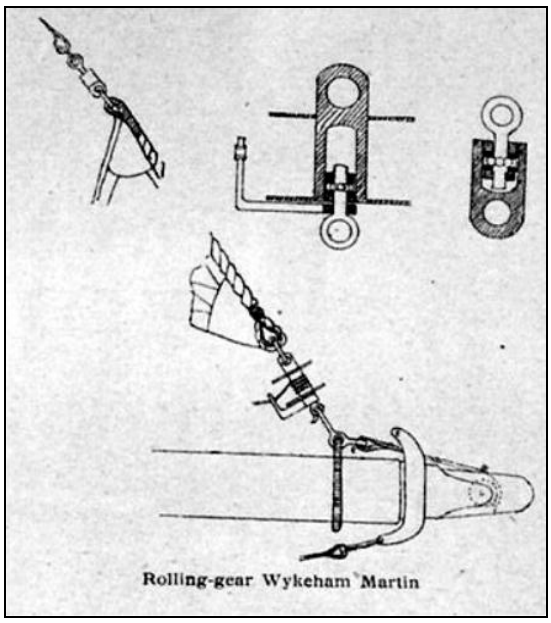


Figure 145 : Système d'enroulement de foc sur tambour ou « Rolling-gear Wykeham Martin », in *Le Yacht*, N° 1610, 1909, p. 39.

[1] Émile SOINET, « Le confortable dans un trois tonneaux de courses »…, *op. cit.*
[2] H. G., « Les régates de cruisers », *Le Yacht*, N° 954, 1896, p. 294.
[3] T. M., « Le système Wykeham Martin pour l'enroulement des voiles », *Le Yacht*, N° 1610, 1909, p. 39.

Pour l'anglais Francis B. Cooke[1], si le système du foc à rouleau présente l'avantage, pour le yachtsman, de ne pas être « obligé de changer de foc quand on prend un ris dans la grand'voile », il présente aussi des inconvénients et conseille de ne pas l'utiliser en croisière. En effet, enroulé, le point d'écoute du foc, placé trop bas, risque d'offrir de la résistance aux paquets de mer et donc de casser le bout-dehors. De plus, « le va-et-vient du rouleau glisse souvent en dessous du rebord et s'enroule autour du pied de l'étai. Cela oblige à aller au bout du bout-dehors, et s'il y a un peu de mer, lorsque cet accident arrive, l'amateur peut prendre un bain capable de le dégoûter des focs à rouleau ». Si le foc est placé non pas sur le bout-dehors mais sur l'étrave, il risque d'user prématurément l'étai. En outre, ce système pose la question de la bonne conservation de la voile qui reste à poste : « La laize de chute d'un foc à rouleau étant toujours à l'extérieur quand la voile est ferlée, non seulement devient sale mais est aussi bientôt déformée et faseye quand la voile est établie ». Un étui est « ennuyeux » à mettre et ne permet pas l'aération nécessaire empêchant les moisissures. Francis Cooke souligne pour finir le surpoids apporté par ce système ainsi que son « aspect disgracieux ».

Un système d'enroulement de la grand-voile sur le gui – la bôme actuelle –, appelé « système Turner », est très connu outre-Manche au début du 20e siècle : « Avec ce système simple et extrêmement pratique, la voile peut être mise à bas ris en quelques secondes, et il est absolument indifférent que le yacht soit au vent arrière ou au plus près au moment où on prend le ris. »[2]

À partir des années 1910, le moteur auxiliaire est considéré tant comme une aide à la navigation qu'un élément de confort : « Ce petit yacht, qui ne doit pas connaître les ennuis du calme plat, est muni d'un petit moteur simple et robuste. […] Le moteur, mis en marche de la cabine, est facilement accessible du cockpit en soulevant la planche qui sert de bridge-deck (cette planche sert aussi de siège pour un des deux passagers). »[3] Le petit yacht doit être également simple à manœuvrer - « la voilure est modérée et facile à manier » et à transporter – « Aucun des espars ne dépasse 6 m 50 et le transport économique par chemin de fer est ainsi assuré. Une boucle de levage rend l'élinguage des plus simples ».

Naviguer en toute sécurité

« J'estime qu'en matière de croisière, écrit Pierre Boissaye en 1897, on devrait toujours avoir présente à l'esprit cette maxime de La Fontaine que je parodie un peu : « Rien ne sert d'aller vite, il faut arriver entier » […] Un cruiser ne peut être qu'un bateau très marin, il ne saurait l'être trop. La mer ne badine pas avec les conceptions téméraires et les fait toujours payer trop cher. »[4]

Pavois et filières pour ne pas tomber

Émile Soinet équipe *Coppélia* de « fargues », de « chandeliers de filière » et « d'une filière en filin d'acier à 40 c/m au-dessus du pont » : « Les coureurs de régates spécialistes n'en eussent pas voulu. N'empêche que les fargues et la filière ont, à plusieurs reprises,

[1] Francis B. COOKE, « Quelques idées sur le cruising [traduit du *Yachtsman* par J. DUPONT] », *Le Yacht*, N° 1447, 1905, p. 755.
[2] Francis B. COOKE, « Quelques idées sur le cruising [traduit du *Yachtsman* par J. DUPONT] », *Le Yacht*, N° 1446, 1905, p. 743.
[3] G. L. G., « Yacht à moteur auxiliaire habitable pour deux personnes (Long. Totale 6m50). Projet dessiné aux Chantiers Grenier-Lemarchand au Havre », *Le Yacht*, N° 1883, 1914, p. 229.
[4] Pierre BOISSAYE, « La question des cruisers »…, *op. cit.*

empêché quelqu'un de l'équipage de tomber à l'eau. […] Il y a donc tout lieu, pour la sécurité, de faire le sacrifice de la perte de vitesse qui accompagne les fargues »[1]. De même, en 1898, le pont du yacht-cruiser *Tatiana* « est entouré d'une petite fargue en bois et d'une filière supportée par des chandeliers en fer zingué »[2]. À la même époque, P. Chauchard[3] affirme qu'un bateau sans pavois ne peut pas être reconnu comme un véritable cruiser. Le pont doit être un espace de sécurité. Ainsi, Georges Soé considère que la surface du pont facilite « beaucoup la manœuvre des voiles, lorsqu'il s'agit surtout soit de changer un foc, soit de prendre des ris dans la grand'voile d'un côtre »[4]. Il doit donc pouvoir être praticable quel que soit le temps.

Echouer

Sur un petit yacht à moteur auxiliaire, les qualités d'échouage sont décrites comme pouvant se faire « dans de bonnes conditions de sécurité : le yacht serait pratiquement inchavirable »[5]. Pour le propriétaire du *Reder-Mor* à Roscoff, prônant un « yachting bon marché »[6], il faut « surtout » « un bateau qui échoue » : si pour certains, « béquiller n'est pas une affaire », c'est « quand on sait où l'on est, que l'on connaît le fond et qu'il n'y a pas de mer. Trois conditions qui en croisière ne sont pas toujours remplies… Je le sais encore par expérience et une expérience qui, il y a trois ans, a failli me coûter cher ». Les formes du bateau doivent donc lui permettre d'être habitable même échoué[7]. Pour que l'échouage se fasse dans de bonnes conditions, le tirant d'eau du bateau ne doit pas être trop élevé. Ce tirant d'eau modéré permet aussi de naviguer dans des eaux peu profondes et d'accéder plus facilement aux ports à marée.

Débarquer

Traîner derrière le bateau « la plate », nommée aussi « canot », « annexe » ou « youyou », peut être source de perte de manœuvrabilité et de vitesse. Pour l'Anglais Francis B. Cook, « il n'y a rien dans l'armement d'un yacht qui soit source d'autant d'ennuis pour le propriétaire qu'un canot »[8]. Le canot pliant en toile semble alors être une alternative commode. Émile Soinet propose une solution ingénieuse consistant à encastrer la plate dans le cockpit pendant la navigation sans que celui-ci apparaisse pour autant « anormal ». Ses occupants « y sont aussi confortablement que dans n'importe quel cock-pit ». Ainsi, l'équipage n'est pas « emprisonné » à bord car pouvant débarquer quand bon lui semble. Cette plate peut aussi être retournée sur le cockpit pour servir de toit au mouillage, agrandissant ainsi le volume habitable du navire.

[1] Émile SOINET, « Le confortable dans un trois tonneaux de courses », *Le Yacht*, N° 772, 1892, p. 460.
[2] A., « Le yacht-cruiser « Tatiana » à M. J. Faure », *Le Yacht*, N° 1037, 1898, p. 40-41.
[3] P. CHAUCHARD, « La question des cruisers », *Le Yacht*, N° 985, 1897, p. 45.
[4] G. SOE, « La question des cruisers »…, *op. cit.*
[5] G. L. G., « Yacht à moteur auxiliaire habitable pour deux personnes (Long. Totale 6m50). Projet dessiné aux Chantiers Grenier-Lemarchand au Havre », *Le Yacht*, N° 1883, 1914, p. 229.
[6] YANNIC, « Correspondance. Le yachting à bon marché », *Le Yacht*, N° 1206, 1901, p. 185.
[7] Adrien GRENIER, « La question des cruisers »…, *op. cit.*
[8] Francis B. COOKE, « Quelques idées sur le cruising [traduit du *Yachtsman* par J. DUPONT] », *Le Yacht*, N° 1503, 1906, p. 829.

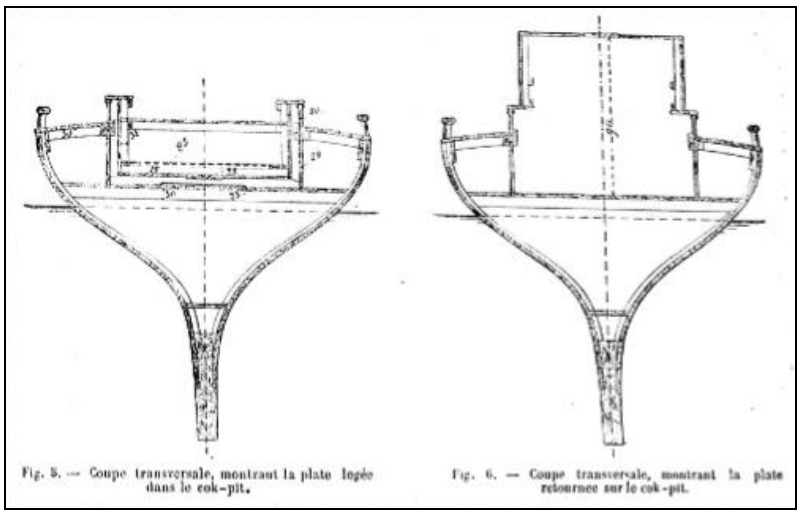


Figure 146 : « Fig. 5. - Coupe transversale montrant la plate logée dans le cok-pit. Fig. 6.-Coupe transversale montrant la plate retournée sur le cock-pit », in *Le Yacht,* N° 773, 1892, p. 473.

Quelques années plus tard, dans le même esprit, M. Paimparey, à qui l'on doit le petit yacht *Fauvette*, manœuvrable par un homme seul, propose « un matelas de couchette transformable en embarcation de service » : « Le petit yacht *Fauvette*, relativement très maniable même à l'aviron, ne peut comprendre dans son armement, de chaloupe si petite qu'elle soit. Il est cependant une circonstance où le besoin d'une embarcation est absolu. C'est le cas de l'échouage. Il faut, dans ce cas, porter une ancre soit au large soit à terre et haler dessus avec un palan. A la suite de différentes expériences, j'ai réussi à établir un véritable petit bateau, portant facilement deux hommes et des agrès, à l'aide de l'un des matelas à air comprimé qui servait de couchette. »[1]

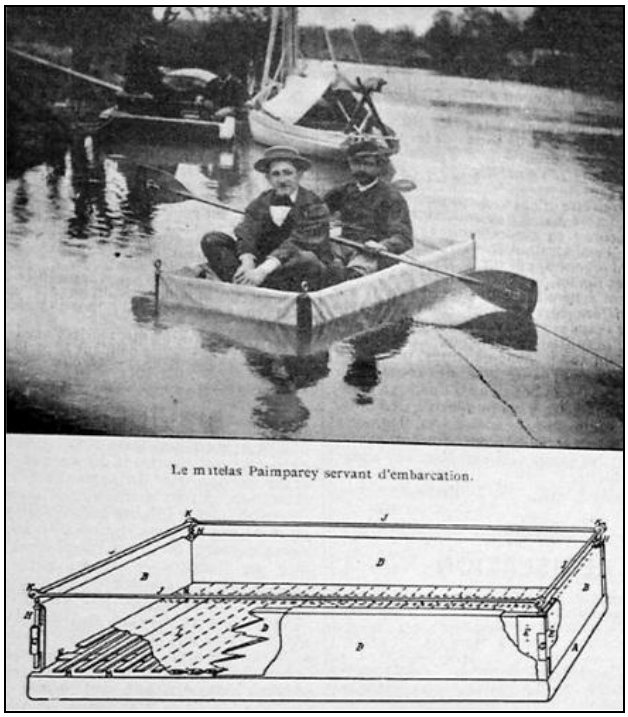


Figure 147 : « Le matelas Paimparey servant d'embarcation. », in *Le Yacht,* N° 1005, 1897, p. 285.

[1] J. PAIMPAREY, « Matelas de couchette transformable en embarcation de service », *Le Yacht*, N° 1005, 1897, p. 285.

Ainsi, à bord des petits yachts destinés à la croisière, l'ingéniosité est au service de la sécurité et de la commodité. Des éléments de navigation ou d'habitation ont plusieurs fonctions, comme l'annexe, pouvant devenir cockpit, toit de cabine improvisée ou matelas.

Des aides à la flottabilité étaient disposées dans objets divers, tant sur le pont – bouées, jaquettes et gilets – que dans la cabine – oreillers, coussins, matelas et sièges.

Figure 148 : Publicité pour divers appareilles de sauvetage brevetés en poils de renne in *Le Yacht*, 1896, p. 335.

Se repérer

Les outils de navigation comme « un baromètre, un thermomètre, une montre-pendule, quelquefois un compas renversé » permettant de suivre la marche du bateau sans sortir, « les longues-vues et jumelles, objets d'un usage fréquent », sont fixés sur les « parois de la chambre ». Par contre, ceux moins utilisés comme les « chronomètres, sextants, loch perfectionné, compas de rechange, etc., devront être rangés avec soin »[1]. De nombreux articles et publicités sont consacrés aux différents instruments de navigation dans le journal *Le Yacht* : « La navigation en vue des côtes. Connaissances indispensables pour conduire une yacht », « Tables pour faire le point par André Chauchard », « La jumelle "Mars" » : 8 millimètres d'épaisseur, brevetée dans tous les pays, nouveau modèle à manche, se met dans un porte-cartes »[2], etc.

Figure 149 : Publicité pour des instruments de marine, dont des sondes et des compas, in *Le Yacht*, N° 1056, 1898, p. 273.

[1] R. Y., « Guide pratique du yachtsman », *Le Yacht*, N° 105, 1880, p. 86.
[2] *Le Yacht*, N° 967, 1896, p. 456.

Avoir de l'espace

Pour Pierre Boissaye, un cruiser doit « être confortable autant que le permet sa taille, et le confort à la mer comme ailleurs c'est avant tout l'espace, l'air, la lumière »[1]. Pour Émile Soinet, « dans un bateau, le trop de luxe n'est pas l'écueil le plus difficile à éviter » ; « c'est l'espace surtout, qu'il n'est pas toujours aisé d'avoir autour de soi », surtout dans un yacht de 3 tonneaux. En effet, le propriétaire de *Coppélia* « voulait installer le bateau pour naviguer toute l'année et réaliser ce programme quelque peu paradoxal : "chaque dimanche, partir le samedi soir, et rentrer le lundi matin." Ce n'était donc plus exactement les quelques heures de régates pendant lesquelles on sacrifie au besoin son bien-être ; c'était trente-six heures à passer à bord, c'était y vivre, y dormir, y manger ». Dormir et manger à bord permet en effet de faire des économies en évitant le restaurant et l'auberge : « Vous ne faites sur votre bateau ni plus ni moins de frais que vous en eussiez faits dans votre propre maison ». Ainsi, le volume intérieur permettant de loger des aménagements est une des conditions du confortable.

La hauteur sous barrots

Bien plus, la position debout est considérée comme « la base même du confortable à bord »[2] : « La cabine est l'endroit où l'on se délasse des fatigues d'une traversée pénible, c'est l'endroit où l'on dépouille hâtivement ses effets humides pour revêtir des rechanges secs. Or, la fatigue du barreur est une fatigue *assise*, et son premier besoin au repos sera de se tenir debout, de marcher, de se dégourdir les jambes. » Ne pas pouvoir enfiler un pantalon facilement du fait de la faible hauteur sous-barrots est vécu comme « un supplice ! ». De plus, « la possibilité de se tenir debout dans un yacht l'élargit […] car un homme debout jouit du privilège d'être beaucoup moins encombrant qu'un homme accroupi. Dans un yacht large mais bas deux personnes ne se croiseront pas sans que les genoux de l'un ne heurtent le dos de l'autre. Sur un yacht profond, même étroit, l'on se croise sans peine et sans choc ». Il convient donc que la hauteur d'un yacht corresponde à celle de son propriétaire, 1 m 72 pour *Coppélia*.

Pour Pierre Boissaye[3], la hauteur d'homme est une condition indispensable à la définition du cruiser. Les petits yachts dont la hauteur sous barrots est inférieure à 1 m 70 sont alors considérés comme des « bateaux de promenade » et non pas comme de véritables « cruisers ». Pour Georges Soé[4], cette hauteur pourrait être fixée à 1 m 75. Elle est très inférieure pour J.-G. Maurel[5] qui prend pour référence la position assise : « J'ai fixé à 1 m 25 la hauteur minima de logement que doit avoir un yacht prétendant au titre de cruiser. C'est la hauteur moyenne d'un homme *assis* sur un siège, lit ou sofa, de 0 m 35. J'ai pensé qu'on ne pouvait pas considérer comme habitable, un yacht dans lequel il faudrait se tenir couché ou replié sur soi-même en forme de croissant. Cela me paraît hors de discussion. » La hauteur minimale varie selon le tonnage du cruiser : « A partir de 3 tx, la hauteur augmente avec le tonnage, dans une proportion graduellement décroissante, jusqu'à 1 m 745, exigé de tous yachts jaugeant plus de 20tx ».

Pour l'architecte C. M. Chevreux, il faut associer une hauteur sous barrots suffisante à une surface au sol minimum ou « plate-forme servant de base d'installation aux

[1] Pierre BOISSAYE, « La question des cruisers »…, *op. cit.*
[2] Émile SOINET, « Le confortable dans un trois tonneaux de courses », N° 771…, *op. cit.*, p. 454.
[3] Pierre BOISSAYE, « La question des cruisers », *Le Yacht*, N° 991, 1897, p. 116.
[4] G. SOE, « La question des cruisers »…, *op. cit.*
[5] J.-G. MAUREL, « Les régates de cruisers », *Le Yacht*, N° 982, 1897.

aménagements »[1] pour qu'un « bâtiment offre un maximum de capacité habitable confortablement aménagée ». Dans les petits yachts, « nul espace ne devra y rester non emménagé et inutilisé »[2]. Pour Cronier, si l'idée de la surface minimum comme « rectangle inscrit au maître-couple »[3] est bonne, il faut cependant « donner une importance considérable à la hauteur, car, dans un bateau, la hauteur fait beaucoup plus que la largeur au point de vue de la commodité ». Un autre yachtsman propose de fixer les dimensions de l'espace habitable du petit cruiser de 3 tonneaux afin de définir une série de cruisers : « Dans un véritable cruiser de cette taille, on peut avoir sous barrots de rouf une hauteur de $1^{m}60$ à $1^{m}70$ et une largeur de plancher de 65 à 75 c/m, permettant une installation commode pour deux et même quatre yachtsmen avec une cuisine et un poste pour un ou deux matelots. »[4]

Le rouf

Au 19e siècle, la hauteur d'homme est couramment apportée par l'ajout d'une claire-voie disposée sur le pont. *Fémur*, yacht de la classe des 5 tonneaux construit à la fin du siècle pour les régates en fonction de la jauge de 1892, est, dans une seconde vie, transformé en cruiser. Pour cela, « une grande clairevoie éclaire le salon et donne, en outre, un supplément de hauteur très appréciable. Cette clairevoie joue le rôle d'un roof dont elle n'a pas l'aspect disgracieux »[5]. Le yacht *Tatiana,* d'une longueur à la flottaison de 7m70 possède une hauteur « sous bordé du rouf » de 1m85, haussée à 2 mètres sous la claire-voie : « En somme, un homme, même de grande taille, peut se tenir debout dans le salon et circuler facilement à l'intérieur du yacht » dont les aménagements sont « très complets et très confortables »[6].

Obtenir la hauteur d'homme debout dans les plus petits bateaux est possible grâce à l'utilisation d'un rouf augmentant considérablement la hauteur « des logements ». Pour Émile Soinet, le dessus du rouf doit être courbe : il convient de lui donner un certain « bouge » car « un rouf est, en principe, une petite maison rapportée sur un bateau et l'œil n'est pas habitué à l'aspect d'un toit plat sur une maison ». Si le « sacrifice » d'un rouf sur un yacht l'éloigne des performances du racer, il lui permet en revanche d'être logeable et confortable. Les parties latérales de la cabine n'étant pas situées sous le rouf doivent cependant offrir la hauteur nécessaire pour s'y tenir assis.

L'Anglais Francis B. Cook[7] présente aux lecteurs du *Yacht* un système de rouf mobile élaboré par M. G. U. Laws associant légèreté, soutien automatique, possibilité de l'élever en quelques seconde et de l'utiliser quelles que soient la force et la direction du vent et s'adaptant sur des yachts de toutes dimensions. Quelques années plus tard, Pierre Seilhean présente son installation de « rouf démontable »[8] pour rendre service à ses « confrères du petit yachting en leur indiquant (après expérience personnelle) un moyen économique de construire un rouf démontable et pratique pour leur petit bateau », remplaçant les « tauds de fortune » souvent employés sur les petits tonnages.

Dans les années 1910, l'utilisation du rouf sur de petits tonnages devient courante, malgré le goût des yachtsmen pour les « élégants » ponts plats des yachts de course. Un rouf trop proéminent est jugé disgracieux : « La seule critique que l'on puisse peut-être adresser à

[1] C.-M. CHEVREUX, « La question des cruisers »…, *op. cit.*
[2] M. MOISSENET, « Les régates de cruisers. Le rapport de M. Moissenet à l'Union des Yachts Français », *Le Yacht*, N° 956, 1896, p. 317.
[3] CRONIER, « Les régates de cruisers »…, *op. cit.*
[4] H. G., « Les régates de cruisers », *Le Yacht*, N° 954, 1896, p. 293.
[5] « Le yacht français de 5 Tx « Fémur » », *Le Yacht*, N° 1298, 1903, p. 55.
[6] A., « Le yacht-cruiser « Tatiana » à M. J. Faure », *Le Yacht*, N° 1037, 1898, p. 40-41.
[7] Francis B. COOKE, « Quelques idées sur le cruising [traduit du *Yachtsman* par J. DUPONT] », *Le Yacht*, N° 1505, 1907, p. 20.
[8] Pierre SEILHEAN, « Correspondance. Un rouf démontable », *Le Yacht*, N° 1740, 1911, p. 437.

Turlurette, est la hauteur légèrement exagérée de son rouf qui nuit un peu à l'esthétique ; mais cette légère exagération a tout au moins permis d'avoir une cabine spacieuse et confortable, ce que désirait avant tout, son propriétaire. »[1] L'élégance des ponts plats oblige « à sacrifier une grande partie du confortable en diminuant beaucoup la hauteur sous barrots dans les aménagements »[2].

Si la surface du pont disponible est en effet diminuée par la mise en place d'un rouf, l'aménagement du cockpit dans lequel se tient l'équipage compense cette perte d'espace : « Il est donc essentiel de donner au cockpit et à la descente le plus de confortable possible. » Par beau temps, il sera ainsi possible d'y prendre les repas. Bien dessiné, le rouf n'est pas si « désagréable » à la vue. De plus, sous voile, « au lieu d'être une gêne pour l'équipage, [il] lui fournit un appui pour les pieds et les mains quand il a à se déplacer de l'arrière à l'avant par gros temps ». Sa surélévation « abrite le cockpit des embruns et des paquets de mer qui tombent sur l'avant ». Enfin, hormis le gain d'espace pour la cabine, les hublots latéraux du rouf permettent une ventilation et une étanchéité par temps de pluie que la claire-voie n'offre pas. Le désir d'avoir, même sur des tous petits bateaux, un logement spacieux, confortable et commode s'affirme entre 1890 et 1910.

Décorer

Sur les petits yachts, le vaigrage n'apparaît pas nécessaire : ne pas en mettre offre de nombreux avantages comme le gain de place, de poids et d'économie ainsi que la possibilité de « surveiller la parfaite étanchéité et conservation du bateau dans toute son étendue puisqu'il est visible aussi bien du dedans que du dehors ». Vernir les pièces en chêne et peindre en blanc le reste de la charpente « intervient comme un élément de décoration » suppléant avec bonheur aux menuiseries coûteuses et lourdes. L'ingénieur Louis Moissenet[3] vante d'ailleurs les qualités du bois qui, contrairement au métal, est un matériau laissant passer l'air, supprimant le phénomène de condensation et régulant ainsi les écarts de température : le bateau en bois et à voile est « aéré en toute saison » et reste « relativement frais en été et pas excessivement froid en hiver ».

Cependant, tous les yachtsmen n'adhèrent pas à l'idée d'une décoration simple et commode comme le conseille Émile Soinet. D'autres admirent en effet celle du petit yacht anglais *Little John* dont l'aménagement de la cabine « est admirablement bien compris pour un yacht de dimensions aussi réduites [donnant] toute l'apparence d'une chambre confortable d'un cottage anglais. Cette chambre mesure 3 m 40 de longueur sur 1 m 60 de hauteur sous barrots, et comporte à l'avant un fourneau et deux armoires adossés à la cloison qui la sépare du poste. De chaque côté sont deux canapés-lits, puis, vers l'arrière, deux commodes et une toilette complète »[4]. À la même période, Francis B. Cook décrit la décoration en vigueur à bord d'un petit yacht anglais permettant d'y recréer une intimité domestique :

> Le plancher devra être recouvert de linoleum, et pour ajouter au confort de la cabine et lui donner un aspect intime, on étendra sous la table une épaisse carpette. […] Quand la table sera en place, elle devra être recouverte d'un tapis assorti aux tentures, et si le propriétaire

[1] *Le Yacht*, N° 1711, 1911, p. 794.
[2] Francis B. COOKE, « De l'avantage des roufs dans les petits yachts », *Le Yacht*, N° 1756, 1911, p. 694-695.
[3] Louis MOISSENET, « Des conditions d'habitabilité à bord des navires modernes », *Le Yacht*, N° 1036, 1898, p. 33-34 et N° 1037, p. 45.
[4] *Le Yacht*, N° 1574, 1908, p. 298.

> peut le faire broder, il excitera l'envie de ce camarades moins fortunés. Pour l'éclairage, une lampe à pétrole, supportée par une applique munie d'une suspension cardan et vissée sur le mât, sera très satisfaisante ; pour empêcher le pont d'être brûlé au-dessus, un élégant fumivore en cuivre fera meilleur effet qu'un vieux couvercle de casserole. Un abat-jour de soie rouge donnera à tous les objets une « couleur rose » très attrayante. Des hublots d'aération seront pratiqués dans les hiloires du rouf ; entre ceux-ci on pourra suspendre des petits tableaux, des photographies de yachts, par exemple, encadrés en chêne foncé d'un joli effet. [1]

Rappelons que le traducteur de l'article, J. Dupont, s'excuse auprès des lecteurs des détails donnés sur les aménagements et l'arrimage des objets, détails pouvant apparaître « longs et fastidieux ». Néanmoins, il justifie son choix par l'importance, dans le cruising, du « bien-être dans la vie à bord ». Sur un yacht, « plus le confort intérieur sera grand, plus grande sera l'antithèse délicieuse entre la lutte d'une navigation parfois rude et le tiède enveloppement de voluptueux coussins »[2].

À Paris, au début du siècle, des « tapissiers et décorateurs pour la marine »[3] proposent des « meubles, sièges, tentures, peinture, décoration, coussins, literie, tapis, stores, tentes, tendelets, tauds, capots démontables en toile imperméable » pour yachts et canots automobiles ayant « absolument le caractère marin ». Des ébénistes d'art proposent également d'agencer les bateaux de plaisance, en proposant des « copies de musées »[4].

Dormir

Sur *Coppélia*, le propriétaire, célibataire, n'a pas jugé utile de faire une cloison pour séparer la cabine principale dans laquelle il couche, du poste occupé par l'homme d'équipage. Une demi-cloison sur bâbord et un rideau suffisent. Les hamacs, jugés « trop peu confortables, trop longs à installer et comme trop encombrants à arrimer » ont été remplacés par des couchettes rabattables. Relevées, elles servent de « dossier pour les personnes assises sur les caissons-canapés. Des rideaux, accrochés par en haut, retombent naturellement sur les couchettes et en les masquant contribuent à la décoration de la cabine »[5]. Le drap de dessous doit être boutonné sur le matelas et celui de dessus cousu à celui de dessous. Si le propriétaire souhaite, à l'escale, disposer d'un large lit, il peut occuper le cockpit, mesurant 2 mètres de long sur 1 mètre de large et 50 cm de profondeur. La plate, retournée et disposée au-dessus du cockpit permet de le métamorphoser en une « cabine improvisée » de 90 cm de hauteur : « Somme toute, à la rigueur, on peut, dans ce 3 tx, coucher confortablement quatre et même cinq personnes en même temps ».

En 1889, les aménagements du yacht *Opale* offrent une ingénieuse polyvalence en lien avec l'espace réduit où ils prennent place : le « divan qui, au moyen d'une manœuvre très simple, se transforme à volonté en table ou en lit, ou découvre une baignoire dissimulée sous les coussins. Il est impossible de mieux utiliser l'espace restreint dont on dispose sur un petit bateau »[6]. Au début du 20e siècle, la maison française J. Raygasse[7] propose des installations polyvalentes de sièges-lits, canapés-lits et lits articulés s'adaptant tant dans les cabines des

[1] Francis B. COOKE, « De l'avantage des roufs dans les petits yachts », *Le Yacht*, N° 1508, 1907, p. 76.
[2] Francis B. COOKE, « De l'avantage des roufs dans les petits yachts », *Le Yacht*, N° 1556, 1908, p. 3.
[3] Publicité pour les ameublements marins P. Herman et Fils, à Paris. *Le Yacht*, N° 1434, 1905, p. 560.
[4] Publicité pour l'ébénisterie de la Maison F. Kohl, à Paris. *Le Yacht*, N° 1432, 1905, p. 528.
[5] Émile SOINET, « Le confortable dans un trois tonneaux de courses », N° 772…, *op. cit*., p. 460.
[6] *Le Yacht*, N° 608, 1889, p. 365.
[7] *Le Yacht*, N° 1305, 1903, p. 172.

paquebots que dans celles des yachts. Des publicités paraissent dans le journal *Le Yacht* : « Pour transformer le canapé en couchette, il suffit, comme dans tous les meubles similaires, de tirer à soi le sommier, ce qui fait reculer le dossier et laisse toute la largeur du lit. En le repoussant, le dossier reprend sa place sur le canapé qui forme alors un siège ordinaire de 50c/m permettant ainsi d'avoir le dos appuyé et les pieds par terre. »[1]

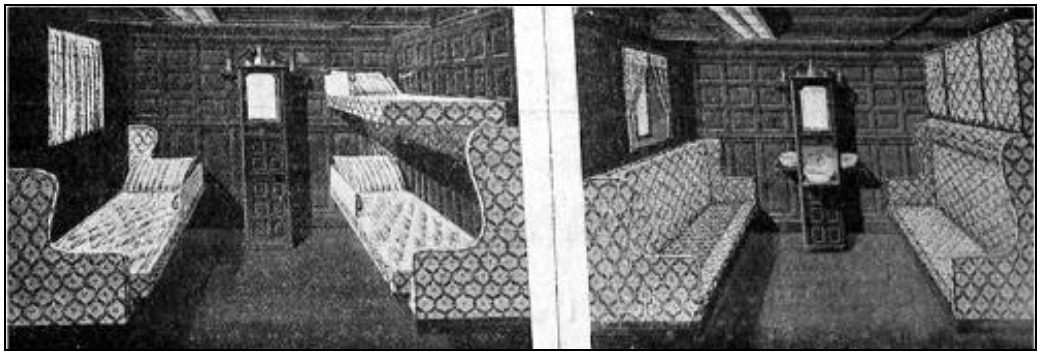


Figure 150 : « Nouveau canapé-couchette Raygasse », *Le Yacht*, N° 1653, 1909, p. 735.

Manger

La cabine qui, la nuit, sert de « dortoir » avec ses couchettes rabattues, « devient vite un salon, dès qu'on les a relevées. Reste à y faire une salle à manger, à y installer une table aussi confortable une fois dressée que peu encombrante lorsqu'elle cesse d'être utile »[2]. La table, d'une longueur de 1m90 et de 40 cm de largeur, est glissée en navigation sous le cockpit, dégageant ainsi l'espace de la cabine sans pour autant encombrer la soute à voile.

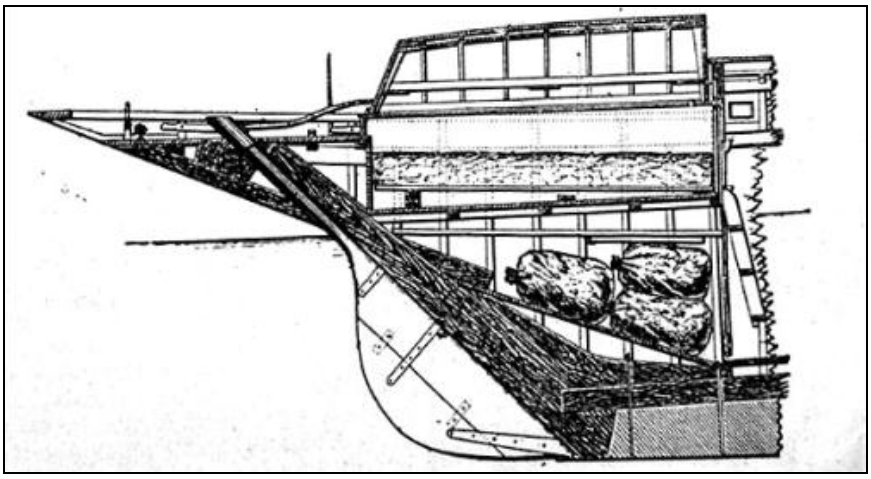


Figure 151 : « Coupe à l'arrière, montrant la plate retournée sur le cok-pit, le fond en l'air, le cok-pit formant cabine supplémentaire, et la table repliée et logée dans la soute à voile. », in Émile Soinet, « Le confortable dans un trois tonneaux de courses », *Le Yacht*, N° 773, 1892, p. 471.

> Au moment du déjeuner, on la fait coulisser sur des supports en fer prolongeant la façade arrière de la chambre. On la tire, partiellement ou entièrement, *ad libidum*, et l'on rabat un pied à charnières qui vient reposer sur le plancher de la chambre, et qu'un crochet empêche de fléchir. Trois personnes trouvent aisément place de chaque bord sur les

[1] *Le Yacht*, N° 1653, 1909, p. 735.
[2] Émile SOINET, « Le confortable dans un trois tonneaux de courses », *Le Yacht*, N° 773, 1892, p. 471.

caissons-canapés, avec leur couvert *confortablement* installé devant elles. Combien de fois n'avons-nous pas déjeuné ou dîné à six ou sept couverts à bord de *Coppélia*. Plusieurs bateaux naviguant en croisière arrivaient ensemble au but fixé. De chacun d'eux l'on passait à notre bord, apportant, qui son pâté, qui sa bouteille de champagne. Déjà la marmite chantait, la soupe fumante apparaissait sur la table.[1]

Figure 152 : Publicité pour les produits alimentaires Félix Potin, fournisseur de la Navigation de Plaisance, *Le Yacht*, 1896, p. 480.

Les publicités du *Yacht* vantent les mérites des biscuits de mer et des aliments en conserve. Le « Guide pratique du yachtsman » de 1880 rappelle qu'il ne faut « jamais entreprendre une excursion ou une promenade, si courte qu'elle doive être, sans emporter au moins du pain et de l'eau pour un temps beaucoup plus considérable que celui du voyage projeté ; on peut ajouter à ces vivres du vin et des aliments de garde facile, tels que conserves, viandes froides, etc. ; sur un yacht un peu grand, on pourra même avoir une table aussi bien servie qu'à terre »[2]. Les appareils de cuisson sont disposés dans le poste, à l'avant. Leur volume dépend de la taille du bateau : des réchauds équipent les petits yachts et des fourneaux ceux d'un tonnage supérieur.

Figure 153 : Publicité pour le réchaud à alcool « Le brillant », *Le Yacht*, N° 957, 1896, p. 324.

[1] Émile SOINET, « Le confortable dans un trois tonneaux de courses », N° 773…, *op. cit.*
[2] R. Y., « Guide pratique du yachtsman »…, *op. cit.*

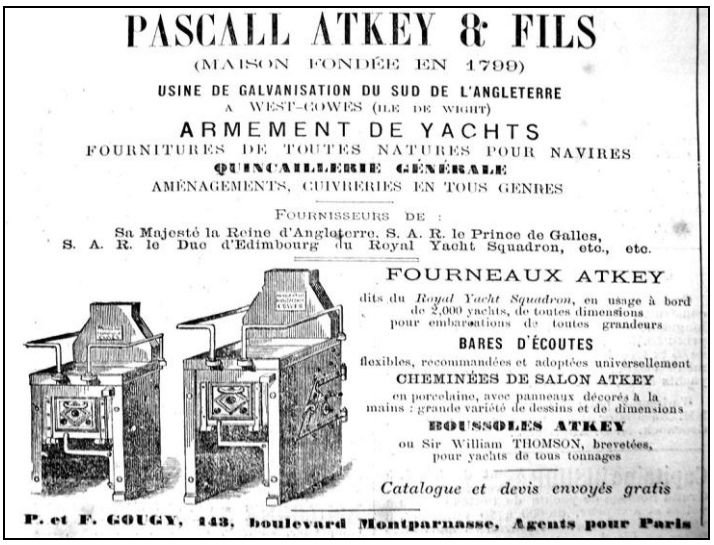


Figure 154 : Publicité pour les fourneaux Atkey , importés d'Angleterre, « en usage à bord de 2,000 yachts, de toutes dimensions pour embarcations de toutes grandeurs », in *Le Yacht,* N° 77, 1879.

Au début du siècle, l'anglo-saxon Francis B. Cook préconise pour les petits yachts le réchaud à pétrole et air « Primus » qui « consomme remarquablement pas de pétrole, est parfaitement propre, donne une chaleur intense, et fait bouillir un litre d'eau en quatre minutes »[1]. Des systèmes de fixation avec ou sans cardan sont également disponibles.

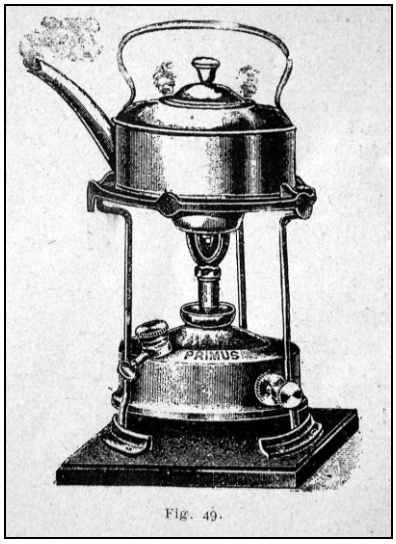


Figure 155 : « Pied-support pour le Primus », in Francis B. Cooke, « Quelques idées sur le cruising [traduit du *Yachtsman* par J. Dupont] »*, Le Yacht,* N° 1507, 1907, p. 55.

Le support du réchaud est « particulièrement commode pour les petits yachts qui n'ont pas assez de place dans le poste pour se servir d'une suspension cardan. […] Une couronne spéciale empêche les récipients de cuisine de glisser. Au moyen de cette base, on peut faire la cuisine en route, pourvu toutefois que le yacht ne gîte pas trop ».

En bateau, les risques d'incendie ne sont pas négligeables. J'ai montré ailleurs que le feu à bord est considéré comme la pire des catastrophes maritimes[2]. *Le Yacht* présente des publicités pour des extincteurs :

[1] Francis B. COOKE, « Quelques idées sur le cruising [traduit du *Yachtsman* par J. DUPONT] », *Le Yacht,* N° 1507, 1907, p. 55.
[2] Stéphanie BRULÉ-JOSSO, « Etat des lieux de la gestion du feu à bord des bateaux », p. 161-180 : in *Feux et foyers en Bretagne, Kreiz n°18,* Brest, CRBC, 2004.

Figure 156 : Publicité pour un extincteur « Dick », *Le Yacht*, N° 987, 1897, p. 72.

Aller aux toilettes

Pour Émile Soinet, « dormir et manger sont deux fonctions importantes ». Néanmoins, « ce ne sont pas les seules. Un bateau n'est pas confortable, s'il ne prévoit pas la nécessité de satisfaire à une troisième et tout aussi impérieuse fonction, s'il n'a pas de confortables bouteilles »[1]. L'architecte refuse l'installation de « la bouteille anglaise à refoulement d'eau » chère, encombrante et au fonctionnement parfois défaillant, le contenu débordant, envahissant le bateau et embaumant alors la cabine « d'un abominable parfum de dépotoir ». Ainsi, « un beau seau hygiénique vidé par-dessus bord dès qu'il a servi est encore ce qu'il y a de mieux ». Pour remédier au problème du rangement du seau, du besoin d'intimité des personnes – en particulier celui « des dames embarquées » - et en cas de mal de mer obligeant à rester dans la cabine, l'architecte a l'idée de « l'installer en véritable cuvette de bouteille et à le dissimuler derrière un rideau. Le fond du seau s'encastre dans une petite planchette ; le siège de la bouteille est à rabattement et vient reposer sur les oreilles du seau, qu'il maintient hermétiquement immobile au tangage et au roulis. S'il est besoin de vider le seau, le siège se relève, on saisit l'anse, qui, en temps normal, retombe librement, et l'on transporte le tout sans crainte d'un accident ».

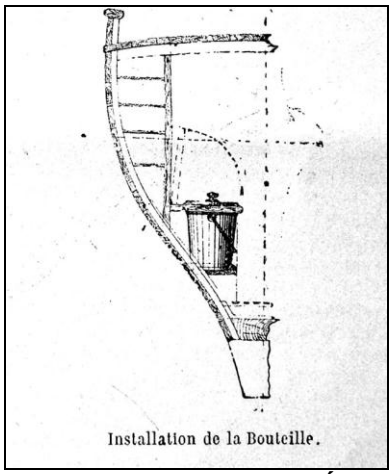


Figure 157 : « Installation de la bouteille » sur *Coppélia*, in Émile Soinet, « Le confortable dans un trois tonneaux de courses », *Le Yacht*, N° 773, 1892, p. 471.

[1] Émile SOINET, « Le confortable dans un trois tonneaux de courses », N° 773…, *op. cit*.

Ranger

Dès 1880, le « Guide pratique du yachtsman » mentionne l'importance de l'ordre et de la propreté dans l'obtention du confort à bord :

> Nous tenons simplement à affirmer qu'avec de l'ordre, du goût, un peu de soin et quelque entente de la question, on peut arriver, facilement et sans trop de frais, à se créer, à son bord, un véritable confort. Il y a un genre de luxe surtout que l'on peut se procurer en tout état de cause : c'est celui qui ne coûte que du soin et de la vigilance, c'est la propreté. Mieux vaut une chambre de yacht seulement garnie en drap ou en cuir, mais bien tenue, qu'un salon en soie capitonnée, où règne le désordre. Il faut tenir la main à ce que l'homme qui, à bord, sera spécialement chargé du service intérieur ne laisse rien « à la traîne ». Ainsi, c'est une détestable pratique que de laisser séjourner dans les « rateliers » des verres qui ont servi ; ils doivent être aussitôt enlevés, et n'être replacés que lorsqu'ils ont été rincés ; les pipes, les cigares, le tabac, etc., doivent avoir une place à part, et ne pas errer à l'aventure sur les sièges. L'ordre n'est pas seulement utile pour la satisfaction qu'il procure, il a encore un autre avantage : la place est très réduite dans un yacht ; avec de l'ordre, on peut, pour ainsi dire, la doubler ou la tripler. [1]

Pour « arrimer à bord tous les objets indispensables à la vie », l'architecte doit faire preuve de beaucoup d'imagination en « multipliant les caissons » et « les étagères » qui reçoivent « des vêtements, du linge, des ustensiles de ménage, de la batterie de cuisine, des provisions. Les assiettes, les tasses, les verres se logent dans des râteliers spéciaux, contre le bordé ou contre la cloison. Ici, c'est la cuvette émaillée qui trouve sa place, là la brosse à cirage ; là, le couvercle de la soupière. Nulle surface, nul recoin, ne doivent rester inoccupés à bord ; plus que partout on doit y respecter le précepte "Une place pour chaque chose et chaque chose à sa place". »[2] Dix ans plus tard, le même souci du rangement apparaît comme la condition du confort à bord de petits yachts dont les propriétaires sont des adeptes du « camping nautique » : « Contrairement au piéton, au cycliste ou au chauffeur, [le yachtsman] recherche par-dessus tout son confort et arrime à son bord tout le nécessaire et le superflu, en tenant compte de cet axiome qu'il doit toujours observer : "une place pour chaque chose et chaque chose à sa place." »[3] Si un petit bateau de « 6 à 7 mètres suffit amplement pour deux ou trois camarades », il convient cependant, pour l'habiter à plusieurs, de maintenir l'ordre à bord, « qualité principale du yachtsman » : « Il faut que, par la nuit la plus noire, au moment le plus difficile, il puisse trouver sans hésitation ses manœuvres à leur place, ses drisses et écoutes toujours à clair ; combien d'accidents seraient évités s'il en était toujours ainsi ».

L'idée du confortable en croisière, même sur de tous petits bateaux, est présente dans le yachting français dès les années 1880. Une étude de sources antérieures, au moins à partir des années 1850, période à laquelle les yachtsmen français obtiennent le droit de diriger seuls leurs voiliers, permettrait de préciser l'apparition et la mise en place de cette notion en plaisance. À la fin du siècle, le confortable d'un cruiser prend en compte tant les commodités de navigation que d'habitation en mer. Les conforts de navigation et d'habitation sont liés et dépendent aussi tant de la singularité du propriétaire – morphologie et goûts – que de celle des eaux dans lesquelles croise le navire – courants, vents, marées, accès des ports. Il s'agit avant tout de se déplacer le plus agréablement possible et en toute sécurité. Si la vitesse est l'unique préoccupation des propriétaires et des architectes de racers, véritables « machines de course »,

[1] R. Y., « Guide pratique du yachtsman »…, *op. cit*., p. 86.
[2] Émile SOINET, « Le confortable dans un trois tonneaux de courses », N° 773…, *op. cit*.
[3] L'homme de barre, « Quelques aperçus sur le « camping nautique » », *Le Yacht*, N° 1797, 1912, p. 517.

elle n'est pas incompatible avec la croisière. Bien au contraire, les cruisermen apprécient tant l'agrément que la sécurité apportés en navigation par la vitesse. Cette dernière n'est cependant qu'une des multiples qualités d'un yacht de croisière permettant, quelle que soit sa taille, de vivre quelques temps en mer.

Le tableau brossé ici d'un petit yachting de croisière attaché à la notion de confortable marque une rupture avec la doxa contemporaine associant le yachting du 19e siècle aux seuls racers anglais comme *Pen Duick I*, réplique d'un voilier dessiné par l'architecte W. Fife en 1898. Ainsi, les voilures démesurées, les ponts plats et les coques étroites aux longs élancements, représentent-ils aujourd'hui tout le yachting d'antan. Pourtant, de petits voiliers naviguaient, plus raides à la toile, munis de roufs, de pavois, de filières et de voiles à enrouleurs…

II - Le confort moderne des yachts du premier 20e siècle

Les historiens considèrent que le 19e siècle finit avec la Première Guerre mondiale. Cette rupture se repère dans le discours sur le confort à bord des yachts de croisière : le confort moderne se substitue alors à la notion de confortable. Dans l'entre-deux-guerres, des équipements divers, auxiliaires domestiques ou de navigation, deviennent les éléments incontournables du nouveau confort à bord. La rationalisation des tâches en course et en croisière entraîne la mise en place de nouvelles dispositions tant sur le pont que dans la cabine. Dans l'après-guerre, il s'agit d'offrir au plus grand nombre les éléments du confort moderne dans le plus petit bateau possible : les architectes réfléchissent alors sur la définition d'un confort minimum.

A. La distinction des conforts dans l'entre-deux-guerres

Lorsqu'en 1914 la nouvelle Union nationale des croiseurs définit les qualités requises pour prendre part aux régates de croiseurs – auparavant nommés cruisers -, les exigences de « confortable » sont moindres. Un croiseur doit dorénavant posséder « une voilure modérée, une construction solide, un espace intérieur suffisant » et « des aménagements assez développés pour permettre à son propriétaire et à son équipage d'y vivre pendant de courtes croisières estivales, avec le confort raisonnablement exigible dans un bateau de ce tonnage »[1].

Les éléments de confort requis ne concernent donc plus les croisières longues ou bien hors saison. Le confort « raisonnablement exigible » d'un yacht de 3 tonneaux diffère de celui imaginé pour *Coppélia* vingt-cinq ans plus tôt : la hauteur sous barrots exigée n'est plus celle d'un homme debout mais est fixée, pour un yacht de 3 tonneaux, à 1 m 25. Une hauteur d'1 m 70 se trouve dans un bateau de 10 tx et il faut être propriétaire d'un 15 tx pour obtenir celle d'1 m 75, hauteur pourtant revendiquée dans les petits cruisers de quelques tonneaux de la fin du siècle précédent.

En effet, si la vitesse n'est qu'une des multiples qualités voulues chez les croiseurs, il s'agit néanmoins, pour l'UNC, d'organiser des courses et donc de ne pas exclure les bateaux de croisière rapides même s'ils présentent un confort d'habitation inférieur à celui de leurs aînés, du moins pour les voiliers de petit tonnage.

Dans les années vingt, les grands voiliers qui participent aux courses océaniques sont dotés d'aménagements qualifiés de confortables, disposant du tout nouveau « confort moderne » américain. La nouvelle jauge de course de 1921 oblige les constructeurs à faire des voiliers de course plus solides qui, dans une seconde vie, peuvent devenir de bons croiseurs. Peu à peu, la distinction s'estompe entre les croiseurs, véritables yachts de plaisance et les racers, pures machines de course. Du coup, l'influence des « modes » lancées par les voiliers de course océanique sur ceux de petite croisière grandit.

[1] UNION NATIONALE DES CROISEURS, « Mémoire sur le croiseur, présenté par Louis Dyèvre, membre du Y.-C.-F. et de l'U.-N. C. », *Le Yacht*, N° 1884, 1914, p. 245 et N° 1886, 1914, p. 280.

1) Le confort des machines auxiliaires

Des machines auxiliaires aidant à la navigation et à la manœuvre équipent les voiliers de l'entre-deux-guerres, afin de développer leurs qualités « marines ». Ce que les yachtsmen du siècle précédent dénommaient « le confortable à bord », se divise alors en deux notions ayant trait, pour l'une, aux qualités de navigation et de manœuvre du bateau qualifié alors de « marin » et pour l'autre, à son « habitabilité » dont dépend désormais la notion de « confort ». L'isolement du confort à bord dans le seul travail des aménagements est en lien avec deux phénomènes apparaissant dans les années trente : le développement de la course en haute mer et celui de la navigation familiale, avec ou sans salariés.

Des auxiliaires de navigation

Dès les années dix, les petits voiliers étaient équipés de moteurs auxiliaires. Ceux-ci apportent une commodité très palpable à bord, car ils peuvent alors se substituer au matelot et améliorer éventuellement des performances jugées trop faibles en matière de vitesse et d'évolution, par gros temps ou par fort courant. Équipé d'un petit moteur, un voilier qui ne possède pas les conditions du confortable du point de vue de la tenue à la mer, de la maniabilité et de la vitesse ne sera plus désavantagé comme avant. G. Clerc-Rampal admet en 1931 « que tous les yachts ont aujourd'hui une hélice et que la plupart des évolutions s'effectuent à la machine »[1].

Cependant, la navigation sur voilier avec moteur auxiliaire est moins facile qu'à bord d'un navire à seule propulsion mécanique car ses formes n'ont pas été conçues en vue de cette propulsion. Il convient donc, par sécurité, « de ne jamais engager une manœuvre dont la réussite dépende exclusivement du fonctionnement de la machine ». Le moteur auxiliaire ne remplace pas la voile, il est considéré comme une aide à la navigation.

La maniabilité du voilier de croisière reste une qualité recherchée tout au long du 20e siècle. Ainsi, en 1919, *Le Yacht* présente une goélette américaine de 11 m 90 « maniable par un homme seul »[2], « destinée aux sorties d'après-midi et aux croisières de fin de semaine sur la baie » de Massachusetts. Pour que le skipper puisse manier seul un bateau de cette taille, « tous les organes de commande » ont été rassemblés près de la barre. D'autres aides techniques apparaissent pour le yachtsman naviguant seul ou en équipage réduit comme le guindeau mécanique, « appareil de fortune permettant de relever l'ancre lorsqu'on navigue seul »[3]. L'installation d'un moteur permet de fournir de l'électricité à bord et d'installer dès 1920 des appareils de communication comme ceux de télégraphie sans fil (ou TSF) qui se sont perfectionnés pendant la guerre : « C'est ainsi que l'on peut se procurer à bon compte des postes sérieux, ayant un rayon d'action étendu et permettant non seulement de recevoir, mais encore d'émettre des appels, conversations et signaux quelconques. On voit l'importance toute spéciale que peut avoir, au point de vue de la sécurité de la navigation, la possibilité de pouvoir, dans le voisinage des côtes, appeler à son aide un remorqueur, une embarcation de sauvetage ou même un navire quelconque qui passe à proximité. »[4] Dans les années trente, les

[1] G. CLERC-RAMPAL, « La manœuvre des yachts à moteurs », *Le Yacht*, N° 2503, 1931, p. 143.
[2] « Goélette de 11m90 manoeuvrable par un homme seul », *Le Yacht*, N° 1904, 1919, p.551-552.
[3] « Appareil de fortune permettant de relever l'ancre lorsqu'on navigue seul », *Le Yacht*, N° 1949, 1920, p. 362-362.
[4] « La T. S. F. à bord des yachts », *Le Yacht*, N° 1961, 1920, p. 513-514.

appareils de radiogoniométrie[1] sont adaptés pour équiper les petits voiliers[2]. L'électricité fournie par le moteur ou des batteries permet d'installer des appareils d'aide à la navigation ou bien de sécurité, comme la pompe de cale.

Des auxiliaires domestiques

Outre l'éclairage de la cabine et du pont, l'électricité permet aussi d'utiliser à bord des appareils domestiques : glacières[3], « ventilateurs, bouilloires, chauffe-plats, radiateurs, etc… ».[4] Le nouveau confort ménager venu des États-Unis fait son apparition en France dans les années vingt et devient vite indispensable aux classes bourgeoises qui le transposent à bord : « C'est maintenant un lieu commun de constater la place prise par l'électricité dans nos habitations : elle constitue un des éléments fondamentaux de notre confort, et où donc, plus qu'à bord, le confort est-il apprécié davantage ? »[5]

Figure 158 : Publicité pour le groupe électrogène Minimus, qui, « en cas d'arrêt de votre moteur, vous assure l'éclairage à bord, les feux de position, le fonctionnement de tous appareils électriques ». Il est « absolument inoxydable », d'un « faible encombrement » et d'un prix « minime ». *Le Yacht,* N° 2508, 1931.

[1] La radiogoniométrie est un système de localisation fonctionnant avec l'émission et la réception d'ondes spécifiques émises par des radio-phares.
[2] A. MAUGIN, « La radiogoniométrie sur les petits voiliers », *Le Yacht*, N° 2496, 1931, p. 51-52.
[3] « Le froid électrique Kelvinator a été spécialement étudié pour un fonctionnement parfait à bord des navires », *Le Yacht*, N° spécial Salon nautique international, 1931, p. 12.
[4] « L'électricité à bord », *Le Yacht*, N° 2272, 1926, p. 510-511.
[5] *Id*.

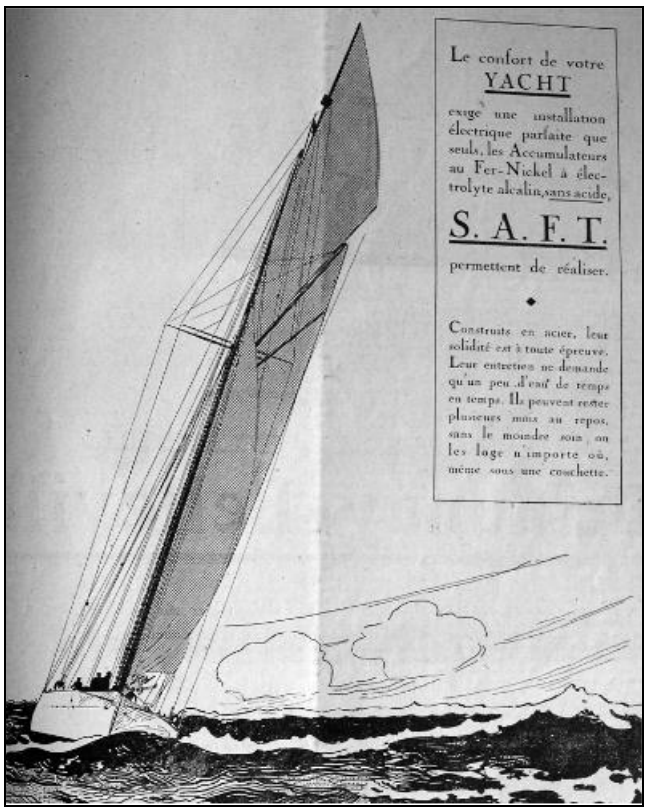


Figure 159 : Publicité pour la Société des accumulateurs fixes et de traction de Romainville : « Le confort de votre yacht exige une installation électrique parfaite que seuls, les Accumulateurs au Fer-Nickel à électrolyte alcalin, sans acide, S. A. F. T. permettent de réaliser », in *Le Yacht*, N° 2272, Premier Salon Nautique, 1926, p. 504 bis, XI.

Pour Olivier Le Goff, cette période marque le début de « l'ère du fonctionnel, ère dont nous avons vu les prémices fondatrices au XIX^{e} siècle. Ce mouvement, outre le fait qu'il permet une diffusion plus grande d'un certain nombre d'objets, marque aussi le début d'une ère nouvelle quant à la conception et à l'organisation de l'espace domestique et de son confort »[1] avec notamment la valorisation de la cuisine. Celle-ci n'est plus l'obscur recoin de l'appartement bourgeois laissé aux domestiques. De même, sur de grands voiliers, elle quitte le poste (même si celui-ci est toujours occupé par des matelots salariés) pour être disposée au pied de la descente, faisant souvent face au cabinet de toilettes, à l'endroit le plus stable et donc le plus « confortable » du bateau. En effet, la cuisine, dotée de machines sophistiquées, est le lieu d'une « science ménagère » inspirée de la taylorisation du travail. Bien manger et cuisiner dans des conditions « confortables » devient une préoccupation de l'équipage (d'autant plus quand la maîtresse de maison participe à la croisière) et des architectes, qui conçoivent alors une nouvelle disposition : « J'ai dit qu'un point fort intéressant sur les yachts de croisière et qui mérite une grande attention tant au moment de l'aménagement qu'en navigation est ce qui se rapporte à la vie à bord et surtout à la nourriture. Il faut installer la cuisine, l'office et les armoires à provisions avec grand soin, pour que leur usage soit aussi pratique que possible, surtout à la mer. »[2] En effet, de multiples rangements sont nécessaires afin d'éviter « l'impression de désordre, plus ou moins marqué, assez désagréable », qui est « l'inconvénient majeur d'une telle disposition »[3].

[1] Olivier LE GOFF, *L'invention du confort…, op. cit.,* p. 53.
[2] A. MAUGIN, « A la voile : croisières et courses croisières », *Le Yacht*, N° spécial Salon nautique international, 1928, p. 49.
[3] H. DERVIN, « Pour les amateurs de croisière », *Le Yacht*, N° 2774, 1936, p. 336.

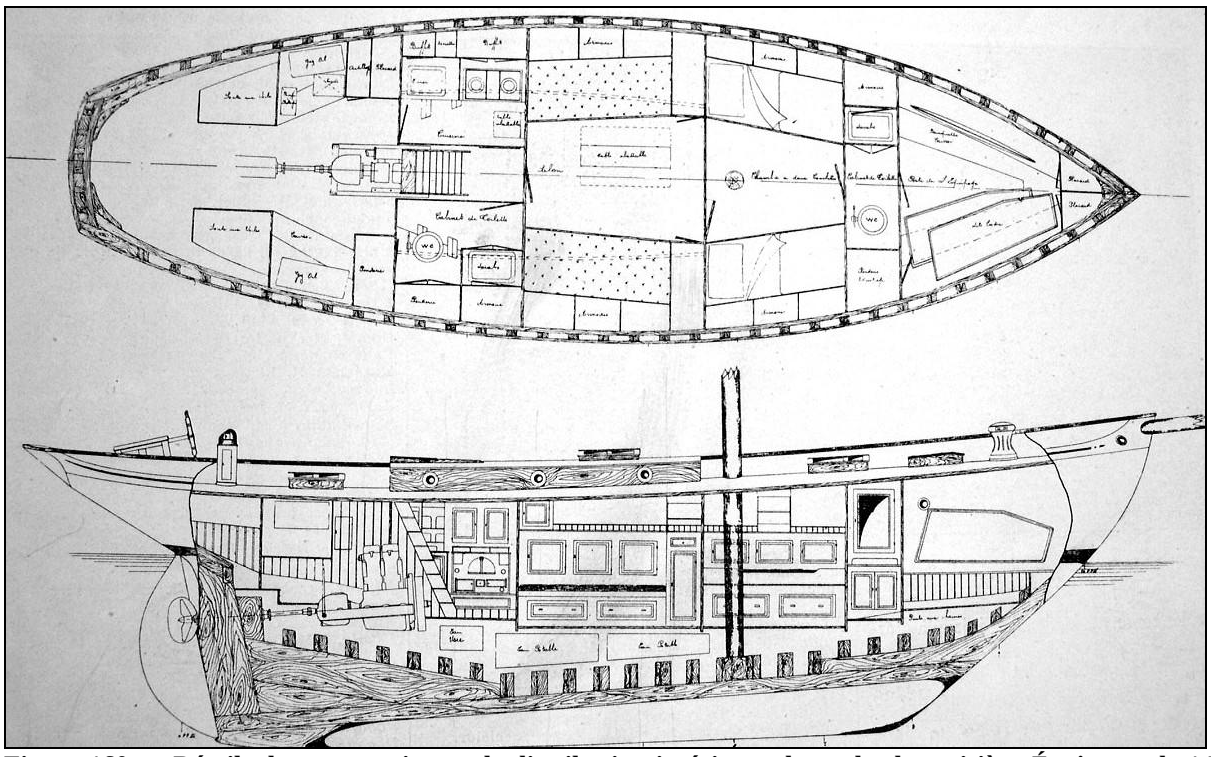


Figure 160 : « Détails de construction et de distribution intérieure du yacht de croisière *Équinoxe*, de 14 m. 90 de longueur ». La cuisine quitte le poste avant pour la partie centrale du bateau, à bâbord de la descente. In *Le Yacht,* N° 2633, 1933, p. 489.

Le côtre de croisière de 30 tx *Équinoxe,* dessiné par H. Lemaistre et construit aux Chantiers navals de Normandie à Fécamp, bénéficie d'une disposition nouvelle, la cuisine et les toilettes étant situées de part et d'autre de l'échelle de descente, en avant du salon :

> Les emménagements comprennent, à partir de l'avant : le poste d'équipage, pour deux hommes, avec penderie, placards, banquettes, caissons et lits cadres ; eau courante. A la suite, un cabinet de toilette, à l'usage des invités, avec lavabo et w.-c., puis une cabine à deux couchettes et le grand salon surmonté d'un rouf qui lui donne 2 m. 15 de hauteur sous barrots pour 1 m. 85 dans la cabine avant. Ces deux pièces sont séparées par une cloison mobile qui permet de ne faire qu'une seule grande chambre dans la journée, disposition très agréable pour les grandes croisières. Plus à l'arrière, la descente, avec, à bâbord, la cuisine comprenant évier, buffet, cuisinière Secip ; à tribord cabinet de toilette avec lavabo et w.-c. Vient ensuite le compartiment moteur dans lequel est placé un groupe marin Diesel Baudouin de 24 CV ; de chaque bord, réservoir à mazout d'une capacité de 180 litres. Une pompe électrique distribue l'eau sous pression dans tout le bateau. L'électricité est fournie par une génératrice de 380 watts et une batterie de 240 AH. A l'extrémité arrière on trouve la soute aux voiles. Sous les planchers sont placés le puits aux chaînes et les caisses à eau douce, d'une contenance de 800 litres.[1]

Le gréement de côtre permet à deux hommes seulement de manier le bateau qui s'est révélé « très rapide sous voile, au plus près, par temps moyen ». Outre l'importante hauteur sous barrots, l'électricité, le puissant moteur, une grande cuisine - équipée d'une cuisinière, d'un évier avec eau courante et d'une table pliante - et un vaste cabinet de toilette, le voilier possède des éléments de confort comme l'eau courante dans l'ensemble du bateau, y compris le poste d'équipage ainsi que deux WC à la disposition des passagers.

[1] « Le côtre de croisière "Equinoxe" », *Le Yacht,* N° 2633, 1933, p. 488.

Les grands voiliers de l'entre-deux-guerres sont donc équipés de réseaux d'eau et d'électricité qui constituent à terre comme en mer des éléments importants du confort domestique urbain défini à la fin du 19e siècle. Le sociologue Georges Vigarello montre que ces réseaux techniques maîtrisant des flux d'air, de lumière, d'eau et de chaleur transforment les lieux et les pratiques, « font circuler le confort et dépouillent le service domestique de ce qu'il a de sale et de répugnant »[1]. L'électricité est un flux de lumière garantissant sécurité et propreté[2]. Comme les flux d'eau et d'air, l'énergie électrique répond aux exigences de l'hygiénisme. La maîtrise des flux d'air est également un souci de préoccupation à bord, surtout depuis l'introduction du moteur auxiliaire dans l'habitacle. Bien que ce dernier représente un élément de confort indéniable en navigation, il introduit aussi à bord les odeurs désagréables de la ville que les yachtsmen fuient en prenant la mer. Ce paradoxe propre au confort n'est alors pas identifié comme tel. Seuls de nouveaux progrès techniques, concernant par exemple la ventilation des yachts, pourraient améliorer leur confort d'habitation :

> Sur les bateaux de faible franc-bord, les yachts par exemple, le problème de l'aération est plus complexe. En croisière, ces bateaux, pour peu qu'il y ait de la mer, sont obligés de tenir closes toutes les ouvertures : capots, descentes, claires-voies, etc., et d'éviter avec soin toute infiltration d'eau marine ou de pluie qui, si elles mouillaient les bougies ou la magnéto, provoqueraient un arrêt immédiat du moteur, précisément au moment où ce dernier est le plus utile. De plus, en pareil cas, l'élévation de température due au moteur fonctionnant dans un espace étanche et exigu présente des inconvénients réels, surtout si, à ce moment, on est obligé d'abriter dans la cabine une dame ou un passager indisposé. Dans ces conditions, l'emploi de la manche à air classique est impossible et, même si on avait soin d'en orienter l'ouverture sous le vent, la pénétration d'eau serait encore à redouter. Pour éviter ces inconvénients, un de nos camarades du Y. C. F. a fait construire et breveter, pour l'aération de son yacht de 10 tonneaux, un dispositif automatique qui assure une parfaite aération de l'intérieur tout en s'opposant à la pénétration d'eau, sous forme d'embrun ou de pluie, soit de la mer elle-même, si, dans un fort mouvement de tangage l'appareil venait à être entièrement immergé. [3]

Par le biais du Salon nautique, qui présente à partir de 1926 les différents constructeurs et fournisseurs du nautisme, la transposition des éléments de confort domestique au yachting est facilitée, notamment par la présence du motonautisme. L'importance donnée à la cuisine, à partir du milieu des années vingt[4], concorde aussi avec celle accordée à la famille et aux femmes à bord. Des articles portant sur « Le yachting familial »[5] et « Le yachting et la femme »[6] paraissent en 1927 et 1928 : « La revendication du confort, l'exigence du confort, d'un confort nécessairement électrique, propre, sans odeur et sans bruit passe donc désormais par la femme. »[7] Les femmes françaises issues de la bourgeoisie et des classes moyennes aspirent dès les années vingt à incarner l'image idéalisée de la femme américaine moderne et « libérée ». Le lieu privilégié de cette « révolution culturelle » est la cuisine. Ces changements matériels et sociaux vont-ils affecter la définition du voilier de croisière ?

---

[1] Georges VIGARELLO, « Confort et hygiène en France au XIXe siècle »…, *op. cit.*
[2] Patrice CARRÉ, « Les ruses de la "fée électricité" »…, *op. cit.*
[3] « Un aérateur pour bateaux de faible franc-bord », *Le Yacht*, N° 2303, 1927, p. 246.
[4] Une disposition similaire à celle de l'*Équinoxe* plaçant cuisine et cabinet de toilette au pied de la descente est présentée en 1925 par l'architecte R. Deseille : « Yawl auxiliaire de croisière de 12 m 50. », *Le Yacht*, N° 2190, 1925, p. 131.
[5] « Le yachting familial », *Le Yacht*, N°2332, 1927, p. 612-613.
[6] « Le yachting et la femme », *Le Yacht*, N° Hors-série, 1928, p. 665.
[7] Patrice CARRÉ, « Les ruses de la "fée électricité" »…, *id.*, p. 76.

2) Du cruiser confortable au bateau marin

Au début des années vingt, la définition du yacht de croisière donnée par M. Clerc-Rampal s'inscrit dans la droite ligne du siècle précédent, soucieux du confortable en navigation : « Bonne tenue à la mer, logement aussi spacieux que le permet le tonnage, vitesse compatible avec les deux conditions précédentes ».

> Par tenue à la mer pour un yacht de croisière, il nous faut évidemment entendre la tenue agréable et confortable. Journellement on cite comme tenant bien la mer des bateaux qui naviguent à 30 degrés sur l'horizontale au plus près, et qui mouillent autant qu'un sous-marin en demi-immersion. Nous ne sommes pas d'accord sur ce point. Pour moi, tenir bien la mer ne consiste pas seulement à ne pas chavirer et à ne pas sombrer. Un bateau tient bien la mer lorsqu'il s'élève facilement à la lame, ne mouille pas et navigue droit en portant la toile convenable. A quoi il faut ajouter des qualités de bonne évolution qui font le bateau « manoeuvrant », bien en main, avec lequel on se sent en sécurité. Le logement spacieux qui nous est nécessaire ne peut se rencontrer que dans une coque suffisamment nourrie, sans élancements exagérés, avec un bau convenable et un profil de maîtresse section suffisamment « pincé » dans les fonds. […] La vitesse doit être naturellement la plus grande, une fois les conditions ci-dessus, conditions indispensables, satisfaites. […] Le sacrifice d'une partie de la vitesse sera la compensation des qualités de tenue et d'habitabilité acquises par ailleurs. [1]

Un bateau habitable et sûr doit donc être de « type américain », assez large et de tirant d'eau modéré, « à la fois marin et agréable », éloigné du « type anglais » sur lequel « on a l'étrange agrément de marcher à quatre pattes sur le pont avec belle brise et tout dessus »[2]. Pour éviter les accidents, « la présence de pavois et de filières garde-corps » apparaît comme « une nécessité absolue ». Un « roufle » - rouf - s'impose pour les petits tonnages, même si certains taxent « d'inélégance » les ponts qui ne sont plus « tous nus », comme ceux des yachts de course présentant ainsi moins de résistance à l'avancement.

Dans ses articles, M. Clerc-Rampal fustige les particularités des yachts de course qui ne doivent en aucun cas servir de modèle à la conception des croiseurs dont la vocation n'est pas de faire de la vitesse mais de rester longtemps en mer : « J'en ai assez dit maintenant pour poser un principe : *le yacht de croisière doit s'inspirer directement du bateau de commerce, long-courrier, caboteur ou pêcheur selon le tonnage, et non du yacht de course.* Ici j'ai l'impression de heurter fortement une des idées admises actuellement, car la presque totalité des bateaux de croisière à flot s'écarte résolument de ce principe. »[3] Pour l'auteur, la volonté de copier les lignes et gréements des yachts de course – profil ras sur l'eau, peu de bau, surface de voilure importante et non divisée, forts élancements – ne relève que d'un souci de distinction, « suprême élégance », qui, sur l'eau, est manifestement « une erreur ».

La mode du gréement de goélette sur les voiliers de grand tonnage, très élégant, est ainsi un exemple d' « imitation regrettable du yacht de course qui a conduit à cette silhouette, tenue depuis pour la seule "fashionable" »[4] : « J'estime qu'il y a lieu de revenir à une plus sage appréciation des choses. Le gréement de goélette est possible, et avantageux à mon sens,

[1] M. CLERC-RAMPAL, « Conseils aux jeunes yachtsmen et renseignements. Le yacht de croisière », *Le Yacht*, N° 2025, 1922, p. 17.
[2] M. CLERC-RAMPAL, « Conseils aux jeunes yachtsmen et renseignements. Le yacht de croisière », *Le Yacht*, N° 2041, 1922, p. 80.
[3] M. CLERC-RAMPAL, « Conseils aux jeunes yachtsmen et renseignements. Le yacht de croisière », *Le Yacht*, N° 2026, 1922, p. 32.
[4] M. CLERC-RAMPAL, « Conseils aux jeunes yachtsmen et renseignements. Le yacht de croisière », *Le Yacht*, N° 2029, 1922, p. 65.

sur des bateaux d'un tonnage très inférieur à celui adopté couramment ». Il convient donc, pour la nouvelle génération de yachtsmen, de ne pas se laisser influencer par les modes lancées par le yachting de course, pratique distinctive dont l'influence croissante sur les croiseurs leur ferait perdre leur qualité de « confortable » prônée au tournant du siècle.

À la même période, un voilier marchant bien dans des conditions de mer difficiles n'est plus qualifié de « confortable » mais de « bateau marin ». Si le petit côtre de 6 m 20 *Hypeka*, construit en 1910, ne répond plus aux normes d'élégance des années vingt, il possède néanmoins celle « réelle, durable et classique […] des bateaux simplement marins »[1] : « Il s'est montré de marche remarquable, battant d'excellents bateaux bien plus grands que lui. Ses mouvements dans un assez fort clapotis, énorme pour sa petite taille, sont remarquablement doux et sa facilité d'évolutions merveilleuse ».

Cependant, ses qualités de vitesse, de maniement aisé et de douceur ne sont pas rapportées à l'idée de confortable. Le terme est réservé à la description des aménagements : « Ce petit bateau offre un confortable relatif qu'on ne s'attend pas à rencontrer dans une unité de cette série ». De même, le yacht de 3,5 tonneaux *Naïade*, dessiné par Victor Brix, est qualifié en 1921 de « yacht marin »[2], « dont les qualités principales sont la stabilité et le confort ». Le terme de confort est utilisé pour qualifier l'intérieur du bateau qui « offre un confort exceptionnel pour un bateau de cette petite taille ». Celui de « marin » englobe la bonne tenue à la mer et le confort intérieur.

Si les qualités de « confortable » sont mises en avant dans la définition des cruisers par rapport aux purs racers du 19e siècle, les qualités « marines » d'un voilier de croisière de l'entre-deux-guerres sont avancées dans une relation d'opposition aux bateaux de course qui, eux, en seraient moins pourvus. Ainsi, en 1922, le yacht de 5,7 tx *Iroise*, construit au Pouldu sur les plans du Brestois Le Besnerais est qualifié de « cruiser marin » :

> Le yacht a donné toute satisfaction comme confortable et comme tenue à la mer, dans les courants du goulet de Brest […]. Il s'est en outre montré très rapide pour un cruiser au cours des régates de l'année 1921. Les emménagements déjà indiqués, plus un cadre pour le marin, avec une hauteur sous roof permettant de se tenir debout, font du yacht un cruiser très confortable, malgré ses dimensions réduites et l'économie en résultant pour la construction. Le bateau navigue bien droit, il est bien défendu par son franc-bord élevé, il ne mouille ni les passagers, ni l'équipage. Sa vitesse s'est affirmée contre *Cora V*, ex-*Grisélidis*, né *Yunn*, cruiser rapide du célèbre Fife.[3]

Un cruiser « marin » allie donc des qualités d'emménagement, de tenue à la mer et de vitesse. Il n'a rien à envier aux cruisers purs qu'il distance même par forte brise.

Dix ans plus tard, l'architecte Gaston Grenier prône le développement du « sens marin » qui s'acquiert sur les petits voiliers : « Celui qui possède le vrai sens marin saura apprécier exactement la surface de voilure nécessaire pour obtenir en toutes circonstances le maximum de sécurité, de confortable et de vitesse. Que gagnerait-on (même dans une régate où le facteur vitesse tend à éliminer les deux autres) à bénéficier de quelques secondes ou même de quelques minutes au départ si une avarie vient vous faire perdre beaucoup plus ou même vous empêcher de terminer la course ? »[4] La polémique entre les adeptes des cruisers alliant vitesse, confort et sécurité et des purs racers sacrifiant tout à la vitesse s'exprime avec un vocabulaire différent : ce n'est plus la catégorie de « confortable » mais celle de « marin » qui signifie l'idée d'un voilier alliant au mieux diverses qualités permettant de vivre un temps en mer.

[1] A. BRUN, « Le côtre de 6m50 "HYPEKA" », *Le Yacht*, N° 1923, 1920, p. 56-57.
[2] « "Naiade ". Projet de yacht marin de 3,5 tonneaux par M. V. BRIX », *Le Yacht*, N° 2021, 1921, p. 606.
[3] « IROISE. Cruiser marin de 5,7 tonneaux », *Le Yacht*, N° 2044, 1922, p. 244-245.
[4] Gaston GRENIER, « Le sens marin et les petits voiliers », *Le Yacht*, N° 2497, 1931, p. 59-60.

Cependant, le développement de la course en haute mer, ou course-croisière, pousse les architectes à concevoir des voiliers de course beaucoup plus « marins » que ceux courant les régates littorales. Les partisans de la croisière ne peuvent donc plus reprocher aux voiliers de course leur manque de qualités marines. Au contraire, ces derniers apparaissent comme le fer de lance du yachting, bénéficiant d'innovations transposables par la suite aux simples cruisers. Pour Frank Guillet, la nouvelle jauge de 1921 a permis de concevoir des voiliers solides pouvant « faire d'excellents cruisers rapides une fois leur carrière de course terminée ». Ainsi, la course et la croisière ne sont pas si opposées, et le « sens marin » n'est plus forcément l'apanage du croisiériste : « On a reproché au yachting de course de ne pas former de marins. Il est préférable, en effet, d'avoir été "amariné" avant de devenir coureur. […] Mais la règle n'est pas absolue. Il y a d'excellents marins qui ne seront jamais de bons équipiers ou de bons barreurs, et il existe des coureurs qui, ignorant bien des choses de la mer, excellent au contraire à manœuvrer ou barrer en course. En tous cas, le coureur complète le marin. »[1]

De même, après avoir indiqué l'importance du « sens marin » associant sécurité, confortable et vitesse, l'architecte Gaston Grenier prend la défense des « ex-racers » qui, contrairement à leurs aînés, font, à l'aube des années trente, d' « agréables yachts de petite croisière »[2]. Les régates servant « à faire des comparaisons entre des bateaux dont presque tous sont semblables, sauf un ou deux », sont, « en somme, des expériences de laboratoire » dont les résultats peuvent être « applicables aux yachts de croisière en les adaptant » : « Contrairement à une opinion assez répandue, la plupart des yachts de course ont une stabilité très supérieure à celle de beaucoup de yachts de croisière et de bateaux destinés à la pêche et au pilotage et ils sont beaucoup plus rapides par gros temps. »

Au cours de l'entre-deux-guerres, on observe une influence grandissante des voiliers de courses en haute mer sur ceux de petites croisières. Cela se traduit tant dans les plans d'emménagement avec l'apparition d'un nouvel espace consacré à la navigation, la table à carte, que dans la définition même du confort, alors dissocié de la navigation et désignant dorénavant la conformité des aménagements avec les nouvelles exigences d'équipement domestique.

3) Le confort des aménagements

Dans les années trente, l'idée du confortable n'est plus appliquée aux qualités marines du navire. Elle est alors réservée aux seuls aménagements intérieurs auxquels sont transposés les normes du confort domestique « moderne », venu des États-Unis. Aux multiples équipements ménagers s'ajoutent les modes de décoration en vigueur dans les appartements bourgeois. Des établissements spécialisés dans la décoration intérieure se substituent aux constructeurs et architectes navals à qui revient la seule conception des formes « marines » du voilier. Ces derniers s'offusquent de cette surenchère de luxe et plaident pour une rationalisation des aménagements destinés à la navigation.

[1] Frank GUILLET, « Le yachting de course », *Le Yacht*, N° spécial du Salon nautique international, 1928, p. 61-62.
[2] Gaston GRENIER, « Utilité des régates », *Le Yacht*, N° 2556, 1932, p. 149-151.

Figure 161 : Publicité pour les aménagements de Honoré Victor, présent au troisième Salon nautique, in *Le Yacht,* N° Hors-série du Salon nautique, 1928, p. 85.

« Pas de confort à bord sans les aménagements » déclare la publicité d'Honoré Victor. Une autre, datée de 1931, détaille ces aménagements : « Canapés-lits et lits rabattables système J. Raygasse, couchettes de matelots, coussins en tout genres, menuiserie, ébénisterie pour yachts, paquebots et tous bateaux »[1]. Les aménagements deviennent en effet synonymes de confort entendu comme confort d'habitation.

Ainsi, les établissements Guillon Frères, à Marseille, font de la publicité pour un « yacht de croisière pour la Méditerranée » de 17 mètres de longueur décrit ainsi : « Bateau de mer élégant. Sécurité. Aménagement confortable : 2 cabines de maîtres ; cuisine ; office ; logement d'équipage : un homme et un mousse qui suffisent pour toutes les manœuvres et l'entretien du yacht ; w.-c. ; lavabos ; électricité ; moteur auxiliaire ; cabestan mécanique. »[2] Dans la table des matières de l'ouvrage « que tout yachtsman devra posséder pour faire du yachting »[3], le deuxième chapitre est intitulé « Les appartements et le confort à bord » ; il est distinct de ceux consacrés à la construction, l'armement, la propulsion, la manœuvre, la navigation et l'entretien. La métaphore de « l'appartement » est nouvelle dans le discours sur l'aménagement des yachts. Elle remplace celle mise en avant à la fin du 19e siècle, *home* anglais ou *cottage* douillet au confort utile éloigné de l'idée de luxe ostentatoire.

L' « appartement » du yacht des années trente s'équipe des appareils techniques domestiques les plus modernes. Les aménagements ne sont plus traités en lien avec la navigation, ce que regrettent les professionnels. En effet, E. Breuille dénonce les yachtsmen qui « ne sont pas toujours raisonnables » en exigeant d'une part, des délais de livraison trop courts nuisant à la qualité de la construction et donc à la sécurité en mer, et d'autre part, des « complications d'aménagements intérieurs [qui] ne sont en général pas compatibles avec une saine navigation et ne font qu'augmenter encore les difficultés, déjà si grandes, de la tâche du constructeur. C'est de ces exigences que sortent tant de bateaux extraordinaires se rapprochant plutôt du house-boat que du navire de mer, livrés d'ailleurs à leur corps défendant par des

[1] Publicité Raygasse, *Le Yacht*, N° Spécial salon nautique international, 1931, p. VII.
[2] Publicité Guillon frères, *Le Yacht*, N° Hors-série, 1929, p. XIII.
[3] *Le Yacht*, N° 2493, 1931, p. X.

constructeurs obligés de se soumettre aux caprices d'une clientèle férue de mode, même en matière maritime ! »[1] E. Breuille invite les postulants au yachting à écouter plutôt les conseils des professionnels et à choisir entre « une villa flottante ou un yacht capable de naviguer ».

La participation des propriétaires à la conception des plans d'aménagements semble être une pratique courante et semble-t-il fort plaisante, du moins pour ceux de navires plus petits. En 1941, G. De Lavalette raconte avec humour la passion mise par un ami yachtsman et son épouse dans la réalisation des plans d'aménagement de leur futur yacht, « plans » auxquels l'architecte doit alors s'adapter en dessinant les formes capables de contenir le « confortable » appartement miniature :

> « *Mon* yacht a été construit sur *mes* plans ». Que de fois ai-je entendu cela et je l'ai cru… longtemps : jusqu'à ce dialogue avec un de mes amis, possesseur d'un joli bateau de 10 mètres, fort bien compris, ma foi. – Oui, ma femme et moi nous avons passé tout un hiver à en faire « le plan ». D'ailleurs nous n'avons pas pu « recevoir » cet hiver-là. – Pourquoi donc ? Vous n'aviez même pas le repos d'une soirée par semaine ? Ou bien faisiez-vous votre géométrie descriptive sur la table de la salle à manger ? – Non, mais en grandeur naturelle sur le parquet du salon : nous avions enlevé le tapis, entassé tous les meubles dans les coins et tracé à la craie « notre » plan. « Tenez : voyez-vous l'intervalle entre nos deux couchettes : eh ! bien, c'est juste l'épaisseur du piano, qu'il avait bien fallu laisser, lui, au milieu du salon. C'est d'ailleurs ça qui m'a fait écarter trop nos couchettes. – Mais alors, c'est le plan des aménagements que vous avez fait ? – Bien sûr ! Le tracé de la coque ça va tout seul : C'est l'architecte qui s'en charge, au mieux, en partant du « plan » ! C'est son métier : il est payé pour trouver des lignes d'eau qui « collent » avec le plan ! Que les architectes navals me pardonnent si je me trompe, mais neuf fois sur dix n'est-ce pas ainsi, le « confort », donc les « emménagements » qui – avec le prix, bien sûr ! - déterminent les caractéristiques principales du bateau ? [2]

L'architecte naval E. Breuille vante les joies propres à la navigation de plaisance, accessibles « même aux bourses les plus modestes » : « Joie de se sentir libéré des entraves de la vie quotidienne, bonheur ineffable de contempler les merveilleux spectacles que la mer seule peut offrir à des fidèles, orgueil enfin de sentir vibrer sous soi, répondant au moindre de vos réflexes, l'être animé qu'est le yacht, compagnon fidèle que l'on aime, comme un être très cher, vers lequel les pensées se reporteront bien souvent, quand seront passés les heureux instants des vacances si vite écoulées. » Les joies décrites font référence à la rupture avec la société aliénante, à la maîtrise cœnesthésique de l'objet technique avec lequel on fait corps et auquel on s'attache, dans la lignée du discours du siècle précédent. Les valeurs prônées vont à l'encontre de celles des nouveaux clients, plus enclins aux joies de reconstituer à bord un logement moderne ou bien de suivre la « mode » dans une logique distinctive faisant référence non pas au confort bourgeois discret et utile mais au luxe aristocratique ostentatoire. Le luxe est en effet, contrairement au confort utile, « un produit, signe ou usage de la richesse quand celle-ci dépasse les limites d'un nécessaire ou d'une utilité » [3].

[1] E. BREUILLE, « Du choix d'un yacht », *Le Yacht*, N° 2493, 1931, p. 4-6.
[2] G. DE LAVALETTE, « Les croisières du "Cormoran" », *Le Yacht*, N° 2957, 1941, p. 203.
[3] Philippe PERROT, « De l'apparat au bien-être : les avatars d'un superflu nécessaire », p. 31-50 in *Du luxe au confort*, Paris, Belin, 1988, p. 31.

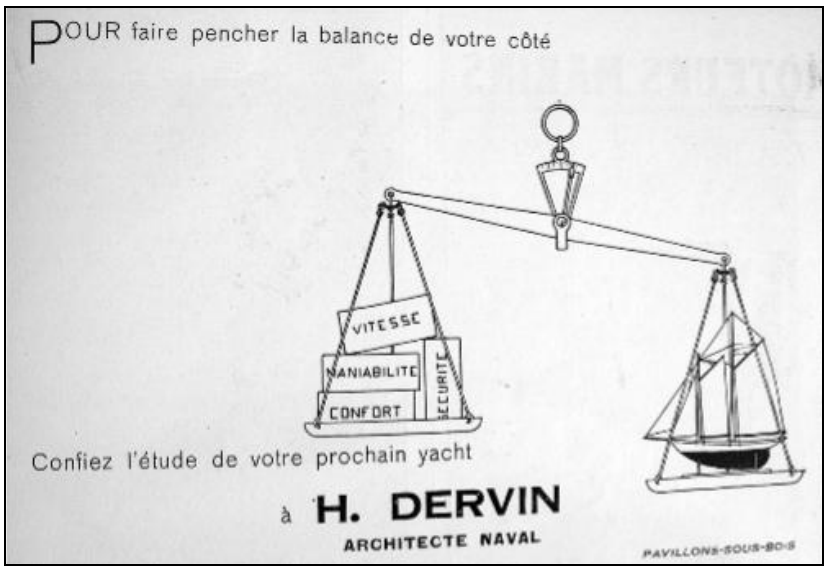


Figure 162 : L'architecte naval H. Dervin souhaite convaincre les aspirants au yachting d'utiliser ses services. *Le Yacht,* N° spécial Salon nautique international, 1931, p. 33.

Dans la balance de l'architecte, vitesse, maniabilité, sécurité et confort sont représentés par des briques équivalentes – bien que celle de la vitesse soit au-dessus des autres et celle du confort en dessous. L'élégance n'apparaît pas. Elle est en fait comprise dans les valeurs de vitesse et de confort, entendu comme moderne et domestique.

Les historiens décrivent la transformation du « confort bourgeois », en vigueur jusqu'en 1914, en « confort moderne », dans les années trente[1]. Or, à cette période, avoir le confort moderne à la maison et sur son bateau est un luxe. Rare, il est distinctif. Ce confort domestique fondé sur la maîtrise des flux et le développement de machines suppléant aux tâches ménagères ne s'étend qu'après-guerre aux classes moyennes citadines, et ce n'est que dans les années soixante-dix que l'ensemble de la population française en bénéficie. En détachant le terme de confort de la navigation et en l'attribuant uniquement aux aménagements intérieurs, la conception de ces derniers bascule de l'idéologie bourgeoise vers celle aristocratique.

Élégance, mode et décoration

Si E. Breuille s'alarme des exigences d'aménagements à la mode peu compatibles avec la navigation, il souligne néanmoins l'importance de l'élégance des lignes des yachts, devant être tracées par un « véritable » architecte naval et non par un constructeur de bateaux de travail, afin de « faire un bateau solide et pouvant résister à la mer, mais construit de telle façon qu'à première vue, le profane lui-même, séduit par tant de charmes, ne puisse que reconnaître un navire de plaisance »[2]. Des publicités pour les automobiles Lincoln déclinent le vocabulaire de la distinction : « Après la belle croisière dans le confort et le luxe d'un beau yacht, retrouver à quai sa Lincoln c'est retrouver la terre ferme en conservant l'impression de glisser rapidement sur l'eau. Le yachtman qui possède une Lincoln reste toujours dans la même atmosphère de luxe, de confort et de silence »[3] ; « La Lincoln restera la voiture de prédilection du Yachtsman. Elle répond à son goût inné des lignes harmonieuses et racées, à

[1] Jean-Pierre GOUBERT, « Le confort dans l'histoire : un objet de culte »…, *op. cit.,* p. 23.
[2] E. BREUILLE, « Du choix d'un yacht »…, *op. cit.,* p. 4.
[3] Publicité Lincoln, *Le Yacht,* N° 2508, 1931, p. IX.

son amour de belle mécanique et à ses habitudes de confort pratique. La Lincoln, belle voiture rapide et silencieuse classe son possesseur sans jamais le décevoir »[1].

Si, par le mécanisme de la distinction mis en valeur par Pierre Bourdieu, « l'élégance » des formes d'un navire est issue de la course, pratique dominant le champ de la navigation sur voiliers, celle des aménagements est issue de la pratique dominant le champ de l'habitation, c'est-à-dire l'architecture et la décoration des habitations bourgeoises modernes. Si les formes des racers sont jugées élégantes, c'est en raison de leurs succès en courses ; si certains types d'aménagements de yachts sont trouvés élégants, c'est qu'ils reproduisent ceux « modernes » et « fashionables » d'à terre. Dans les deux cas, les formes et les aménagements « élégants » sont issus des techniques modernes. Cependant, ils se réfèrent à deux mondes techniques et scientifiques différents, celui nautique d'une part et domestique d'autre part. Cette séparation entre deux mondes alors distincts et distinctifs - la navigation associée à la course et l'habitation aux aménagements et à la décoration domestiques - rompt l'unité du « confortable » du dix-neuvième siècle associant étroitement navigation, habitation et confort. Cette séparation introduit une ambivalence toujours au cœur de la plaisance contemporaine.

Alors que la navigation sur de petits yachts se développe dans l'entre-deux-guerres, avec la construction de petits « yachts de famille » et de bateaux à construire soi-même, une plaisance de luxe s'impose avec la fabrication de grands yachts associant les performances des voiliers de course, les qualités marines des coureurs au large et le confort d'aménagements modernes et luxueux.

La décoration de ces yachts est réservée aux épouses qui, comme Mme B., font preuve de leur « bon goût » : « L'intérieur du yacht est une véritable merveille de confort et de bon goût. Tous nos camarades, yachtsmen de la baie de Seine, ne seront pas surpris d'apprendre que ce bon goût est celui de Mme B. Presque tous ne connaissent-ils pas son talent et beaucoup d'entre eux n'ont-ils pas habité un des anciens hôtels renommés du Havre, remeublé délicieusement par elle ? »[2] La cabine du propriétaire est « de style chinois : commodes ravissantes, secrétaires et paravents en laque » ; le salon « de style hollandais. On y admire des plaques de Delft, un siège circulaire en chêne sculpté entourant la table » ; la cuisine « donnant chauffage central et eau chaude partout » : « Le confortable de ce ravissant bateau est absolument parfait et le vilain temps que nous avons subi nous a fait particulièrement apprécier la douceur du chauffage ».

La décoration et les installations des grands yachts échappent aux compétences de l'architecte naval et du chantier nautique. Elles sont crées et réalisées par des structures spécialisées comme « Le Sylve »[3], « ateliers et galeries d'art du grand magasin du meuble Au Bucheron », situé rue de Rivoli à Paris, employant des architectes décorateurs comme Michel Dufet. L'architecte naval Henri Dervin s'oppose à cette tendance au luxe quand elle entre en contradiction avec le confort en navigation : « Sur le côté luxe pur, il y a encore bien des errements à supprimer ; le sapin laqué qui revient au quart de l'acajou verni est tout aussi agréable ; la toile a sur les soieries mille et un avantages. » [4]

[1] Publicité Lincoln *Le Yacht*, N° 2513, 1931, p. XIII.
[2] Jacques BAUDRIER, « Une croisière sur le yacht « Manou » », *Le Yacht*, N° 2530, 1931, p. 573.
[3] *Le Yacht*, N° spécial Salon nautique international, 1931, p. 71 et N° 2635, 1933, p. 518.
[4] H. DERVIN, « Le problème du yacht de croisière », *Le Yacht*, N° spécial Salon nautique international, 1928, p. 70.

L'idée de confort est dorénavant liée à la grandeur des aménagements. Pour l'architecte H. Dervin, « le principal facteur du confort que l'on puisse espérer trouver à bord d'un yacht est sans contredit sa longueur, les autres dimensions, quoi que variables, ont une valeur à peu près fixe en fonction de celle-là »[1]. Le modèle dix-neuvième du petit yacht peu coûteux, confortable et facilement maniable par un homme seul n'est plus de mise : « Pour la sécurité, et également pour le confort, il y a intérêt à ce que la coque soit proportionnée à la longueur de la navigation à effectuer [… c'est-à-dire] la longueur moyenne du parcours entre les escales ». Les débats qu'abritèrent les colonnes du *Yacht* entre 1898 et 1899, suite au tour du monde en solitaire de l'américain Joshua Slocum, sur la question des « Bateaux de petit tonnage par mauvais temps », ne sont plus d'actualité dans les années trente. Pour traverser les océans, il convient dorénavant de posséder un grand bateau offrant sécurité et confort.

Le confort en mer est considéré comme reposant sur la qualité de la cuisine, qui occupe dorénavant une place privilégiée dans les aménagements, ainsi que sur celle du sommeil : « Si les traversées ne doivent durer que quelques heures, et que le repos puisse être pris à terre, il n'est pas besoin d'une embarcation de grandes dimensions. […] Si, par contre, les escales sont éloignées de quelques centaines de milles, les traversées dureront plusieurs jours et il faut pouvoir prendre à bord un repos réparateur et permettre aux nerfs de se détendre. Je crois même que c'est là nécessité absolue pour l'amateur de croisière. » La fatigue est considérée comme un danger, entraînant découragement et erreur de navigation : « Il faut donc préparer sa croisière pour ne jamais atteindre cet état exagéré de fatigue, qui est fonction, comme je le disais plus haut, de la longueur des traversées, du nombre d'équipiers et du confort du bord. »

Chaque membre de l'équipage doit donc bénéficier d'une couchette individuelle : « En augmentant encore les dimensions du yacht, nous arrivons aux véritables bateaux de croisière. Il faut qu'il y ait au minimum une cabine habituelle avec une couchette individuelle pour tous »[2]. L'architecte H. Dervin s'insurge néanmoins contre « la tendance générale que l'on a à disposer un nombre trop élevé de couchettes ». En effet, « d'abord cela ne peut se faire qu'au détriment de leur confort, et de plus il faut admettre que, s'il est possible de placer cinq couchettes sur un yacht de 7 mètres de flottaison, il est impossible que les cinq personnes puissent se remuer ensemble dans la cabine sans se gêner »[3]. Il rappelle que la longueur du bateau détermine un espace habitable limité : « Il faut bien se garder aussi de dire : dans ce bateau je veux telle et telle chose ; cette méthode mène invariablement à des mécomptes amers. Il vaut mieux renverser la question et demander : quel est le bateau nécessaire pour y loger telles et telles choses. »[4]

Deux conceptions du confort s'opposent ici : pour les uns, la surenchère d'aménagements sur le modèle terrestre, comme l'installation d'une couchette par personne embarquée, est synonyme de confort. La période de l'entre-deux-guerres est celle où se développe la navigation en famille, avec l'épouse et les enfants. Il convient donc de loger ces nouveaux équipiers confortablement afin de ne pas les dégoûter. Les cadres installés pour les matelots salariés dans un poste sombre, bas et étroit ne peuvent plus convenir. Pour d'autres, l'augmentation du nombre de couchettes diminue au contraire le confort de chacun dans un espace qui reste restreint. Dès 1928, H. Dervin prend position contre la tendance à dissocier

[1] H. DERVIN, « Pour les amateurs de croisières », *Le Yacht*, N° 2769, 1936, p. 232.
[2] A. MAUGIN, « A la voile : croisières et courses croisières », *Le Yacht*, N° spécial Salon nautique international, 1928, p. 48.
[3] H. DERVIN, « Pour les amateurs de croisière », *Le Yacht*, N° 2773, 1936, p. 321-322.
[4] H. DERVIN, « Le problème du yacht de croisière », *Le Yacht*, N° spécial Salon nautique international, 1928, p. 69.

l'idée de confort de la situation de navigation en la réduisant au confort d'habitation entendu comme la reproduction du confort domestique terrestre. Il propose un plan d'aménagement d'un « yacht de croisière normal » d'une longueur de 12 mètres, dimension qui lui semble tout à fait satisfaisante, offrant l'avantage d'être « fort économique et d'offrir un confort bien suffisant ». En effet, « c'est une erreur commise par nombre de personnes non initiées au yachting que de vouloir transplanter sur un bateau leurs habitudes de terriens. La vie à bord est infiniment plus simple et plus facile ; au bout de quelques jours, les objets qui paraissaient indispensables au départ ne trouvent plus leur raison d'être. Ceci est vrai surtout pour les cuisines ; combien de propriétaires ayant fait des installations savantes, mais fort compliquées, sont, pour les suivants, revenus à des dispositions plus simples et plus rationnelles ? »[1].

Les premiers signes du « confort de l'usager »[2], confort décrit par Jean-Pierre Goubert comme celui de « la norme intangible et absolue », s'imposent comme une rationalisation en réaction à la surenchère d'appareils domestiques du « confort moderne » et à l'élégance des décorations luxueuses qui apparaissent tout à fait déraisonnables à un architecte naval pour un bateau destiné à naviguer.

Ainsi, l'architecte fixe de manière « simple et rationnelle » les dimensions minimales des couchettes permettant de les utiliser commodément : « Pour qu'une couchette soit utilisable, son occupant doit pouvoir s'y installer facilement, sans acrobaties, et, encore plus, pouvoir s'en tirer rapidement. Il faut, entre le dessus du matelas et le dessous du pont, une hauteur d'au moins 45 centimètres, 60 centimètres étant une mesure plus normale ; pour peu que l'occupant relève la tête, il risque de se cogner aux barrots. Par contre, les dimensions des couchettes sont souvent exagérées : en ce qui concerne la longueur, 10 centimètres de plus que la taille de l'occupant sont bien suffisants ». La question des couchettes fixes ou rabattables est laissée au goût de chacun. Celle des planches ou toiles anti-roulis dépend des conditions de navigation – clapot, navigation nocturne.

4) L'influence de la course-croisière : cuisine centrée et table des cartes

Pour la sociologue Cécile Créac'h, le yachting français se sépare entre deux modalités de pratiques dès la création du Yacht club de France, en 1867, avec « d'un côté, la branche du yachting de course et, de l'autre, celle du yachting de croisière ». À cette date, la séparation n'est pas conflictuelle, mais « le yachting de course a la préférence des premières institutions créees ». Une fois la régate terminée, un voilier de course est aussi un confortable bateau de croisière. Cet axiome n'est cependant vérifié que pour les yachts de grand ou moyen tonnage bénéficiant des dernières avancées techniques et architecturales. Il ne concerne pas le nombre important de yachtsmen effectuant des croisières de promenade ou de voyage sur des anciens bateaux de travail remaniés en yachts. Au tournant du siècle, ces deux modalités de la navigation sur voiliers s'affrontent en luttes symboliques pour définir « les justes manières de naviguer ». L'histoire de cette séparation entre deux modalités de pratique permet de comprendre le clivage contemporain entre la course et la croisière ainsi qu'entre les initiés et les non-initiés. Aujourd'hui, la coupure et la mise à distance se font en effet « soit par la technique, soit par l'esthétique »[3].

[1] [1] H. DERVIN, « Le problème du yacht de croisière »…, *op. cit.,* p. 70.
[2] Jean-Pierre GOUBERT, « Le confort dans l'histoire : un objet de culte »…, *op. cit*., p. 23-25.
[3] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers …, op. cit.,* p. 18.

Si les propriétaires de cruisers créent en 1914 l'Union nationale des croiseurs, c'est pour mettre en place des courses auxquelles ils ne peuvent plus participer du fait des jauges contraignantes : leurs voiliers « confortables », lourds et marins, n'ont en effet aucune chance de rivaliser avec les machines de course. L'UNC ne représente qu'une petite partie des pratiquants du cruising et ne s'inscrit pas entièrement dans l'idéologie de la croisière, les qualités d'habitabilité exigées étant moindres, comme, par exemple, la faible hauteur sous barrots dans les petits et moyens tonnages. En fait, cette institution « participe à la formation de la course-croisière comme modalité de pratique spécifique qui consiste à mesurer la rapidité de voiliers croisière sur de longues distances et à comparer les performances d'équipages qui vont progressivement et spécialement s'entraîner pour ce type d'épreuves » :

> Les premières courses-croisières organisées par l'UNC témoignent ainsi de la volonté de groupes de croisiéristes de se confronter entre eux en élaborant leurs propres règles de navigation tout en définissant des critères de sélection distincts de ceux de la régate. Toutefois, malgré ce cadre institutionnel, l'introduction de ce type de compétition dans un univers où domine la régate « traditionnelle » ne va pas se faire sans difficultés. Cette modalité de pratique va très progressivement s'imposer aux côtés de la régate et de la croisière sous l'action de l'Union nationale des croiseurs qui, au cours du siècle, va s'ériger comme le groupement spécialiste de la navigation sportive en haute mer.[1]

Dans les années d'entre-deux-guerres, des navigateurs fortunés effectuent de grandes croisières transocéaniques ou circumterrestres comme en France, Alain Gerbault, dont les navigations font rêver de nombreux adeptes du yachting. Les voiliers de grand tonnage conçus pour la navigation hauturière participent aussi aux premières courses-croisières qui se développent « en France à partir de 1934 ». Celle-ci « adopte les règlements du Royal Ocean Racing Club (RORC) et organise une première course franco-anglaise entre Plymouth et Belle-Ile ».

Les bateaux qui participent aux courses-croisières bénéficient à bord de tout le confortable : ce ne sont pas de pures machines de course transocéaniques. Ils diffèrent des racers de régates par leurs qualités « marines », réhabilitent la légitimité du modèle de la course dans la conception des bateaux de croisière. Les innovations dont bénéficient ces racers de haute mer deviennent une « mode » à suivre pour l'ensemble du yachting, pratiquants, constructeurs et architectes. En 1932, un « concours de plans pour un yacht destiné aux courses en haute mer »[2] est organisé par le Royal Corinthian Yacht Club suivant « la formule de jauge et les règlements du Royal Océan Racing Club » afin « d'encourager la conception et la construction de bateaux de mer rapides et marins et de développer les idées qui tendent à les améliorer ». Le concours est ouvert à tous, architectes professionnels ou amateurs de tous pays. C'est « la supériorité de vitesse probable dans une longue traversée en eau libre » qui constitue le facteur le plus important. *A contrario*, « les plans de pont et d'emménagements seront examinés du point de vue général, mais leur conception n'influera pas au moment de l'examen des mérites des plans de lignes et de voilure ». L'idée de confort sur le pont et dans la cabine n'apparaît pas comme pertinente.

A. Maugin[3] promeut en 1928 le développement des grandes courses-croisières transocéaniques internationales comme la « New York-Santander ». Les petites courses-croisières, comme celle de « Royan-La Baule et retour », lui apparaissent moins intéressantes car elles n'imposent pas à l'équipage d'utiliser le système des quarts. Le développement de la course-croisière sur de grands voiliers influence la plaisance de petite croisière tant sur

[1] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers …, op. cit.,* p. 158.
[2] « Un concours de plans pour un yacht destiné aux courses en haute mer », *Le Yacht*, N° 2549, 1932, p. 65-66.
[3] A. MAUGIN, « A la voile : croisières et courses croisières »…, *op. cit*., p. 49-50.

l'adoption d'un modèle de rationalisation des tâches de chacun à bord, en distinguant un navigateur et en instaurant le système des quarts, que sur le dessin des carènes et des aménagements en introduisant la table à cartes et en adoptant la disposition centrale de la cuisine, séparée du poste avant.

Jusque dans les années trente, les cruisermen n'utilisent pas de table à cartes pour la navigation. Par beau temps, ils déploient les cartes marines sur le rouf ou la claire-voie. À bord du « yacht de famille » *Le Gamgys*, au début du siècle, le travail de navigation semble être une activité appréciée par l'ensemble de membres de l'équipage, petits et grands. Les cartes sont dépliées sur le capot de la cabine du capitaine.

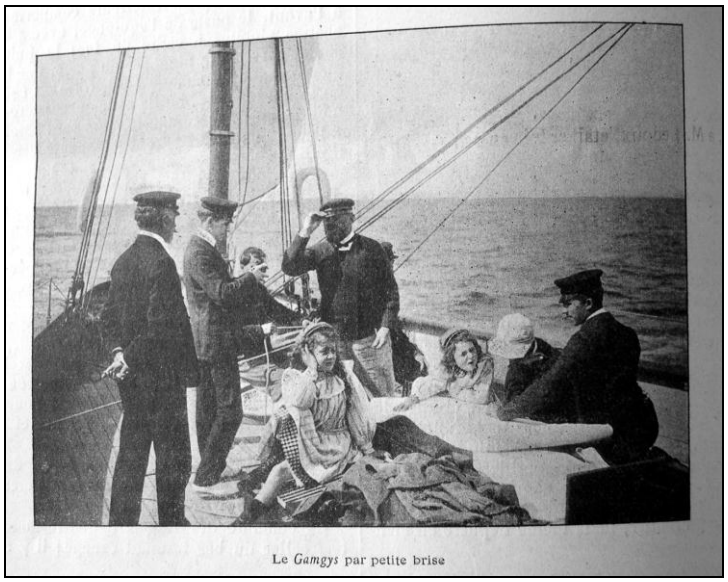


Figure 163 : Par petite brise, le capot de descente du *Gamgys* sert de table à carte. *Le Yacht,* N° 1563, 1908, p. 119.

En 1922, M. Clerc-Rampal conseille, à bord des petits navires, de conserver les cartes dans « un carton à dessin maintenu fermé par deux sangles »[1] : « On y met les cartes dont on compte se servir au cours de la croisière et l'on glisse extérieurement sous les sangles la carte nécessaire au fur et à mesure des besoins. On a ainsi une carte tenue rigide sur laquelle on peut effectuer, même sur le pont, les tracés convenables. […] Le carton à dessin permet aussi de renfermer à portée de la main un rapporteur et un compas à pointes sèches. On a ainsi un moyen pratique d'utiliser la carte en étant à la barre, à bord d'un petit bateau ». Néanmoins, il est préférable d'effectuer la lecture des instructions nautiques et l'étude des cartes avant la navigation : « Lorsque l'on gouverne, il faut se borner à cette fonction, étant admis qu'il ne convient pas de faire deux choses à la fois. L'étude de la carte doit se faire à loisir, avant d'exécuter la traversée, et il n'y a qu'un moyen et un seul : apprendre par cœur le tracé, le balisage, les alignements, etc. Ceci fait, on ne conserve la carte auprès de soi qu'à titre d'aide-mémoire en y jetant un rapide coup d'œil ». Les documents comme le *Livre de phares* et les *Instructions nautiques* doivent être consultés « à tête reposée, dans la chambre, qu'ils ne quitteront pas ». Trente ans plus tôt, une gravure figure un propriétaire étudiant les livres nautiques le soir, allongé dans sa couchette : « A lueur du fanal, je me plonge dans la lecture du pilote-côtier »[2]. Déplacer ces précieux documents sur le pont les expose tant aux intempéries qu'au risque de les voir passer par dessus bord.

Pour échapper à ces inconvénients et effectuer la navigation sur le pont dans de bonnes conditions, les grands yachts de l'entre-deux-guerres sont équipés d'un « deck-

[1] M. CLERC-RAMPAL, « Conseils aux jeunes yachtsmen et renseignements », *Le Yacht*, N° 2039, 1922, p. 184.
[2] *Le Yacht*, N° 790, 1893, p. 149.

house », c'est à dire d'une petite maison de pont. Cette superstructure vitrée proche du poste de manœuvre est souvent équipée d'une table à cartes et parfois d'une cuisine. Ainsi, sur la goélette *Véga* de 16 mètres de longueur, construite aux chantiers Chassaigne de La Rochelle sur les plans de D. Séveri, « le salon communique avec le deck qui sert de chambre de navigation » :

> Cette pièce, très souvent éclairée et qui forme un abri agréable en cas de pluie, comporte, à son centre et adossé à la cloison avant, un coffre en acajou de 0 m. 50 de hauteur abritant le moteur. Ce coffre sert de siège et même de table. A tribord, une grande table de 1 m. 50 de longueur et de 0 m. 80 de largeur, avec de grands tiroirs et des placards au-dessous, est utilisée comme table à cartes. A bâbord se trouve la cuisine avec une glacière, un fourneau à pétrole à deux feux, un évier et un réservoir auxiliaire. Dans la journée, trois panneaux mobiles mis en place, cachent complètement fourneau, évier et casseroles. […] On accède à ce deck par une descente s'ouvrant sur l'avant du cockpit. Par ses larges glaces on voit très bien à l'extérieur. Sa hauteur sous barrots, comme dans les autres chambres, est de 1 m. 60. Ses grandes dimensions en tous sens et sa clarté facilitant beaucoup l'accessibilité au moteur. De plus elle est tout à fait pratique pour déployer les cartes et pour consulter les instructions nautiques, à l'abri du vent et de la pluie, tout en étant à proximité immédiate du barreur. Il est également beaucoup plus pratique d'avoir la cuisine à cet endroit plutôt qu'à l'avant, comme cela se fait habituellement. Bien souvent, à la mer, surtout quand il fait mauvais temps, le repas est sommaire. La confection du déjeuner est beaucoup plus aisée dans cette pièce relativement spacieuse et la transmission des plats lorsque l'on déjeune sur le pont, est aussi plus facile. Ce deck-cuisine-chambre de navigation a, en fait, bien souvent été transformé aussi en salle à manger. La pièce a enfin l'inestimable avantage d'être très claire et très aérée par le panneau de descente, ce qui supprime les odeurs de cuisine, si désagréables à bord. [1]

Sur le grand yacht *Guarani* de 29 m 50 de longueur, la cuisine est disposée classiquement à l'avant, près du poste, mais le deck-house comprend un aménagement pour déplier les cartes et un salon, « le propriétaire ayant désiré posséder une pièce aussi bien éclairée et ventilée que possible. […] Sous les chaises-longues, des tiroirs ont été ménagés pour recevoir les cartes marines ; une partie du panneautage est à abattant et se soulève pour former table et permet d'étaler desdites cartes »[2].

En 1931, le deck-house d'un yacht de 17 mètres en acier construit par les chantiers G. de Vries Lentsch Junior, d'Amsterdam « comporte un divan qui, la nuit, peut se transformer en couchette de veille, et une table des cartes qui permet de consulter celles-ci sans se mouiller et de les éclairer, la nuit, sans gêner l'homme de barre »[3]. La cuisine est placée à l'avant et les toilettes au pied de la descente.

[1] « Les yachts à moteur auxiliaire "Véga" et " Dolphin" », *Le Yacht*, N° spécial Salon nautique international, 1928, p. 40-42.
[2] « Le yacht "Guarani " », *Le Yacht*, N° spécial Salon nautique international, 1928, p. 556-557.
[3] « Un yacht métallique de 17 mètres », *Le Yacht*, N° 2517, 1931, p. 361-362.

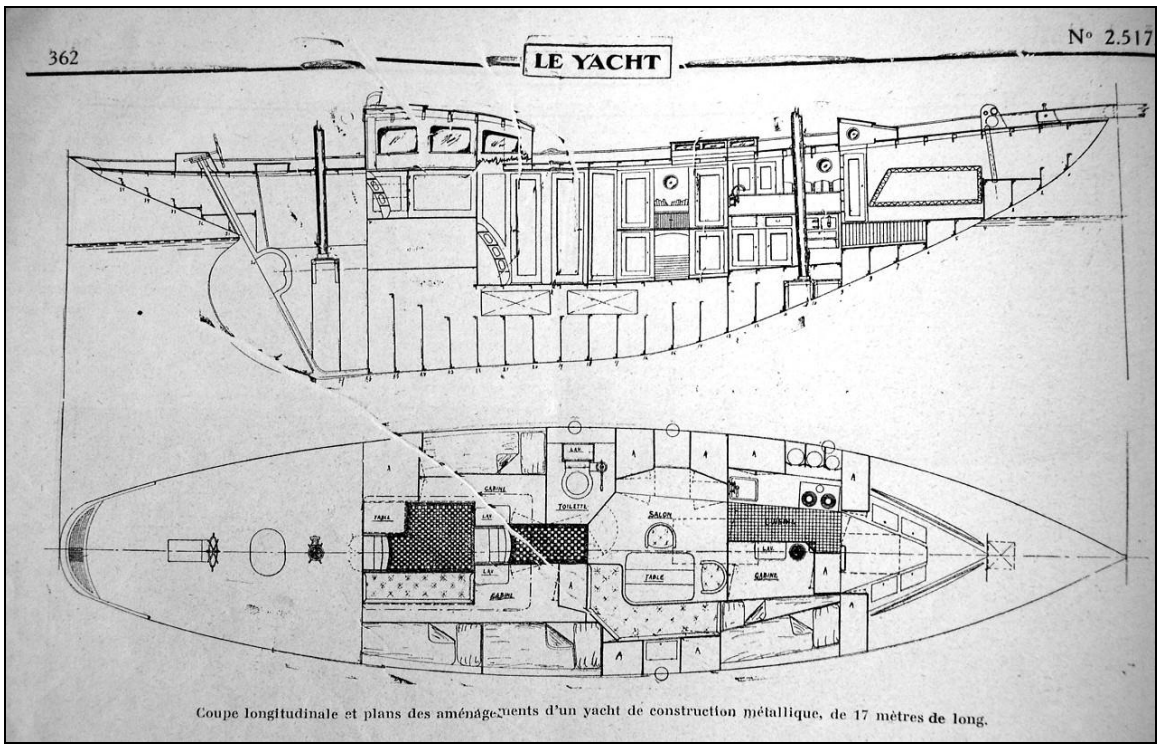


Figure 164 : « Coupe longitudinale et plans des aménagements d'un yacht de construction métallique, de 17 mètres de long » dont le deck-house comprend une table des cartes et un divan transformable en couchette de veille. *Le Yacht,* N° 2517, 1931, p. 362.

La superstructure du deck-house représente une résistance à l'avancement peu compatible avec les courses croisières. Aussi, les architectes intègrent à la même période un espace de navigation à l'intérieur des yachts participant aux courses océaniques. La goélette *Marie-Lys,* dessinée par H. Dervin, est un yacht « particulièrement étudié pour prendre part aux courses-croisières tant sur l'Océan qu'en Méditerranée, et les quelques sorties qu'il a effectuées ont permis à son propriétaire d'apprécier ses qualités de vitesse et de tenue à la mer »[1]. Au pied de l'échelle de descente menant au cockpit et précédant le salon, la goélette possède un « carré » avec, « sur tribord, deux grandes penderies pour les vêtements et les cirés, avec des étagères en abord ; une armoire et une table aux cartes, un casier à pavillons et une bibliothèque, dont la partie basse cache le moteur. Sur l'hiloire arrière est disposé le tableau de distribution de l'installation électrique. A bâbord, la toilette, très confortable, avec chauffe-eau électrique, réservoir à eau de 50 litres, w.-c. marin et lavabo ».

Dans le projet d'un ketch à moteur auxiliaire de 17 m 20 de longueur proposé par Victor Brix, l'espace de navigation est situé dans le salon, jouxtant les sofas, « un grand buffet et un bureau servant de table des cartes »[2] sur tribord. La goélette à moteur *Canaïs* de 11 m 50 de long, prenant part aux courses croisières de la Méditerranée, dessinée par le même architecte, est également équipée dans le salon d'une « table des cartes à tribord et des placards en abord »[3]. La cuisine et le cabinet de toilette sont situés en avant du salon, le séparant du poste d'équipage.

En 1929, Victor Brix propose trois projets d'aménagements d'un « yacht moderne de 16 mètres de longueur »[4], « gréé en goélette, à élancements modérés, mais très gracieux ». La deuxième disposition, présentée ci-dessous, est pensée en vue des courses en haute mer : elle « prévoit la cuisine à l'arrière, tout près de l'entrée des cabines. Cette disposition est très

[1] « La goélette *Marie-Lys* », *Le Yacht*, N° 2377, 1928, p. 512-514.
[2] « Projet de ketch à moteur auxiliaire de 17 m. 20 de longueur », *Le Yacht*, N° 2384, 1928, p. 610.
[3] « La goélette à moteur auxiliaire "Canaïs" », *Le Yacht*, N° 2373, 1928, p. 470-471.
[4] « Projet de yacht moderne de 16 mètres de longueur », *Le Yacht*, N° 2425, 1929, p. 485.

utile à bord des bateaux de petite taille destinés aux passages océaniques. Située à l'endroit le moins secoué, et facilement accessible, la cuisine reste utilisable même par très gros temps, ce qui est très appréciable ». Une « table des cartes » est située dans le salon, à tribord. Remarquons la latéralisation en vigueur, le côté tribord, plus valorisé, étant associé à la table à cartes, poste du navigateur. La cuisine est située à bâbord de la descente. Les toilettes séparent le salon de la cabine avant située en arrière du poste. Cette disposition inaugure celle d'après-guerre.

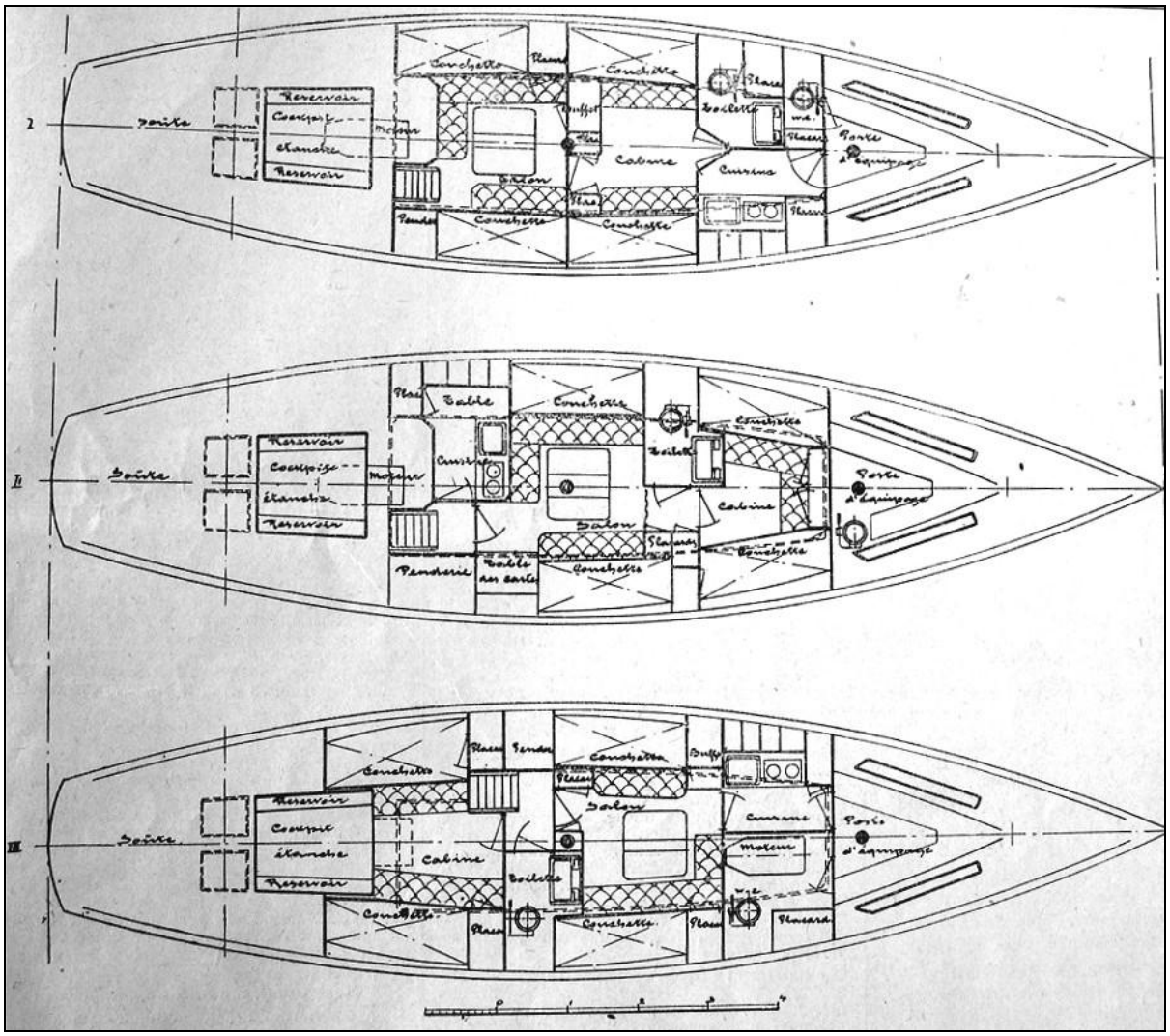


Figure 165 : « Yacht de 16 mètres de longueur, à moteur auxiliaire. – Dispositions différentes des aménagements. », *Le Yacht,* N° 2425, 1929, p. 485.

Les autres dispositions destinées plutôt à la croisière pure ne sont pas pourvues de tables à cartes. La première disposition valorise l'habitation du salon, placé à l'arrière tandis que la troisième tente d'accorder de l'intimité aux deux cabines, dont une située à la poupe, séparées par un cabinet de toilette. Dans ces deux cas, la cuisine est placée à l'avant, près du poste des matelots qui se chargent de cette tâche.

Après la Seconde Guerre mondiale, l'influence de la conception des bateaux destinés à la course en haute mer sur ceux voués au voyage ou à la promenade prend une importance considérable : la distribution présentée ci-dessus sera adoptée sur ceux de croisière, le poste d'équipage disparaissant, remplacé par une cabine avant.

B. Course en haute mer et confort à la mer dans l'après-guerre

À partir des années cinquante, la course-croisière rompt avec la croisière pure. Cécile Créac'h montre qu'à partir de 1949, « l'UNC tend à exclure les seuls pratiquants de croisière aux dépens d'une nouvelle catégorie de navigateurs spécialistes de cette modalité compétitive »[1]. Le terme de « course-croisière » est jugé trompeur car cette pratique de navigation est une course en haute mer et ne s'apparente en rien à la croisière de promenade ou de voyage : « Je pense d'ailleurs que cette ambiguïté serait en partie évitée si on parlait de course océanique ou de course de haute-mer »[2] déclare le Docteur Bensoussan au début des années cinquante.

Ces nouvelles façons de naviguer, de concevoir les bateaux et de les aménager sont néanmoins transférées à la croisière. Elles s'imposent comme un modèle d'excellence garantissant l'acculturation nautique des nouveaux plaisanciers. La régate côtière, plus accessible que la course en haute mer, permet de leur enseigner les « justes manières de naviguer » : art des manœuvres, respect des règlements et de « l'étiquette ». Ainsi, l'association des propriétaires de *Bélouga*, petit dériveur de 6 m 50, organise des régates et tente de convaincre les « isolés » de s'y rallier : « J'ai parlé précédemment d'étiquette navale : il ne faut pas oublier que le yachting a ses principes, ses règles et que la belle présentation d'un bateau, la bonne tenue de son équipage, les règlements de navigation sont indispensables à connaître et à appliquer. Les attributions des capitaines de flotte consistent à initier les néophytes à ces règlements. Il faut convaincre les isolés de faire partie d'un club de leur choix ; ils y apprendront à régater car, seule, la compétition permet de connaître ses conditions et de s'améliorer. »[3]

Dans les années soixante, la course-croisière bénéficie d'une large couverture médiatique, tant dans *Le Yacht* que dans les pages de la nouvelle revue nautique *Bateaux* qui souhaite être « le guide de ceux qui accèdent à la voile »[4]. *Bateaux* déplore cependant le faible nombre de participants aux courses-croisières :

> Cela n'est pas sérieux. Il faut faire l'effort de courir ; comme pour se baigner dans l'eau froide il faut faire l'effort de se mouiller ! La course de mer est une école de perfectionnement nautique sans pareille. Elle oblige l'équipage à un réglage constant et minutieux du bateau, le navigateur doit travailler d'une façon précise et non au sentiment, le cuisinier doit remplir son rôle quelles que soient les circonstances. On n'apprécie pleinement que ce que l'on connaît parfaitement en matière nautique comme en musique ou en peinture. Après quelques courses, la navigation en famille sera d'autant plus goûtée qu'elle sera mieux réalisée. […] La course en haute mer étant l'Université de la plaisance, chacun se doit d'y obtenir quelques grades.[5]

La pratique de la course-croisière, discipline exigeante, est érigée comme un idéal de la navigation transposable à la croisière familiale. La catégorie sémantique du « confort à la mer » traduit, pour la croisière, cet idéal.

[1] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers…, op. cit.,* p. 162.
[2] Dr. P.-A. BENSOUSSAN, « Le facteur humain en course croisière », *Le Yacht*, N° 3316, 1952, p. 651.
[3] « On compte 400 bélougas à flot », *Le Yacht*, N° 3295, 1952, p. 119.
[4] « Cinq ans déjà… », *Bateaux*, N° 61, 1963, p. 47.
[5] « Course Croisière, école de perfectionnement », *Bateaux*, N° 62, 1963, p. 47.

1) Rationalisation des tâches et des aménagements

Des articles détaillent « l'art de former »[1] les équipiers à cette nouvelle pratique qui, peu à peu, se professionnalise. Les propriétaires doivent laisser la direction de leur bateau à des skippers formés. Les postes de barreur, de navigateur et de cuisinier ne sont pas distribués au hasard. Il s'agit de prendre en compte « le facteur humain »[2] pour gagner les épreuves internationales. Les critères du « confort moderne » s'appliquent à la course en haute mer : la taylorisation des tâches de la ménagère de l'entre-deux-guerres fait bon ménage avec celle des coureurs au large. Les aménagements sont rationalisés afin de répondre aux principales fonctions biologiques des sportifs : bien manger et bien dormir.

De nouvelles normes architecturales et esthétiques

En 1947, lors de la course-croisière Plymouth-La Rochelle à laquelle participe dix-huit bateaux, le *Myth of Malham*, nouveau côtre anglais appartenant à John H. Illingworth, de 11 m 42 de longueur totale – 10 m 20 à la flottaison -, dessiné par l'architecte Laurent Giles, impressionne le monde de la course tant par ses performances que par ses formes et sa construction novatrices, nées des contraintes des formules de jauge du Royal Ocean Racing Club et des Bermudes.

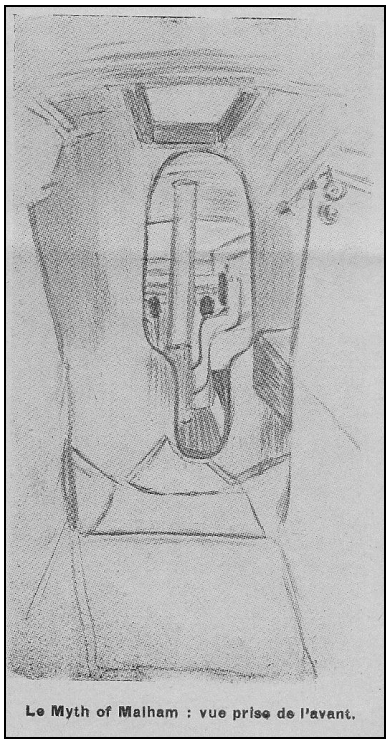


Figure 166 : « Le *Myth of Malham* : vue prise de l'avant », dessin de l'architecte français L. Lucien Faure-Dujarric montrant les « stalles en contre-plaqué » remplaçant les cloisons habituelles munies de portes. *Le Yacht,* N° 3065, 1947, p. 708.

[1] « La classe IV du RORC ou l'art de former des équipiers de course-croisière », *Le Yacht*, N° 3241, 1951, p. 49.
[2] Dr. P.-A. BENSOUSSAN, « Le facteur humain en course croisière »…, *op. cit.*

L'intérieur du yacht est inhabituel, revêtu de contre-plaqué laqué vert amande. Les traditionnelles cloisons avec portes sont « remplacées par des séparations de stalles en contreplaqué dont le champ est garni d'une épaisse moulure en alliage léger »[1]. Même si la disposition des éléments d'aménagement est classique, aucune porte ne vient séparer les cabines et préserver leur intimité comme dans les cruisers de même taille : la course-croisière s'émancipe véritablement de la croisière.

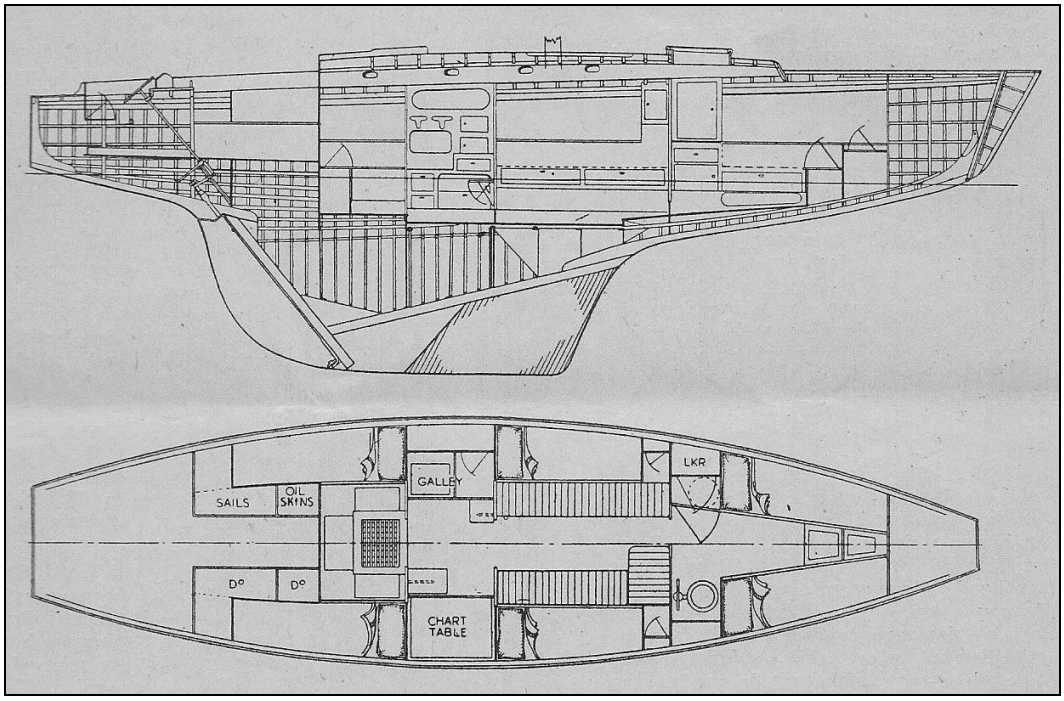


Figure 167 : « Coupe et plans de *Myth of Malham* », appartenant à J. Illingworth et dessiné par Laurent Giles. *Le Yacht*, N° 3065, 1947, p. 707.

L'architecte L. Lucien Faure-Dujarric, rédacteur de la chronique, fait néanmoins remarquer que « le peu d'épaisseur de la coque a permis une installation intérieure aussi confortable qu'à bord d'un yacht de croisière ordinaire : six couchettes de 60 de large sur 1 m. 95. En partant de l'AR on trouve à tribord celle du capitaine, à bâbord celle du navigateur, puis se faisant vis-à-vis la table à cartes et la cuisine, où la vie est d'autant plus facile qu'une double écoutille ouvre totalement le roof à son entrée, deux couchettes dans le salon avec deux banquettes fixes et une table qui se replie de chaque côté du mât, puis lavabo et w.-c. et enfin à l'AV deux autres couchettes et la soute à voiles (en course cette chambre avant est réservée aux voiles) [...] Tout est prévu pour la facilité de la manœuvre ».

Les formes du *Myth of Malham* choquent la génération des yachtsmen de course-croisière d'avant-guerre : « Notre aimable correspondant trouve que *Myth of Malham* est un affreux bateau parce qu'il n'a pas d'élancements et que sa tonture *semble* inversée »[2]. L. Lucien Faure-Dujarric rappelle que les formes du bateau résultent de l'adaptation aux jauges de course et se réjouit de ces innovations en assurant que l'esthétique est intimement liée aux performances : « Félicitons le capitaine J.–H. Illingworth d'avoir amené son architecte Laurent Giles à lui dessiner ce bateau qui introduit un élément nouveau dans notre monotonie actuelle, aussi bien ici qu'en Angleterre. Dans son dernier numéro, notre confrère du *Yachting World* publie une intéressante photographie du *Myth of Malham* qui porte en légende – en

[1] L. Lucien FAURE-DUJARRIC, « Deux courses-croisières aboutissent à la Rochelle », *Le Yacht*, N° 3065, 1947, p. 704-709.
[2] L. Lucien FAURE-DUJARRIC, « Esthétique », *Le Yacht*, N° 3069, 1947, p. 786.

anglais navire est féminin - : comment marchera-t-elle par gros temps ? Est-elle belle ? Là l'esthétique est à sa place. Espérons qu'elle y restera : honni soit qui mal y pense. »

Le champ de la navigation sur voiliers étant dominé par le yachting de course, les performances du voilier de course-croisière imposent comme normes techniques et esthétiques ses qualités architecturale à l'ensemble des voiliers, y compris ceux destinés à effectuer uniquement de la croisière, modalité de pratique où les qualités de vitesse sont fort appréciées, tant pour l'agrément en navigation que pour la sécurité apportée. Pour Laurent Giles, la conception des voiliers de course-croisière entre le début des années vingt et le milieu des années trente marque une rupture profonde avec le passé où les cruisers dotés de qualités marines s'opposaient aux racers qui en étaient effectivement dépourvus, munis d'élancements trop longs, d'un franc-bord trop faible, d'un échantillonnage trop léger et d'une surface de voilure bien trop importante. L'architecte rend hommage à la jauge du Royal Ocean Racing Club qui a conduit « à une production d'environ 100 % de bateaux beaux et marins sur tous ceux qui ont été construits depuis 1935 environ jusqu'à maintenant »[1] : « Les qualités des bateaux de course-croisière sont telles qu'il est rare qu'on commande un yacht de croisière avec des caractéristiques opposées à celles qu'on demanderait à un bateau de course-croisière. Evidemment, si on désire surtout courir, on donne la priorité au pourcentage de lest, alors que, si on veut surtout faire de la croisière, on cherche à obtenir la stabilité par la largeur. » Les aménagements des bateaux de course-croisière sont spacieux grâce à la grande hauteur de franc-bord et à l'adoption de la tonture inversée, comme sur *Myth of Malham*, astuce architecturale issue « d'une lacune dans le règlement du R.O.R.C. ». La course-croisière a aussi permis la diffusion du gréement moderne marconi simplifié, des drisses d'acier, des winchs, des filières et de l'amélioration du dispositif de spinnaker : « Tous ces dispositifs ont été imaginés sur les bateaux de course-croisière et adoptés sur les bateaux de croisière bien équipés. »

L'écart social se creuse entre la course en haute mer et la croisière, effectuée en équipage réduit ou en solitaire. Pourtant, l'organisation hiérarchique de la course-croisière et l'idée de la spécialisation des rôles est reprise dans les revues nautiques et les divers manuels d'après-guerre formant les nouveaux venus en plaisance. En course, la navigation a une importance stratégique capitale. Un équipier appelé « navigateur » s'y consacre entièrement. Un lieu lui est réservé : la table à cartes. La cuisine est tout aussi importante afin de conserver les forces et le moral de l'équipage. Le « maître-coq » s'y consacre entièrement et, comme le navigateur, il s'approprie un espace spécifique, la cuisine, qui n'est plus cantonnée dans le poste avant. Pour répondre à ces deux importantes fonctions, la disposition intérieure conçue dans l'entre-deux guerre plaçant au centre du navire, de part et d'autre de la descente, la cuisine et la table à carte, s'impose durablement sur tous les types de bateaux.

Adapter les éléments du confort à la mer de la course à la croisière

En 1947, le Yacht club de France publie un article stipulant la nécessité d'une table à cartes « pour tout bateau faisant de la croisière », c'est-à-dire en dehors d'une activité de course en haute mer. La table à cartes doit être entourée d'une « petite hiloire », « en abord, prévoir une galerie pour les documents nautiques, un emplacement pour le baromètre (enregistreur autant que possible) et suspendu par des élastiques. Avoir sur le côté de la table, un plumier fixe pour le compas à pointe sèche, le crayon. Sous la table, le mieux est d'avoir

[1] Laurent GILES, « L'influence de 25 ans de course sur les plans de yacht de croisière [traduction du *Yachting world annual*] », *Le Yacht*, N° 3375, 1953, p. 678-681.

deux tiroirs superposés de 80 cm. X 65 pouvant contenir les cartes marines pliées en deux. Dans un tiroir supérieur, on range les 3 ou 4 cartes utiles et dans le tiroir inférieur, les autres cartes en réserve. Une lampe électrique doit éclairer la table. Si la taille du bateau ne permet pas le luxe d'une table à cartes, ayez ou moins un tiroir plat ou un casier pour ranger les cartes à plat ; les cartes roulées sont une abomination »[1].

Dans les années d'après-guerre, Léon participe aux courses-croisières françaises sur son propre bateau. Interrogé en 2003, il explique comment il a participé à une nouvelle conception de la table à cartes, transposée ensuite aux voiliers de croisière :

> Il faut bien dire qu'à l'époque où j'ai commencé vraiment à faire des courses, à la fin des années cinquante, on passait la plus grande partie de son temps en tant que skipper d'un navire, navigateur, euh, sur la table à cartes. Donc il fallait une table à cartes qui soit vraiment bien conçue. […] [J'ai dit à l'architecte] c'est fini, il ne faut plus faire des tables à cartes parallèles aux bordés. Il faut faire des tables à cartes perpendiculaires, c'est-à-dire face à la route. À condition d'imaginer un aménagement qui permette, quand on est assis sur son siège de table à cartes, quand on est à la gîte d'un côté, on est tenu, mais quand on est de l'autre côté, il ne faut pas s'en aller de l'autre côté. Donc il fallait prévoir soit des planches à roulis, soit des ceintures spéciales. À l'époque on ne trouvait rien ! Vous comprenez ! Dans les années cinquante soixante ! J'avais été cherché chez les pompiers une ceinture, vous savez pour se tenir dans les échelles, etc. Donc j'avais une ceinture de pompiers, qui me permettait de ne pas partir à bâbord, car ma table à cartes était à tribord, donc si le bateau était tribord amure, gîtait, on s'en allait dans le milieu du bateau. Et à part cet inconvénient, le fait d'avoir une table à cartes face à la route présentait une quantité d'avantages : d'abord on avait plus de place, on voyait, on était mieux éclairé, on avait plus de relations avec le cockpit, donc avec ceux qui étaient en train de manœuvrer le bateau. Ça n'a jamais été contesté. [2]

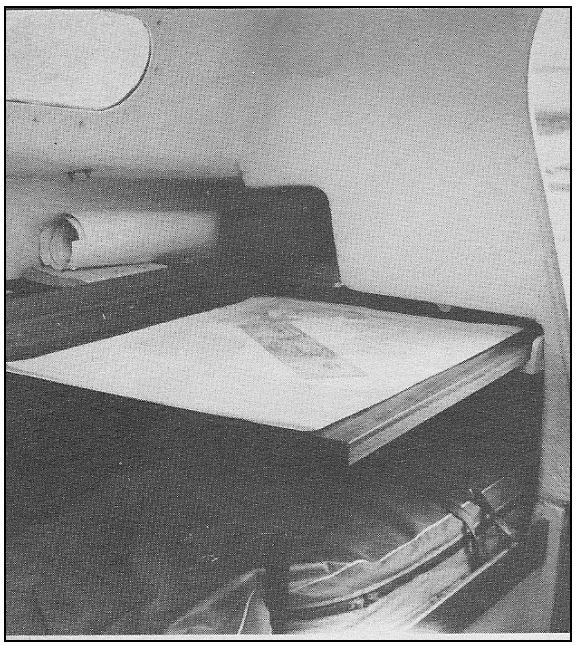


Figure 168 : Table à cartes du *Pacha*, voilier de croisière de 6 m 10 de longueur hors tout, dessiné par Jean-Jacques Herbulot, coulissant au-dessus de la couchette tribord engagée sous les bancs du cockpit. *Bateaux*, N° 44, 1962, p. 54.

[1] Yacht Club de France, *Le Yacht*, N° 3058, 1947, p. 568.
[2] Entretien avec Léon enregistré à son domicile, 2003.

L'influence de la course-croisière est telle qu'après-guerre, des yachts de moins de 10 mètres de longueur sont équipés d'une table à cartes, même s'ils ne naviguent pas en course. Ainsi, en 1962, la revue *Bateaux* présente une description d'un petit voilier de 6 m 15, le *Pacha*, « bateau confortable de croisière côtière, construit en polyester tissu de verre, et pouvant être transporté sur une remorque routière »[1]. L'architecte, Jean-Jacques Herbulot, parvient à dessiner des aménagements qui ne se trouvent habituellement que dans des voiliers plus grands : « Trois couchettes de dimensions normales, une penderie ou une quatrième couchette, la possibilité de W.C. marins isolables, une cuisine installée correctement » et une table à carte. Pour ne pas gêner la circulation dans l'habitacle, celle-ci « coulisse au-dessus de la première couchette tribord. Elle reçoit normalement une carte grand-aigle pliée en deux, mais gagnera beaucoup à quelques installations, par exemple un rebord pour empêcher la carte de tomber. La pratique du bateau fait apparaître le besoin d'un siège tant devant la table à cartes que devant la cuisine. […] La quille en polyester permettra éventuellement de réaliser un tube amovible portant une selle de vélo par exemple ».

Éric Tabarly adopte deux ans plus tard le système de la selle sur *Pen Duick II*, d'une longueur de 13 m 60, construit à La Trinité par Constantini. En remportant sur ce voilier la Transatlantique anglaise, le navigateur initie la spécialisation sportive des Français dans la pratique des courses-croisières. La reconstitution de l'intérieur du voilier à la Cité de la voile Éric Tabarly, qui s'est ouverte à Lorient en 2008, montre une selle de mobylette face à la cuisine, cette dernière étant montée sur cardan. Une sangle passant derrière le dos permet au cuisinier-navigateur de ne pas être éjecté lors des mouvements du bateau. Un film montre Éric Tabarly cuisinant et prenant ses repas assis sur la selle.

Figure 169 : Reconstitution de la cuisine du *Pen Duick II* : calé sur un siège de mobylette et adossé à une sangle, le navigateur fait face à des éléments de cuisine montés sur cardan. Photographie S. Josso, Cité de la voile ÉricTabarly, Lorient, 2010.

Sur *Pen Duick II*, la table à cartes au format « grand-aigle » est également montée sur cardan, face à la route. Elle est disposée symétriquement à la cuisine, sur tribord, sous un

[1] Jacques MONSAULT, « A la barre du Pacha », *Bateaux*, N° 44, 1962, p. 46-57.

globe de plexiglas permettant au navigateur de voir au-dehors sans sortir du bateau. Ce dispositif sera ensuite adopté sur des petits voiliers de croisière comme le *Mousquetaire Club* dessiné par Jean-Jacques Herbulot au début des années soixante-dix.

Figure 170 : Reconstitution de la table à cartes de *Pen Duick II*, montée sur cardan et face à la route. Photographie S. Josso, Cité de la voile Éric Tabarly, Lorient, 2010.

La cuisine est le deuxième élément d'aménagement bénéficiant de l'attention des coureurs en haute mer. Sur le *Pacha*, petit voilier en polyester construit au début des années soixante, elle n'est plus située au pied de la descente mais en avant de la première couchette bâbord, la séparant du poste avant. Elle « offre un gros butagaz suspendu, un évier et des compartiments à vaisselle ». Si les grands voiliers de course-croisière des années trente bénéficiaient d'une vaste cuisine avec hauteur sous barrots et des éléments du confort ménager, les descriptions ne mentionnent pas l'adoption de cuisinières montées sur cardan, bien que ce système permettant de cuisiner à la gîte ait été décrit au 19^{e} siècle. Les coureurs au large adoptent après-guerre le système des feux sur cardan, technique ensuite adaptée sur les voiliers plus petits, comme le *Pacha*.

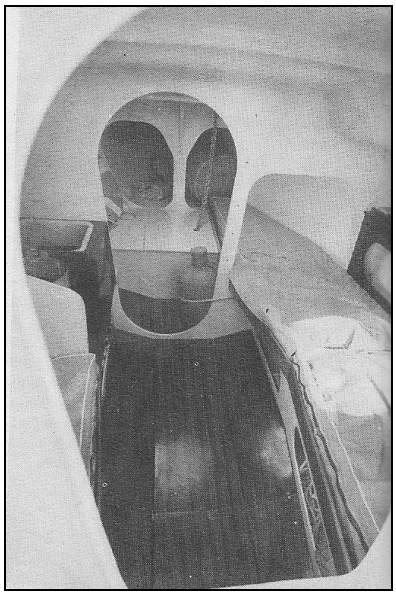


Figure 171 : Vue de la cabine du *Pacha,* d'une longueur de 6 m 10, transportable, dessiné par Jean-Jacques Herbulot et construit par la Cidevyv, in *Bateaux*, N° 44, 1962, p. 54.

Dans la cabine du *Pacha*, on aperçoit sur tribord la cuisine comprenant un évier et un réchaud sur cardan, séparant la couchette du poste avant. Les cloisons sont dépourvues de portes et découpées comme sur le *Myth of Malham*.

Léon évoque le rôle des coureurs au large, dans l'après-guerre, dans la diffusion des cuisines à cardan sur les voiliers de croisière :

> Moi j'ai joué un petit rôle en ce qui concerne l'aménagement des cuisines. Maintenant, ça paraît évident, mais à l'époque ce n'était pas le cas ! Il a fallu mettre des fours et des réchauds à cardan ! Ça n'existait pas, ça ! Il a fallu combiner des emplacements de cuisine avec la cardan. Mais la cardan, ça prend de la place ! C'est la même chose que pour la table à cartes avec le fauteuil à cardan. Il a fallu réfléchir à des aménagements de cuisine qui soient utilisables parce que finalement, en 1950, les bateaux, ils avaient des cuisines, c'était inutilisable en mer, faut bien le reconnaître. […] Sur ce plan-là, alors qu'on était toujours à la traîne des Américains ou des Anglais ou des Scandinaves, sur le plan, de la cuisine, ça a plutôt été. Hé, hé ! Parce qu'on s'intéressait à ça ! Il y avait des types qui partaient en course avec des pilules. Nous on n'aimait pas ça alors il fallait qu'on ait quand même un moyen de faire la cuisine correctement et on a réussi à avoir, dans des petits espaces, des cuisines quand même intéressantes. [1]

À partir des années soixante, la table à cartes et la cuisine sont traitées sur les voiliers de croisière comme des éléments d'aménagements indispensables, tant pour le « confort » que pour la « sécurité » en navigation. Ils sont le plus souvent disposés de part et d'autre de la descente, dans l'espace du voilier disposant de la plus grande hauteur sous barrots, d'une bonne aération et d'une proximité avec le cockpit. Sur les petits voiliers, les architectes inventent des systèmes de tables à cartes et de cuisines escamotables, disparaissant sous les bancs du cockpit, comme dans le *Love-Love*, petit voilier en polyester de 6 m 58 de longueur, conçu et construit par le chantier Jeanneau en 1974 : « L'utilisation d'ensembles escamotables pour la cuisine, la table à cartes, les w. c. et la table de repas reste certainement la meilleure solution pour un petit croiseur, car elle laisse un espace vital maximum pendant la plus grande partie du temps. »[2]

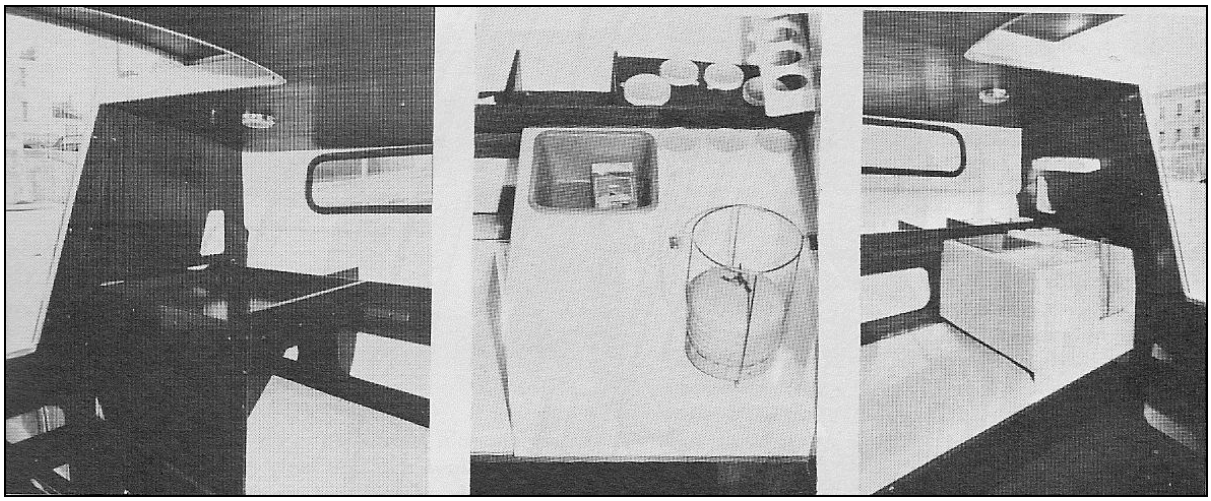


Figure 172 : Table à cartes et bloc cuisine escamotables sur le *Love-Love*. *Bateaux*, N° 195, 1974, p. 69.

[1] Entretien avec Léon enregistré à son domicile, 2003.

[2] Jacques MONSAULT, « A la barre du Love Love, un croiseur minimum à quatre couchettes confortable stable et raisonnable », *Bateaux*, N° 195, 1974, p. 55-73.

> Symétrique du bloc cuisine, la table à cartes coulisse elle aussi sur un tasseau vissé sur la façade des équipets. Un coussin est nécessaire pour éviter que ce tasseau ne vous meurtrisse les reins. Ce détail mis à part, cette table très pratique qui permet de faire la navigation sans gêner l'équipier qui se repose sur la couchette est certainement une des solutions les plus astucieuses pour un petit voilier de croisière. Le bloc cuisine est un élément moulé en plastique coulissant sur la couchette tribord du carré. L'absence de fond gaspille un volume qui serait précieux pour le rangement des provisions. Le débattement du réchaud à cardan est limité par un sandow. [1]

La table du carré est également escamotable : table de camping pliante, elle peut s'installer tant à l'intérieur de la cabine qu'à l'extérieur, dans le cockpit. Le système de la table à cartes rabattable est également utilisé sur des voiliers plus grands, comme l'*Océan*, d'une taille de 10 m 60 de longueur, dessiné par Chauveau et destiné à la croisière hauturière[2]. Cependant, sur les voiliers de croisière de taille moyenne, la table à cartes est traitée comme un élément d'aménagement fixe, le plus souvent placé sur tribord et faisant face à la cuisine comportant des feux sur cardan.

Ce n'est qu'à partir des années deux mille, avec le développement des logiciels de navigation et donc le moindre usage des cartes marines sur papier, que l'espace consacré à la table à cartes se réduit. Jusqu'alors cet espace est très valorisé, occupé par le chef de bord, responsable de la navigation, le « must » étant une table orientée dans le sens de la marche et au format dit « grand aigle » permettant de dérouler entièrement une carte marine. Aujourd'hui, les chantiers conçoivent des tables plus petites et conçues pour accueillir l'ordinateur portable.

La cuisine est un élément qui ne cesse de prendre de l'importance dans la conception des voiliers de croisière. Peu à peu, dans les plus grands voiliers, la disposition en L ou en U permettant de se caler à la gîte, située près de la descente, laisse place dans les années quatre-vingt à celle dite « à l'américaine », disposée en long, faisant face au salon du carré. Si la table à cartes représente un élément du confort de navigation, à partir des années soixante-dix, la cuisine est considérée comme un élément essentiel du confort d'habitation du bateau, dans la droite ligne du développement du confort moderne d'entre-deux-guerres. Elle est un élément important d'une nouvelle catégorie de confort : celui au port.

La haute mer dans le plus petit des voiliers

Les adeptes des courses-croisières, sous l'impulsion du capitaine J. Illingworth, tentent d'abaisser la longueur des voiliers en dessous de 24 pieds de flottaison – 7 m 32 -, ou classe III, longueur dans laquelle il est possible d'installer le « confort moderne » pour quatre personnes. L'idée du cruiser de haute mer minimum intéresse les architectes de course-croisière comme Laurent Giles qui conçoit les plans du « plus petit bateau possible, capable de faire des croisières avec deux hommes à bord, par n'importe quel temps »[3]. Le *Sopranino*, voilier de 5 m 99 hors tout et 4 m 95 à la flottaison, construit en 1950, traverse l'Atlantique l'année suivante. À la suite de cet exploit, le Junior Offshore Group (JOG) voit le jour, « dont le but est de faire participer des petits bateaux de la taille de *Sopranino* à des courses de 50 à

[1] Jacques MONSAULT, « A la barre du Love Love, un croiseur minimum à quatre couchettes confortable stable et raisonnable »…, *op. cit.*
[2] Jacques MONSAULT, « A la barre de l'Océan », *Bateaux*, N° 91, 1965, p. 47.
[3] « La traversée de l'Atlantique de SOPRANINO », *Le Yacht*, N° 3307, 1952, p. 438-440.

200 milles ». Le Royal Océan Racing Club institue en 1951 « une nouvelle classe de petits yachts de croisière »[1] organisée par le JOG, appelée classe V, pour les bateaux mesurant entre 16 et 20 pieds à la flottaison, c'est-à-dire entre 4 m 88 et 6 m 10 de longueur. En France, la jauge C, dérivée du RORC, fédère les bateaux mesurant moins de 7 m 32.

Cette nouvelle jauge de course incite les architectes français à concevoir les plus petits voiliers habitables rapides pouvant naviguer en mer en toute sécurité. Maurice Amiet, pour qui l'installation du confort moderne dans un yacht est important, présente en 1955 *Anitra*, sloop norvégien de 6 m 30, « qui entrerait dans la catégorie des J.O.G. si cette classe existait en France, et qui représente le petit yacht rapide minimum pour des jeunes qui aiment la compétition et les performances, ou simplement les petites croisières à bord d'un bateau sportif et « vite », tout en étant sûr et marin. […] Conçu pour deux personnes, il permet tout le confort que l'on peut désirer dans une aussi petite coque »[2]. Ce confort est assuré par la présence d'un cockpit muni de « banquettes relevables pour permettre le rangement des défenses, amarres, jerricans d'essence », d'un moteur de 3 à 5 CV. La cabine présente une hauteur sous barrots d'1 m. 38 avec à bâbord « la cuisine très complète alimentée par une réserve d'eau de 45 litres et une grande penderie à tribord. Puis deux couchettes de près de 1 m. 90 de longueur ». Un appareil sanitaire est disposé en avant des couchettes, avant la soute aux voiles et le puits à chaîne. L'architecte dessine à la même époque le *Neptune Senior*, voilier de même taille qu'*Anitra*, mais aux qualités marines et confort supérieurs :

> Ce qui est le plus remarquable dans ce bateau, c'est sa façon de passer en souplesse et sans mouiller dans la mer creuse qui ne le gêne et ne le freine aucunement. Pour sa taille, ses aménagements et son confort sont aussi étonnants, puisque le *Neptune Senior* peut recevoir 2 ou 3 grandes couchettes, penderie, cuisine et w. c. On y trouve en outre une hauteur sous barrots de 1 m. 56 sous la descente et de 1 m. 42 sous le rouf. Le moteur prévu pour la version que nous présentons aujourd'hui est de 6 c. v. Diesel Samofa à refroidissement par air actionnant une hélice réversible. Le *Neptune Senior* est donc un excellent petit yacht de croisière minimum que sa simplicité de construction met à un prix avantageux. [3]

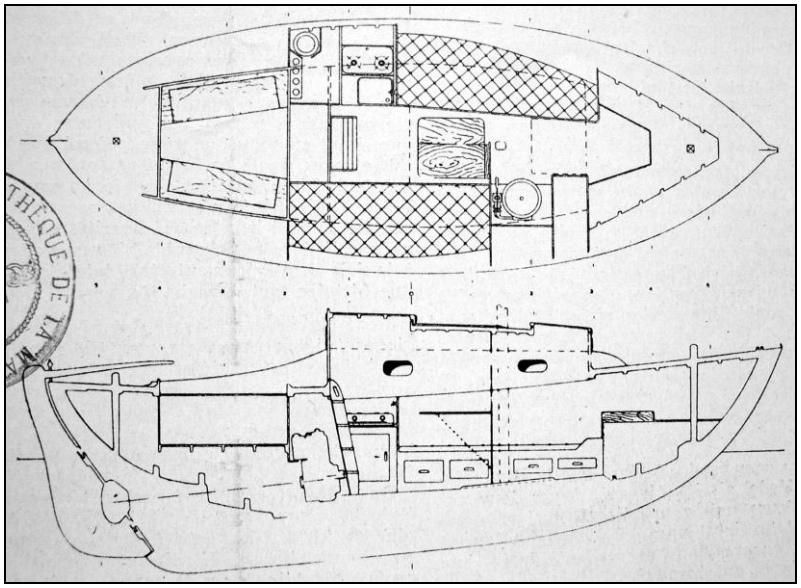


Figure 173 : « Le *Neptune Senior* de Maurice Amiet », voilier de 6 m 65 de longueur, aux « qualités marines remarquables » et « aménagements confortables » in *Le Yacht*, N° 3485, 1955, p. 11.

[1] Th. E. LEDOYEN, « Une nouvelle classe de petits yachts de croisière », *Le Yacht*, N° 3257, 1951, p. 433.
[2] « "Anitra", sloop norvégien de 6 m. 30 de Maurice Amiet », *Le Yacht*, N° 3463, 1955, p. 7.
[3] « Le *Neptune Senior* de Maurice Amiet », *Le Yacht*, N° 3485, 1955, p. 11.

Les deux couchettes sont décalées, afin de placer la cuisine près de la descente. La table se replie le long de la cloison, facilitant le passage vers l'avant. Le cabinet de toilette est isolé de la cabine par une cloison.

La recherche architecturale du croiseur minimum se poursuit au cours de la décennie suivante. La fabrication de voiliers en contre-plaqué marine et en polyester permet d'abaisser les coûts et d'augmenter le volume intérieur par rapport à la construction classique, sur bordés. Jean-Jacques Herbulot conçoit pour l'école de voile des Glénans des petits voiliers marins, bon marché et pouvant accueillir les nombreux stagiaires : *Maraudeur, Corsaire, Frégate, Mousquetaire*, etc. Ces bateaux sont aussi ceux du grand public. Des publicités vantent les mérites du *Corsaire* – 5 m 50 de longueur -, « le bateau des vacances heureuses » : « Le Corsaire est un bateau merveilleux pour les vacances car il est apte à tous genres de navigation : croisière côtière, promenade, pêche, régates. Sûr, marin, robuste, c'est le voilier à tout faire. Son entretien non plus ne pose aucun problème, son transport et son garage non plus. 1500 Corsaires naviguent déjà en France et aux U.S.A. Ne risquez pas d'être sans bateau en 1962. Commandez dès maintenant aux Chantiers de Meulan. »[1]

2) Le confort à la mer

Jusqu'à la fin des années soixante, la description du confort d'un bateau est inséparable de l'idée de navigation, et ceci même si les aménagements tentent de reproduire les normes du confort terrestre. Cette conception est clairement explicitée dans la première édition du *Cours de navigation des Glénans* :

> Habitabilité. C'est la première qualité requise. Un bateau de croisière doit être habitable, c'est-à-dire permettre à son équipage de vivre à bord, en y trouvant de quoi satisfaire les nécessités élémentaires de l'homme – manger et dormir – dans un cadre confortable, à l'abri de l'humidité et du froid. Cette habitabilité n'est acceptable que si elle se maintient en mer. Certains bateaux qui offrent à leurs équipages les derniers raffinements du confort sont, au port, pareils à des palaces et l'on y vit comme à terre. Mais que la mer vienne à secouer tant soit peu le navire et tout s'écroule. Ce ne sont pas des bateaux de croisière, mais des house-boats. Sur un bateau de croisière, ce qui est possible au port l'est aussi en mer. Il s'agit donc d'une habitabilité fonctionnelle, adaptée à la mer fondée sur deux éléments : la place, le confort. [2]

La place nécessaire est celle permettant de loger l'équipage et l'équipement de chacun, une cuisine, des vivres et les instruments de navigation. Des rangements doivent permettre de conserver les objets dans de bonnes conditions et de les rendre facilement accessibles. Le confort est « relatif », c'est-à-dire « adapté à la mer ». Il doit permettre l'étanchéité, l'aération, la possibilité « de préparer des aliments simples et chauds par le plus mauvais temps que le bateau risque de subir » et d'offrir à chacun la possibilité de se reposer efficacement : « Un bateau de croisière est un bateau confortable si on peut, à bord, en mer et par vent frais, manger, dormir, et cela à l'abri de l'eau ».

La définition du confort par les Glénans précise celle du « confort minimum » élaborée après-guerre. En 1967, pour décrire le *Super Simoun 800*, le chroniqueur de la revue *Bateaux*, Jacques Monsault, décline la « conception générale », les « emménagements », le

[1] *Bateaux*, N° 41, 1961, p. 17.
[2] *Cours de navigation des Glénans, T. 2*, Paris, Edition du Compas, 1962, p. 16-17.

« gréement et accastillage », le « comportement du bateau » et enfin le « confort à la mer ». Cette dernière rubrique est délibérément critique afin d'informer les lecteurs et acheteurs potentiels sur l'habitabilité du bateau en mer : « A la mer, malgré quelques difficultés pour s'y introduire, on est très confortablement calé dans les couchettes arrières glissées sous les bancs du cockpit, on peut néanmoins regretter que la hauteur disponible ne permette pas d'utiliser un matelas plus épais. Pour notre part, nous tendrions à améliorer leur confort et leur accessibilité en remontant de quelques centimètres les bancs du cockpit »[1]. Les autres éléments d'aménagements comme la cuisine, la dînette, le WC et le poste avant présentent une même description critique. Des aménagements intérieurs, comme les mains courantes, facilitent le déplacement en navigation et participent au confort à la mer.

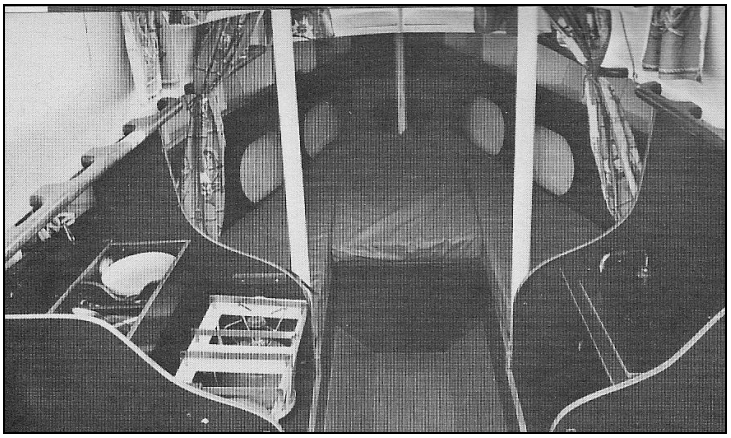


Figure 174 : « Vue vers l'avant avec la couchette double. Au premier plan, faisant face au bloc cuisine, la table à cartes qui constitue également l'évier. On peut se féliciter de l'abondance des mains courantes à l'intérieur » du *Mirage 722*, 7 m 22 hors tout, dessiné par Jean-Jacques Herbulot, *Bateaux*, N° 134, 1969, p. 82.

La conception de voiliers « confortables à la mer » renoue avec celle du « confortable » développée à la fin du 19e siècle où les qualités marines et d'habitation sont indissociables.

Figure 175 : « Muscadet : un bateau rapide, évolutif et sûr… Croisières confortables en toutes circonstances », *Bateaux*, N° 108, 1967, p. 63.

[1] Jacques MONSAULT, « A la barre du Super Simoun 800 », *Bateaux*, N° 112, 1967, p. 52-62.

Des architectes comme Jean-Jacques Herbulot puis, à partir des années soixante, Philippe Harlé, travaillant tous deux avec le Centre nautique des Glénans, ont largement contribué à la construction de ces petits bateaux bon marché, marins et habitables en mer. Le *Muscadet*, voilier de 6 m 40 dessiné par Philippe Harlé et construit en contre-plaqué par les chantiers Aubin, à partir de 1963, est présenté comme « un bateau simple et rustique pour personne d'esprit jeune, pouvant naviguer vite dans des conditions difficiles, longtemps et sûrement. Sa silhouette inhabituelle donne un grand volume intérieur avec quatre bonnes couchettes ainsi que des aménagements bien conçus pour la mer »[1].

Ces bateaux de croisière confortables en mer, inspirés de la conception des coureurs en haute mer s'opposent aux voiliers privilégiant un confort d'habitation reproduisant les aménagements et équipements domestiques de l'habitation terrestre. Bien plus, ils valorisent un confort obtenu dans l'action de naviguer et non pas au port ou au mouillage, lorsque le bateau est statique.

L'exclusion du confort au mouillage

Lorsque l'architecte Jean-Marie Finot est interrogé en 1970 par la revue *Glénans* sur sa conception « d'un bateau pour la croisière », il évoque la notion de « confortable » : « Le bateau ne doit pas demander à l'équipage de trop grands ou trop pénibles efforts et, du même coup, doit être confortable et maniable ».

> *Glénans* : Confort ! Ne crois-tu pas que cela n'est pas en contradiction avec ce que tu disais au début ?
>
> Jean-Marie Finot : Je ne pense pas à tout cet univers de coussins, de bibelots et autres frivolités qu'on rencontre parfois, mais à la qualité d'un bateau qui permet à l'équipage de vivre en bonne intelligence dans l'espace limité du bord plusieurs jours de suite, de s'y reposer réellement et d'y travailler sans gêne sérieuse ou sans fatigue excessive. Le plaisir de la mer passe par là.
>
> *Glénans :* Peux-tu préciser alors ce qui distingue l'inutile du nécessaire ?
>
> Jean-Marie Finot : Si l'on veut, le confort définit un bateau heureux. Cela se caractérise par une certaine disposition et une ambiance de volume, de bonnes positions statiques, et une facilité de déplacement. Sur le papier, un bateau peut paraître magnifiquement agencé, chaque membre de l'équipage ayant sa place mesurée selon des normes logiques. En fait, cette solution se rapprochant de la conception d'un habitat minimum, n'est pas acceptable. Il n'y a pas de place pour les H.L.M. en mer. Je veux dire que la manière H.L.M. pour un bateau est à proscrire impérativement. Jusqu'à une certaine taille (8 ou 9 m), les cloisonnements intérieurs sont à éviter : pas de chambre de navigation, pas de cabine, pas de cagibi-cuisine ou toilette. Un grand espace, le carré, qui occupe la plus grande partie du volume intérieur, est très certainement l'une des plus sûres garanties d'agrément. Au centre de cet espace, je vois une table – pour manger bien sûr, se réunir,

[1] *Bateaux*, N° 108, 1967, p. 63.

se détendre ; de chaque bord, les couchettes, table à carte et cuisine sur l'arrière. La qualité de l'espace intérieur crée l'ambiance du bord. Un autre élément de repos est constitué par la hauteur sous barrots en position assise. De très nombreux bateaux en dessous de 9 mètres ne l'ont pourtant pas, ce qui est tout à fait anormal. Evidemment, cette hauteur impose pour les petits et moyens bateaux des francs-bords importants : c'est le cas du Corsaire. Ensuite, il faut être à l'aise devant la table à carte et devant les réchauds. Cela implique une hauteur suffisante pour se tenir debout légèrement arc-bouté et calé en position stable, soit 1,60 m environ. En mer, on ne peut se tenir parfaitement droit ; la gîte et les mouvements du bateau imposent des positions moins simples pour travailler comme d'ailleurs pour se déplacer. Cela me conduit à parler de la hauteur sous barrots proprement dite : pouvoir se tenir debout, complètement déplié, marcher sans toucher le plafond. A mon avis, cette cote est très largement surfaite. C'est un confort supplémentaire mais non essentiel. La hauteur sous barrots n'a de valeur réelle qu'au mouillage ou au port, lorsque le bateau est stable ; en route, elle n'a guère de signification. Si l'on veut, il n'y a pas lieu de rechercher particulièrement cette hauteur, par contre, si la taille du bateau le permet, il n'y a aucune raison de la refuser. Il faudrait encore parler de l'aération, de la vue, etc… Je noterai seulement ce point : il est important d'avoir, de la table à carte, vue non seulement sur l'avant mais, autant que possible, sur tout l'horizon ; la navigation s'en trouve facilitée.

Glénans : Tu as évoqué tout à l'heure le problème de la maniabilité du bateau…

Jean-Marie Finot : Une bonne maniabilité constitue le facteur essentiel du contact avec la mer. C'est aussi l'assurance que le bateau vous donnera les plus grandes joies. A la barre, on doit sentir le bateau. On ne doit pas hésiter à régler les écoutes parce que les manœuvres sont dures ou périlleuses. Se faire tremper sur l'avant à changer un foc n'est pas normal avant force 5. Dans cette optique, on n'a pas intérêt à avoir un bateau trop grand ou trop lourd. […]

Glénans : Tu es en train de construire, si je comprends bien, un petit bateau avec le maximum de volume. Ne crois-tu pas que les performances vont en souffrir ?

Jean-Marie Finot : Je parle d'habitabilité et de maniabilité plutôt que de qualités marines : vitesse, tenue de route, allures, etc. ce n'est pas un paradoxe, ces deux choses vont de pair. Un bateau confortable est déjà un bateau marin. On va plus loin, plus sûrement et finalement plus vite sur un voilier confortable ; une unité qui sacrifierait beaucoup à la vitesse, franc-bord, stabilité de route… irait sans doute plus vite dans un temps limité, mais l'essentiel en croisière ou en course est de durer. Humainement parlant, la recherche d'un habitat me paraît l'essentiel. [1]

Jean-Marie Finot s'attache à distinguer le confort en mer tant du « confort minimum » à l'œuvre dans les H. L. M., c'est-à-dire figuré de manière théorique sur un plan n'intégrant pas les mouvements des habitants, que du suréquipement du « confort moderne domestique » empêchant le processus d'incorporation du bateau dans l'action de naviguer : « La recherche de tous les éléments du confort tel que nous l'entendons sur terre nous mène à un bateau d'une taille conséquente. Cet habitat de grand volume devient alors une entité réelle, occupe une place psychologique importante et s'interpose entre la mer et nous. »[2]

[1] « Un bateau pour la croisière, rencontre avec Jean-Marie Finot », *Glénans*, N° 63, 1970, p. 39-41.
[2] Jean-Marie FINOT, « Deux nouveaux bateaux de croisière aux Glénans », *Glénans*, N° 62, 1970, p. 29.

Le confort en mer se définit alors comme un confort d'agrément, de plaisir en navigation. L'habitabilité du bateau en mer, le faible coût de construction et la bonne maniabilité sont des caractéristiques proches du « confortable » défini par Émile Soinet quatre-vingts ans plus tôt. Le confortable de Jean-Marie Finot s'en distingue néanmoins par la minoration du confort au port et au mouillage : la hauteur d'hommes sous barrots, si importante aux yeux des yachtsmen jusqu'aux années cinquante, n'est plus jugée nécessaire puisque inopérante en navigation, lorsque le bateau gîte. Seule la hauteur pour un équipier assis apparaît essentielle. De même, la visibilité sur l'extérieur, très valorisée dans l'entre-deux-guerres quand les voiliers étaient équipés d'un deck-house, n'est rapportée qu'à la navigation. Avoir la vue sur l'extérieur au mouillage, des canapés du carré, n'apparaît pas comme un élément de confort. L'influence de la navigation en haute mer est notable. En effet, la croisière ne se conçoit qu'en navigation ; le temps passé au mouillage ou au port ne semble plus appartenir à la définition légitime de la croisière qui est pourtant pratiquée en large majorité, non en navigation hauturière mais côtière, les escales faisant partie des joies de la navigation de plaisance.

Classe des terriens *versus* famille des marins

La renaissance du concept du voilier confortable en mer s'articule alors à une définition du « véritable » marin. Dans les deux dernières décennies du siècle précédent, des voix s'élèvaient pour définir le « véritable yachtsman » dirigeant et maniant seul son bateau. Les croiseurs confortables et sûrs étaient de « véritables yachts », à la différence des racers, machines de courses incapables de loger l'équipage et de tenir la mer.

À la fin des années cinquante, une distinction s'opère à nouveau entre les véritables voiliers de croisière, pouvant affronter la mer en toute sécurité, tels que les définit le *Cours de navigation des Glénans*, et ceux qui ne peuvent être habités qu'au port, s'apparentant plus à des house-boats qu'à de véritables voiliers. En 1959, Jean Dumet rédige un article de synthèse dans *Bateaux* sur les « Voiliers habitables d'aujourd'hui » afin de définir les justes manières de naviguer en croisière, à l'heure où un grand nombre de néophytes accèdent à la pratique. Bien que *Bateaux* souhaite être la revue de ceux qui accèdent à la plaisance – à la différence du journal *Le Yacht*, censé être plus conservateur, réservé aux « héritiers » du yachting d'avant-guerre -, elle transmet de la même manière un idéal de la navigation de croisière fondé sur la régate et plus particulièrement sur la course au large. Ainsi, c'est en fonction du nombre de milles parcourus que Jean Dumet distingue les « terriens » des « marins » et les « promenades » ou « grandes sorties » de la véritable « croisière », qu'elle soit « rayonnante », « côtière » ou « hauturière », cette dernière forme de navigation étant considérée comme la plus prestigieuse :

> Nous pouvons classer ceux qui sortent du port en deux catégories : les **plaisanciers qui passent leurs vacances à terre** et **ceux qui passent leurs vacances sur l'eau**. Il y a une grande différence entre ces deux « classes » dans les besoins et les usages du bateau. Faute de terminologie adéquate et acceptée par tous, nous devons pousser assez loin l'analyse, car l'étude des différentes parties d'un bateau dépend essentiellement de l'usage que l'on veut en faire. Les plaisanciers **« terriens »** pensent d'abord à la « promenade ». La promenade est la sortie de quelques heures, le matin ou l'après-midi. Partir d'un point fixe, y revenir. Nous rangeons même dans la promenade la sortie de la journée, avec pique-nique à terre ou sur l'eau. […] Après avoir fait des promenades pendant quelques saisons, le « terrien » s'intéressera peut-être à la régate ; nous pensons

> ici à l'estivant qui « fait du bateau » seulement pendant ses vacances. Bien entendu, le mordu qui « navigue » toute l'année dans son club pense immédiatement à la régate, … lui. […] Nous rangeons enfin, dans la catégorie des « terriens », les plaisanciers qui passent leurs vacances à l'hôtel ou en villa, font une « grande sortie » d'un jour ou plus pour « aller aux îles » et couchent ainsi quelques nuits à bord de leur bateau. Cette navigation est généralement appelée « croisière ». Nous préférons le terme de « **grande sortie** », pour distinguer ces plaisanciers de ceux qui passent la totalité ou une grande partie de leurs vacances à bord. Nous arrivons ainsi à la famille des « **marins** » qui passent leurs vacances sur l'eau. Pour eux, nous distinguerons trois façons de naviguer : - La croisière **rayonnante** : c'est celle qui se pratique à partir d'un port d'attache. On s'éloigne bien pendant quelques jours, mais on revient à son mouillage pour repartir ensuite explorer une autre partie de la côte ; - la croisière **côtière** emmène son équipage d'un port à l'autre, sans idée de retour rapide, mais s'en s'éloigner, mettons à plus de 10 milles, de la côte. Les nuits en mer sont l'exception puisque, en général, on peut trouver un port pour dormir ; -enfin la croisière **hauturière** est celle des longues étapes sur mer, sans escales : Cowes, l'Aberwrach, Camaret, La Rochelle. Les nuits à la mer sont la règle. Une forme particulièrement sportive de la croisière est la « course croisière ». Le bateau et l'équipage doivent être « sous tension » pendant toute la durée de l'épreuve. [1]

La « tension » de la course croisière, érigée comme la forme la plus haute de la navigation en « marins », est-elle compatible avec le temps de loisir amical, conjugal ou familial ? Le couple naviguant à la journée avec de jeunes enfants doit pourtant surmonter bien des difficultés tant dans l'organisation de la vie à bord que dans la navigation et les manœuvres, la sortie et l'entrée de port ou de mouillage restant parmi les plus techniques. Cependant, à la lecture de ces lignes, le chef de bord et de famille apprend qu'il n'est pas considéré comme appartenant à la « famille » des « marins » mais qu'il reste dans la « classe » des « terriens ».

Si la pratique de la petite navigation à la journée ou de quelques jours, effectuée sur de courtes distances est reconnue comme pratique de croisière légitime dans les années trente, vingt ans plus tard, à l'heure de la massification de la plaisance, elle ne l'est plus, apparaissant comme une forme de navigation « terrienne ». Aujourd'hui, les informations diffusées à la Cité de la voile Éric Tabarly passent sous silence la navigation dite de promenade ou de croisière côtière d'après-guerre – et *a fortiori* celle d'avant-guerre. Seule la navigation hauturière en solitaire est convoquée au panthéon de la plaisance :

> Après 1945, la voile se limite à la course-croisière en équipage, aux régates de dériveurs et à de rares individualistes qui, dans le sillage de Joshua Slocum et Alain Gerbault, cherchent sur l'océan l'aventure en solitaire. La transatlantique naît en 1960 d'un pari, une traversée où prime l'esprit d'aventure. En 1964, Tabarly s'engage dans la seconde édition avec Pen Duick II, premier voilier spécialement conçu pour courir en solitaire. Sa victoire provoque un engouement d'une ampleur peu commune. Symbolisant le combat d'un homme contre la nature, la course en solitaire donne aux Français une nouvelle figure au mythe marin. Jeune, incarnant la modernité, l'officier de Marine Tabarly entre dans la légende de la voile. Ensuite, sa succession de victoires avec des voiliers constamment innovants accompagne le développement des industries nautiques, propulsant la France au premier plan de la navigation de plaisance. [2]

[1] Jean DUMET, « Voiliers habitables d'aujourd'hui », *Bateaux*, N° 17, 1959, p. 43-44.
[2] « Eric Tabarly, le héros national. L'invention de la course au large en solitaire », panneau présenté à la Cité de la voile Éric Tabarly, Lorient, ouverte en 2008. Observation effectuée en 2010.

Après-guerre, outre le prestige de la course-croisière accentuée en 1964 par la victoire d'Éric Tabarly dans l'épreuve de la Transatlantique anglaise, la présence des femmes à bord entraîne une requalification de l'activité d'habitation en mer. Les qualités de navigation et plus précisément les performances nautiques entendues comme la seule recherche de vitesse sont associées aux hommes tandis que le confort des aménagements intérieurs pensés comme la reproduction de l'habitation terrestre est attribué aux femmes.

Figure 176 : Extrait d'une publicité pour le *Morgan 41'* : « Un voilier pour lui… une maison pour elle… (*Morgan 41', le super confort à l'américaine*). Pont vaste, dégagé. Carré de travail fonctionnel. Salon repas spacieux. Longueur hors-tout 12,57 m ». *Bateaux*, N° 200, 1975, p. 40.

À partir des années soixante-dix, avec le développement de la construction en polyester, les chantiers navals deviennent des industries nautiques produisant des voiliers en série. Un nouveau discours se développe, fondé sur les études marketing, visant à répondre à la demande des clients. Chaque chantier, « à l'instar des constructeurs de voiliers américains »[1], développe une gamme de produits afin de toucher le plus d'acheteurs possibles. Ceux-ci sont identifiés comme étant plutôt « terriens » que « marins » : la notion de « confort au port » concurrence alors celle de « confort à la mer ».

La sexuation du confort : les hommes sur le pont et les femmes dans la cabine

La recherche du confortable à bord, tant d'habitation que de navigation, était une préoccupation importante et légitime pour les yachtsmen du 19e siècle naviguant en équipage masculin ou en solitaire. Cependant, dès que la pratique de la navigation en famille s'institue à la fin des années trente, les conforts se sexualisent : le confort domestique est attribué aux femmes et celui de navigation aux hommes.

[1] Jacques MONSAULT, « A la barre du Dufour 35 », *Bateaux*, N° 183, 1973, p. 86.

L'espace réservé à la cuisine, jadis placé dans l'inconfortable poste avant occupé par des matelots professionnels est reculé vers le centre du bateau, au pied de la descente. L'épouse-cuisinière encore peu amarinée pourra ainsi y exercer son art dans les meilleures conditions possibles. La période de l'entre-deux-guerres est en effet celle de la valorisation du modèle de la femme au foyer et l'apparition d'une « science ménagère » qui a pour corollaire une taylorisation du travail domestique. La culture de masse venue des États-Unis mécanise les tâches domestiques en instituant l'image d'une ménagère moderne libérée grâce aux nombreuses machines issues du progrès technique. Le premier Salon des arts ménagers a lieu en France en 1923. Les historiens[1] montrent que la libération des femmes des corvées domestiques est toute relative, le temps gagné étant redistribué vers d'autres tâches comme celles éducatives. Dès lors, la responsabilité du confort d'habitation et notamment celui des tâches domestiques, comme la cuisine, revient aux femmes : « Lors de la construction d'un bateau, cette question devrait être résolue par l'élément féminin du bord, dût-il, par la suite, endurer le résultat malheureux de certaines erreurs »[2] déclare un yachtman au début des années cinquante.

Une sexualisation des espaces apparaît à partir des années cinquante, la table à cartes étant associée au chef de bord et de famille et la cuisine à son épouse-équipière. La période des « Trente Glorieuses » est décrite comme « un âge d'or du confort », s'appuyant sur les « deux mythes du progrès et du bonheur »[3]. Le confort des couchettes, de la cuisine et du cabinet de toilette est alors attribué aux femmes, relevant tant de leur rôle de maîtresse de maison que de leurs goûts « naturels ». Dès 1956, l'éditorialiste du *Yacht* P.-L. Blondel met en garde les plaisanciers néophytes, lors de l'achat de leur premier bateau, contre les risques d'un excès de confort désiré par leurs épouses :

> Si on peut admettre que le bateau « idéal » existe, il ne faut pas oublier que le bateau « universel » est irréalisable. Dès qu'on veut pousser au maximum une caractéristique ou qualité quelconque : vitesse, stabilité, confort, etc., on ne peut l'obtenir qu'au détriment – au moins partie – d'une autre : un bateau est toujours un compromis. […] L'influence des femmes est souvent prépondérante à ce sujet. Je ne tiens nullement à faire de la mysogynie [sic.] ou de la plaisanterie déplacée et facile. Je constate et c'est tout. Certes, je connais nombre de femmes et de jeunes filles qui sont plus « mordues » de la mer et du bateau que bien des hommes, mais il demeure en minorité. Dans la plupart des cas, surtout s'il s'agit de ménages n'étant plus de tous jeunes gens, c'est l'homme qui rêve de bateau. Son épouse, plus pratique et plus réaliste, est moins prompte, du moins au début, à s'enthousiasmer et son acquiescement est souvent un peu une résignation sacrifiant à son affection pour son mari. Elle sait lui procurer un immense plaisir et la réalisation d'un rêve bercé de longues années, sinon toute une vie. Appelée, au moins pour la forme, à donner son avis, elle juge surtout la chose en maîtresse de maison et c'est son rôle normal. Tandis que l'homme s'intéresse plus spécialement aux caractéristiques techniques, le veto implacable de Madame sur le point qu'elle « s'y plairait » ou « ne s'y plairait pas » tient comme bien on pense, souvent moins au gréement, à l'inclinaison de l'arbre de couche ou à la solidité de l'étalingure qu'au confort des couchettes et aux dimensions des penderies, à la disposition de la cuisine et aux commodités des toilettes. Et c'est alors que je dis : « Attention », car là aussi il y a une réaction en chaîne. Qui dit confort, dit généralement espace et, sur un bateau, qui dit espace dit volume, qui dit volume dit poids, qui dit poids dit surface de voilure et armement en conséquence. […] Vous risquez d'avoir un bateau que vous ne pouvez plus manœuvrer seul – ou seul avec votre femme – dès que le temps forcit. […] Le dilemme est là : ou bien être seuls,

[1] Cf. *Histoire des femmes en Occident* : T.5 - Le XX^e^ siècle / sous la direction de Françoise Thébaud, Paris, Perrin, 2002.
[2] G.- H. LEVEQUE, « Le point de vue du maître-coq », *Le Yacht*, N° 3311, 1952, p. 537-538.
[3] Olivier LE GOFF, *L'invention du confort…, op. cit.,* p. 61.

> tranquilles, indépendants, mais avec un bateau aux dimensions restreintes pour être manœuvré seul, ou bien un fort et grand permettant les longues croisières mais en mesurant bien quelles sujétions il implique en contre-partie [sic.] en matière de personnel ou de force physique, et en étant bien certains qu'il vous est possible d'y satisfaire. [1]

Si un excès de confort domestique, désiré par les femmes, entraîne une aliénation de leurs maris-navigateurs, moins libres de manœuvrer seuls et sans fâcheuse compagnie leur embarcation, le développement d'équipements de confort de navigation permettra une navigation sur des yachts de plus en plus équipés de conforts d'habitation et de navigation, attribués respectivement aux femmes et aux hommes.

« Pour avoir bon pied, bon œil, il faut manger et boire chaud. Pour préparer vite et bien ses repas, il faut un réchaud BIDON BLEU Camping-Gaz, instantané, puissant, stable, peu encombrant et sûr. Les brûleurs se vissent directement, sans raccord, sur le réservoir ; la fermeture à clapet et les bouchons de sécurité vous garantissent contre tout risque de fuite. Un appareil à cardan a été conçu spécialement pour assurer une stabilité absolue du réchaud par tous les temps »[2]. À la fin des années cinquante, c'est l'épouse-équipière qui vante les mérites de l'équipement moderne de la cuisine et non plus l'équipier surentraîné de course-croisière responsable de la cuisine du bord.

Figure 177 : Extrait d'une publicité pour le camping-gaz Bidon Bleu : « Naviguez bien équipés ! ». *Bateaux*, N° 11, 1959, p. 61.

En navigation familiale, la répartition des rôles entre « lui » et « elle » est stricte, comme l'indique la note de P. Jouët, promoteur du *Golif*, petit voilier de 6 m 46 de longueur en polyester et adapté « au marché américain » :

> 3 000 propriétaires de voiliers de croisière rêvent du « mètre de plus » ! 100 d'entre eux réaliseront ce souhait dès cette année à bord de Golif, né en janvier de la collaboration entre notre bureau de dessin et une équipe de « mangeur de milles ». Comme le vieux

[1] P.-L. BLONDEL, « Votre « premier » bateau », *Le Yacht*, N° 3510, 1956, p. 1-2.
[2] *Bateaux*, N° 11, 1959, p. 61.

> flibustier gaillard et sympathique dont il tire son nom, Golif veut plaire et séduire aussi bien le marin que son équipière : -Pour lui : la carène classique, la quille lestée, le cockpit confortable et sûr, la voilure simple et moderne. – Pour elle : la cabine claire et gaie, la cuisine pratique et aérée, le pare-brise panoramique, la plage de bain et de soleil. Si nous souhaitons de belles victoires dans les courses hauturières aux émules du vieil écumeur des mers, nous promettons aux navigateurs moins aventureux de passer à bord de Golif des vacances confortables et reposantes. [1]

Les éléments de confort domestique, comme la cuisine et les couchettes, sont associés aux femmes. Ils ne sont plus directement l'affaire des maris-marins, plutôt concernés par le confort du cockpit extérieur et les qualités de confort à la mer procurés par le gréement et la carène du navire.

Figure 178 : Publicité pour Malatex : « Le confort à bord avec matelas, coussins, oreillers en mousse latex », *Le Yacht*, N° 3517, 1956, p. 16.

La jeune femme de la publicité semble apprécier le confort procuré à bord par les mousses en latex. Dans les années soixante, Jean Merrien, adepte du yachting familial souhaite amener les femmes à la croisière ou du moins à ce qu'elles ne s'opposent pas à la passion nautique de leur époux. Il intitule le dernier chapitre de son ouvrage *La mer aux dames*, « Votre confort, Mesdames »[2].

Pour l'auteur, les réticences des femmes à la navigation sont dues à un manque de confort. Pour elles, le plus difficile ne serait ni le froid, ni l'humidité, ni l'effort physique mais l'impossibilité de se laver, c'est-à-dire de s'isoler dans des navires trop petits. Il faut donc que les maris se résignent à acheter des voiliers plus grands et plus confortables – comme les *Diable*, qu'il a dessinés - : « Ne croyez-vous pas que tout vaut mieux que de perdre votre équipière, votre union peut-être, ou… la mer, vous-même, à laquelle elle vous fera peut-être renoncer ? »[3] La navigation spartiate sur de petits voiliers, « l'esprit scout, l'esprit campeur »,

[1] P. JOUET, « A la barre du Golif », *Bateaux*, N° 48, 1962, p. 46.
[2] Jean MERRIEN, *La mer aux dames*, Robert Laffont, Paris, 1961, p. 231.
[3] *Id.*, p. 238.

est à laisser aux jeunes couples. La mère de famille aspire tout légitimement à un confort domestique que son mari doit lui fournir.

La surenchère du confort domestique apparaît comme « la » réponse à la question du peu de goût des femmes pour la navigation. Bien que certaines d'entre elles, dès les années cinquante, font remarquer que cette désaffection est causée par la répartition des tâches au sein du couple, les femmes effectuent les mêmes activités domestiques et maternelles qu'à terre mais dans des conditions plus difficiles. Ainsi, alors que les hommes s'adonnent à la navigation, tâche nouvelle et valorisante, l'augmentation du confort domestique conçu comme la reproduction, en mer, de celui terrestre, est systématiquement valorisée comme la solution technique à la navigation en famille. De plus, cette surenchère du confort domestique a pour corollaire celui de navigation : c'est parce que les hommes acquièrent des éléments techniques augmentant le confort de navigation que les femmes peuvent à leur tour demander ceux domestiques, et vice-versa :

> « Qui en a les moyens, et veut naviguer en croisière avec sa femme plus toute jeunette, doit tenir compte de sa présence à bord, et réaliser l'équipement *en fonction d'elle*, comme il le réalise, en fonction de lui-même, pour se faciliter sa navigation ». Car je vais, Madame, « trahir mon sexe ». Ces appareils de navigation, si chers, que votre seigneur et maître prétend « indispensables », ils le sont exactement… comme le raffinement de confort (je dis bien *raffinement* ; beaucoup moins que le confort lui-même). A part un très bon compas – toujours réellement nécessaire -, des jumelles (obligatoires ; autrement, de bons yeux font l'affaire), un baromètre enregistreur, fort utile, et un loch si l'on effectue des traversées importantes, tous ces appareils [chronomètre, sondeur, pilote automatique, spidomètre, anémomètre] ne sont guère que des joujoux pour les hommes. […] Voilà, chère Madame. Je vous ai donné, non des sujets de dispute, de chicane, mais une monnaie d'échange. Tu veux ton beau jeu de pavillons du code ? Donne-moi « le petit cheval des dames » sur le siège des cabinets. Tu tiens à ton poste de radio-gonio ? (n'ajoutez pas : dont tu ne sauras pas te servir utilement), fais-moi une penderie bien disposée, pas en abord, et non cette espèce de caisson mal transformé. Etc. [1]

Si Jean Merrien fait preuve d'empathie envers le sexe « faible », il ne tient tout de même pas à perdre son honneur viril : il demande avec énergie aux femmes, qui peuvent être « mufles », de pomper énergiquement afin d'évacuer le contenu des toilettes, de ne pas imposer le formica dans la cuisine, trop glissant et d'une « laideur agressive, très anti-maritime », de ne pas mettre de tapis et de ne pas faire la lessive à bord. Par contre, il recommande la glacière et pourquoi pas le réfrigérateur, ainsi qu'un séchoir à cheveux – « Quelle commodité ! ». Sur le pont, des éléments d'accastillage comme un guindeau et des winchs s'imposent dès lors qu' « on emploie une femme comme matelot », évitant « le risque d'un tour de rein », « l'appel au secours » ou la manœuvre ratée, « faute de muscles ».

Les éléments de confort désignés comme nécessaires aux femmes sont bien sûr en lien avec les représentations sur la « nature » féminine : sa différence biologique impose des pratiques d'hygiène spécifiques liée à un objet particulier, le bidet, et des aides à la navigation pour compenser sa faible force. Son souci de séduction nécessite un aménagement particulier, la penderie, pour y disposer ses tenues vestimentaires. Tous ces éléments de confort peuvent être logés dans « un bateau de 8 à 10 mètres ». Ce sont en effet les dimensions proposées par les chantiers nautiques qui produisent, à partir des années soixante-dix, des bateaux en série intégrant les normes du confort nautique liées aux valeurs bourgeoises, désormais plus accessibles.

[1] Jean MERRIEN, *La mer aux dames*…, *op. cit.*, p. 240.

Figure 179 : Publicité pour les WC chimiques transportables Porta Potti : « Désormais, vous pourrez emporter un des plus importants conforts de chez vous ! ». *Bateaux*, N° 181, 1973, p. 53.

Les changements sociaux concernant l'égalité de sexe n'affectent pas la plaisance. En effet, la hiérarchie maritime instituant un chef de bord, « seul maître à bord après Dieu » au sein d'un équipage familial, est en adéquation avec les valeurs bourgeoises instituant une hiérarchie conjugale et des rôles féminins et masculins complémentaires. La distinction d'éléments de confort féminin et masculin dans la conception des voiliers perdure donc. À Monsieur, un bateau qui « marche » associant une carène performante (et donc esthétique), un accastillage et des appareils de navigation dernier cri et, à Madame, les éléments du confort minimal domestique d'à terre.

En 1969, Maurice Edel, directeur du chantier du même nom, commente le programme de navigation de *l'Edel III*, dessiné par l'architecte Philippe Harlé. Ce programme est, pour le promoteur, dicté « inconsciemment par le client » : « Il nous soumet son désir, nous consulte sur telle possibilité et, de là, suivant l'importance de la demande, nous envisageons l'étude du bateau. Il convient alors que nous mettions de l'ordre dans un fatras de suggestion » : « Il nous a donc été demandé un 15 pieds avec l'emménagement du 18 pieds… les exigences principales étaient : - Côté féminin : cuisine dégagée, wc isolé, place de rangement, plage avant bain de soleil, tringles à rideaux, etc. – Côté masculin : un bateau "qui marche", plus de "trous à rats", mais hauteur sous barrots pour des séjours prolongés, table à carte, accastillage course, esthétique racée. Tel a donc été le programme que nous avons suivi. En conclusion la course-croisière et la croisière familiale doivent faire bon ménage à bord de l'Edel III. »[1]

Sur l'*Euros*, ketch dessiné et construit par Henri Amel en 1968 pour une clientèle familiale plus aisée, l'attribution sexuée des éléments de confort est identique. Elle répond à une double logique : détente du chef de famille exténué par son travail mais passionné de navigation et reproduction de l'habitation d'à terre pour que l'épouse, les enfants et les amis embarquent et accompagnent le chef de bord et de famille dans ses loisirs nautiques.

[1] Maurice EDEL, « Le promoteur nous écrit », *Bateaux*, N° 135, 1969, p. 77.

> Les conditions de la vie moderne posent aux navigateurs de plaisance chargés de famille et de responsabilités professionnelles des problèmes qui, à ma connaissance, n'avaient pas eu de vraie solution. Etre père, grand-père, chef d'entreprise, médecin, haut fonctionnaire ou commerçant n'écarte pas forcément l'envie de la mer et de la croisière à voiles, bien au contraire. Par ailleurs, la vie trépidante des responsables fait naître un besoin impérieux de détente dans l'exercice physique, au grand air, que la croisière à voiles procure mieux que tout autre. Mais le temps de détente est limité ; on est obligé de respecter un certain horaire. Il faut concilier les plaisirs de la voile avec la vie familiale et amicale. La croisière en mer doit convenir à tous ceux que l'on aime avoir près de soi – femme, enfants ou amis – et pour cela il faut un bateau qui soit très sûr et très stable, bien défendu, puissant à la mer et capable d'essuyer allègrement le coup de vent, mais aussi très vivant par petite brise et grand beau temps. Le pont doit être vaste et dégagé. Le cockpit abrité et confortable et les emménagements spacieux, commodes, aérés et suffisamment divisés pour que chacune des cabines ait une indépendance totale, toilette comprise. Tout doit être conçu pour que la vie à bord soit agréable et la transition avec les commodités de la résidence terrienne aussi réduite que possible. [1]

Si Jean Merrien, dans la droite ligne des cruisermen du 19e siècle, préfère un bateau stable et sûr pour la croisière plutôt qu'un voilier rapide – « Vanter un bateau de croisière en vous disant : "Il gagne les régates" est absurde ; c'est en faire, une fois de plus, la néfaste confusion. En croisière, ce qui importe, c'est la sécurité, d'abord (avec, bien sûr, bonne navigabilité), le confort ensuite. Les femmes le comprennent toutes » - il n'est pas suivi par ses confrères architectes qui tentent d'associer dans un même bateau les éléments distinctifs de la course-croisière pour séduire une clientèle masculine et ceux domestiques pour satisfaire les desiderata féminins

En effet, la société française des années soixante s'enthousiasme pour les exploits sportifs de ses nouveaux héros nautiques remportant les courses-croisières au nez des Anglais. Associer la croisière familiale à l'habitation en mer, comme le fait Jean Merrien, c'est faire une place trop importante aux femmes du bord : « De même que la maison d'habitation n'est pas habitable si l'on ne tient pas compte de l'avis des femmes, qui en auront le principal usage, de même la croisière, sortie du stade des "quatre copains vigoureux", après celui des matelots professionnels, en est arrivé au stade des femmes. C'est-à-dire à celui de la vraie vie. »[2] Si les femmes viennent à bord, il n'est pas question pour les hommes de sacrifier le plaisir de navigation à la sphère domestique. La surenchère de confort de navigation associée à celle de la performance nautique – un bateau qui va vite dont le dessin de carène s'inspire de celles des voiliers de course, équipé des dernières innovations techniques issues de la course – peut être interprétée comme une réaction à l'exigence de confort domestique attribué à la nature féminine.

Cette nature féminine est bien entendue peu naturelle, construite par la société moderne. L'association des femmes à la sphère domestique, intérieure, les exclut en même temps de celle de la navigation se jouant sur le pont et à la table à carte. Si la croisière familiale apparaît à Jean Merrien comme un stade avancé de la plaisance, c'est qu'elle incarne l'autre face du grand mythe fondateur de la République : la cellule familiale naturelle à l'origine de la société[3]. C'est donc à partir de cet antagonisme sexué que se construit la plaisance contemporaine : malgré le nouvel idéal égalitaire conjugal, les femmes d'aujourd'hui sont toujours exclues du goût, du savoir-naviguer et de la navigation par elles-mêmes.

---

[1] Henri AMEL, « A la barre de l'Euros. Le promoteur nous écrit », *Bateaux*, N° 123, 1968, p. 91.
[2] Jean MERRIEN, *La mer aux dames*…, *op. cit.*, p. 252-253.
[3] Irène THÉRY, *La distinction de sexe…, op. cit.*

En effet, malgré l'égalité conjugale acquise à partir des années soixante-dix, les femmes restent considérées en plaisance comme attachées à la sphère domestique et responsables de la demande du confort domestique à bord. Ainsi, au début des années quatre-vingt, une publicité pour le *Jouët 940 MS* met en scène deux couples, et plus particulièrement deux sœurs qui se « mutinent », « chacune revendiquant "sa" cabine, "sa" couchette double et "son" coin toilette. […] Chaque ménage aurait désormais "sa cabine". Ainsi, les revendications de ces dames seraient satisfaites ! Quant à eux [les hommes], le confortable carré et la timonerie intérieure leur permettraient de tenir leur quart bien au sec par tous les temps et bien au chaud pendant la nuit. Grâce à leur puissant moteur, plus d'impatience au milieu des grands calmes blancs, plus d'inquiétude face à des manœuvres délicates »[1]. L'attribution d'éléments matériels à l'un ou l'autre sexe relève de gouvernementalités complexes auxquelles est consacré le prochain chapitre. Auparavant, il convient de décrire d'autres catégories de confort sur lesquelles repose la conception contemporaine des voiliers.

C. Le confort minimum : de petits bateaux sûrs pour tous

À la fin des années trente, l'idée du confort moderne des grands yachts comme réplique du confort domestique d'à terre est transposé sur les voiliers plus petits.

Ces aménagements comprennent, pour le *Goéland*, monotype de 7 m 50 permettant « à quatre marins amateurs d'entreprendre des croisières de plusieurs jours en mer comme en rivière, avec un confort semblable à celui d'une habitation moderne, dans la plus grande sécurité »[2], « quatre couchettes spacieuses, une grande cuisine avec évier, vaisselier, égouttoir, réchaud, etc… Une table pour les repas ou pour les jeux, deux réservoirs d'eau potable, un compartiment avec siège W.C. A l'extérieur, les quatre occupants se trouvent confortablement assis à l'endroit le plus protégé des embruns ».

Les couchettes et la cuisine sont des éléments de confort valorisés, tout comme l'eau courante et les w. c. Le cockpit, protégé par le rouf, est considéré comme un lieu d'habitation extérieur confortable. La « sécurité » de l'embarcation est définie par les « qualités marines » de la coque qui offre une « très grande stabilité » assurée par le lest de la quille. La sécurité vient également de l'étanchéité du bateau et de la possibilité d'effectuer les manœuvres en solitaire : « La voilure peut être réduite en quelques secondes par un seul homme sans qu'il quitte la barre. Toutes les commandes du moteur auxiliaire sont à portée de l'homme de la barre ». Les réservoirs de carburants assurent une autonomie de 200 km et les ailerons de la quille permettent au bateau de s'échouer parfaitement.

1) Le confort moderne pour quatre dans les yachts de taille moyenne

Dans les années quarante, les architectes tentent de transposer le confort des aménagements des grands yachts dans des voiliers plus petits et à moindre prix. Pour cela, la réduction des élancements avant et arrière est un moyen de baisser les coûts. En 1944, P.

[1] Publicité Yachting France, *Bateaux*, N° 296, 1983, p. 13.
[2] « Paul Legastelois présente le yacht-cruiser Goéland », *Le Yacht*, N° 2924, 1939, p. VII.

Staempfli propose les plans d'un « crusailer de 9 mètres de long à 4 couchettes »[1] dont l'étrave est droite et le franc-bord élevé : « Pour augmenter le confort, je devais augmenter le volume de l'œuvre vive. […] Avec un peu plus d'espace en largeur, et en hauteur notamment sous le pont avant, je pourrais, en conservant pour la coque la même longueur, réaliser avec les mêmes dispositions d'ensemble un intérieur flottant encore plus confortable ». En effet, pour l'architecte, « n'est véritable bateau de croisière qu'un bateau très confortable ».

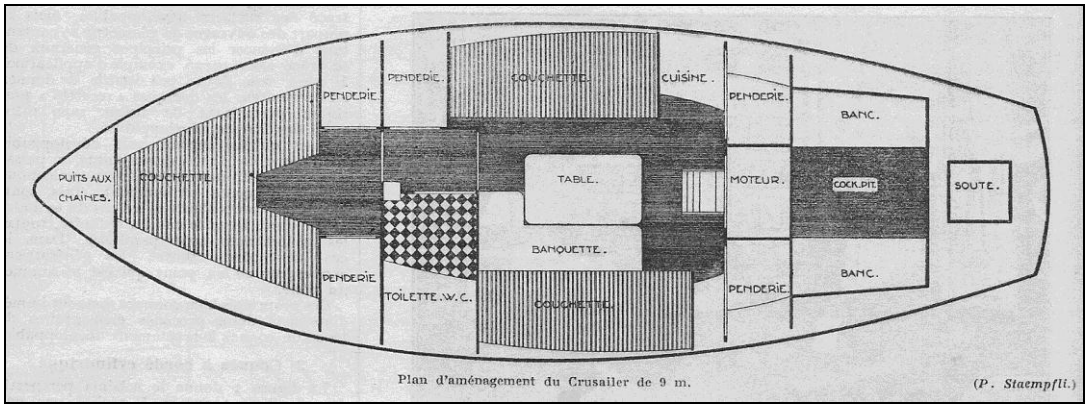


Figure 180 : « Plan d'aménagement du Crusailer de 9 m. » de P. Staempfli, *Le Yacht*, N° 2987, 1944, p. 45.

Les aménagements du bateau sont conçus de manière à pouvoir accueillir quatre marins amateurs de 1 m 80 de taille, pour entreprendre des croisières côtières de plusieurs jours. Il convient donc qu'ils puissent se tenir debout dans tous les compartiments, se raser dans la toilette ou se vêtir dans la cabine avant, sans gêne. Chacun dispose d'une couchette et d'une penderie qui y est accolée, suffisamment grande pour recevoir des vêtements de mer et de descente à terre. Si deux couples naviguent ensemble, ils doivent occuper des appartements indépendants. C'est pourquoi le cabinet de toilette est placé entre les deux cabines, permettant de créer « une isolation phonique ». De plus, chacun peut accéder la nuit à la toilette « sans déranger les dormeurs de l'autre cabine » et « peut au besoin accéder à l'extérieur sans passer par l'autre cabine ». La cuisine est placée près du cockpit. Une banquette distincte d'une couchette permet de prendre les repas autour de la table. « Par comparaison, j'ai pu établir approximativement que le volume habitable de ce bateau de neuf mètres est égal à celui d'un yacht de formes courantes (à élancements) de onze à douze mètres de longueur, dont le prix de revient serait de 30 à 35 % plus élevé » : le confort devient accessible à un moindre prix. L'auteur croit au développement des petites séries une fois la guerre terminée, production plus économique que la construction actuelle à l'unité, « sur mesure ».

P. Staempfli dessine deux ans plus tard le « crusailer Alizé »[2], dériveur d'une longueur identique au quillard précédent mais destiné à un programme de navigation plus léger, « pour la croisière côtière en mer et pour la rivière ». Le terme américain de « crusailer » définit « un yacht de croisière "confortable" à la voile et à moteur auxiliaire ». Le voilier, destiné à « un citadin », « yachtsman d'occasion naviguant durant ses week-ends et ses courtes vacances annuelles », doit être bon marché, facile d'utilisation, économique d'entretien et doté d'un moteur d'une vitesse d'au moins 7 nœuds pour effectuer des petites croisières même par vent nul et fort courant. Doté d'une dérive, d'un safran relevable et d'un mât facilement rabattable, le crusailer peut facilement remonter les rivières. Pour conserver sa légèreté, le rouf n'est pas aussi étendu que sur le quillard : une hauteur sous barrots de 1 m 78 n'est disponible qu'au pied de la descente grâce à une surélévation habituellement appelée « dog house ». À cet emplacement sont disposés le compartiment WC d'un bord, et la cuisine

[1] P. STAEMPFLI, « Crusailer de 9 mètres de long à 4 couchettes », *Le Yacht*, N° 2987, 1944, p. 42-45.
[2] « Le crusailer Alizé », *Le Yacht*, N° 3021, 1946, p. 312-313.

de l'autre. Dans la cabine principale, une table à panneaux rabattables est fixée sur le puit de dérive. Les banquettes forment aussi couchettes. Des penderies la séparent de la cabine avant disposant de deux couchettes et d'un capot permettant un accès indépendant.

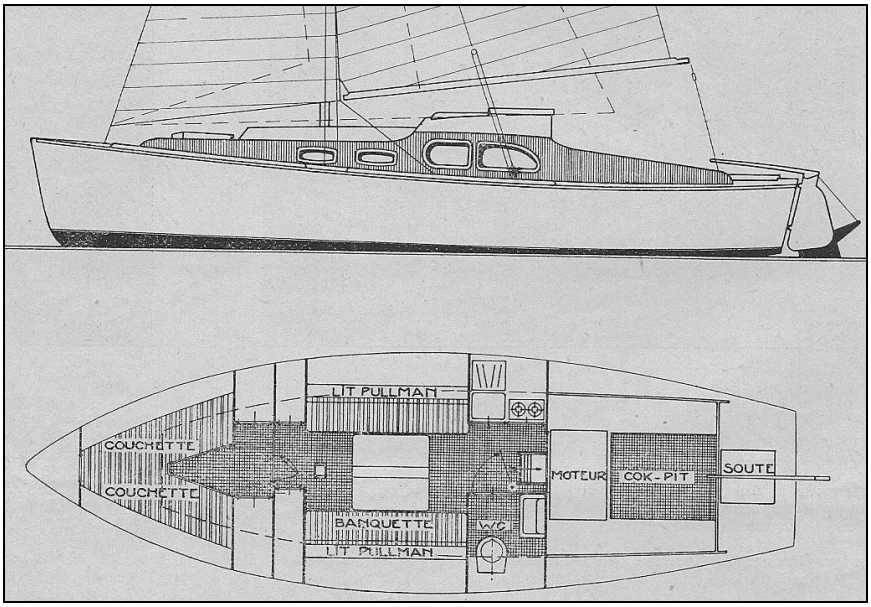


Figure 181 : « Crusailer Alizé » pour « yachtsman citadin », dériveur de 9 mètres, par P. Staempfli, *Le Yacht*, N° 3021, 1946, p. 312.

Les Chantiers Navals d'Antibes construisent après-guerre, en série, une douzaine de « yawls mixtes de 9 mètres de flottaison »[1], d'après les plans de l'architecte naval Henri Rambaud, « afin de répondre à de nombreuses demandes de leur clientèle et pour la faire bénéficier de profitables avantages ». Il s'agit d'« établir un programme de yacht de moyen tonnage, pouvant recevoir quatre à cinq personnes avec le maximum d'aise et de confort ». Les lignes du bateau assurent « une bonne tenue à la mer et un bon rendement sous voiles » et le lest une bonne stabilité. Sur le pont, les passagers sont en sécurité dans le cockpit protégé par de hautes hiloires et les passavants sont munis de chandeliers et de filières. Toutes les manœuvres arrivent au cockpit.

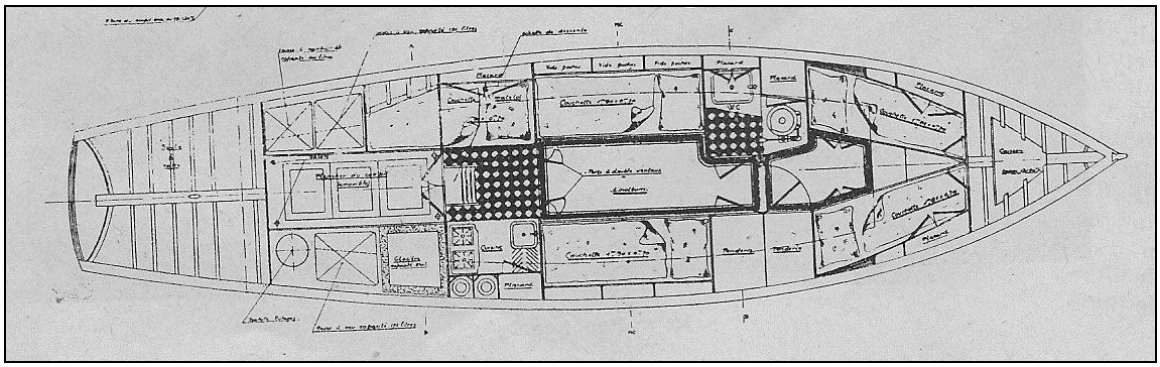


Figure 182 : Projet de Yawl mixte de 9 mètres de flottaison construit en série par les Chantiers Navals d'Antibes, *Le Yacht*, N° 3015, 1946, p. 191.

Les aménagements offrent la hauteur d'1 m 90 partout. La cuisine, « de bonnes proportions », est placée sur l'arrière, à tribord de la descente et comprend : « Quatre placards, un vaisselier, un évier avec égouttoir, un fourneau Butagaz à deux feux avec four ; une glacière à glace vive de 100 litres, de capacité utile, est placée à l'arrière de la cuisine avec

[1] « Yawl mixte de 9 mètres de flottaison », *Le Yacht*, N° 3015, 1946, p. 190-191.

porte horizontale d'accès. Cette disposition assure une plus longue durée de la glace vive que le cas de glacière à porte verticale. Sous le plancher du carré, la cale est aménagée en casiers pour recevoir 70 bouteilles. » Le cabinet de toilette est placé à l'avant afin de séparer la cabine-carré-salon de la cabine avant et d'en « assurer l'accès sans gêner aucunement les occupants de l'une ou l'autre cabine ». Il comprend : « Un lavabo de 0 m. 50 de largeur avec glace inclinable, étagères, une armoire à linge, une petite pharmacie et un bidet rabattable sur le w.-c. dont l'évacuation se fait dans celui-ci en le relevant verticalement sur la cloison après usage. La porte ainsi que les cloisons du cabinet de toilette possèdent un revêtement interne en Célotex qui assure l'insonorisation de ce local. » La table du carré est pliante et peut se ranger au plafond ou bien être disposée dans le cockpit. De plus, à double fond, elle « peut contenir une quinzaine de cartes marines logées à part ». Un « lit double transformable de 1 m. 35 de largeur » peut être aménagé dans le carré, ainsi qu'un lit pour enfant à tribord. Une couchette pouvant accueillir éventuellement un matelot est placée au pied de la descente, s'engageant sous le cockpit, en face de la cuisine.

L'architecte François Sergent propose en 1945 un « sloop de croisière de 9 m. 70 »[1] dessiné pour un yachtsman parisien dont les exigences sont les suivantes : « Faire un bateau dont la longueur ne dépasserait pas 10 mètres, dans lequel on pourrait disposer d'au moins quatre couchettes en deux chambres séparées avec hauteur d'homme sous barrots et dont la tenue à la mer serait suffisante pour permettre des croisières dans les eaux européennes. D'autre part, si la course-croisière n'était pas envisagée, il fallait néanmoins que la marche à la voile fût bonne et la conduite agréable, sans que le bateau naviguât normalement avec une gîte importante ». L'architecte adopte la même disposition que ses confrères : cabine avant avec deux couchettes et penderie, cabinet de toilette la séparant du salon qui dispose de deux sofas dont les dossiers forment des couchettes rabattables. « La table à panneaux rabattables est encadrée sur trois côtés par le sofa de tribord ». Une cuisine est placée à bâbord de la descente : évier, réchaud à gaz butane fixé dans le sens du travers, casiers à vaisselle, tiroirs et buffet. À tribord est disposée une cinquième couchette qui « s'enfonce en partie sous le passavant ». François Sergent y dispose en plus un aménagement pour la navigation, adaptant ainsi sur un bateau de 9 mètres, une disposition présente sur les voiliers de course-croisière beaucoup plus grands : « Le long de cette couchette est fixé un casier à cartes et une planche qui, posée en travers du lit et maintenue en abord par des crochets, servira de table à cartes ; sur la cloison arrière du rouf, une petite armoire renfermera livre et documents de navigation. » Le compartiment moteur est accessible par un panneau situé derrière l'échelle de descente mobile.

François Sergent conserve la même disposition en deux cabines indépendantes sur un voilier plus grand destiné au même programme – quatre amateurs faisant de la croisière : moteur sous la descente, « vaste table à cartes où l'on pourra étaler complètement une carte marine » dissimulant une cinquième couchette sur tribord, grande cuisine sur bâbord « avec réchaud à deux feux oscillant dans le sens transversal », évier avec pompes d'eau douce et d'eau de mer « éventuellement chaude par branchement sur le refroidissement du moteur » et glacière, vaste carré bien éclairé et aéré comprenant deux banquettes-couchettes avec placards, table semi-fixe et « buffet pour la vaisselle, les apéritifs et autres boissons fortes », réserves de 350 litres d'eau dans les fonds « assurant une autonomie de plus de 15 jours à cinq litres par jour et par personne, à l'avant, toilette à tribord et penderie en face avec « tout ce qui fait un vrai cabinet de toilette », puis cabine avec deux couchettes fixes et « tiroirs dessous, un siège, une bonne largeur de plancher » : « C'est ainsi que je conçois l'aménagement *pour la croisière*, sur un tel bateau : un compartimentage réduit au minimum, de l'espace pour se

[1] François SERGENT, « Un sloop de croisière de 9 m. 70 », *Le Yacht*, N° 3004, 1945, p. 280-281.

remuer, des commodités indispensables et beaucoup de place pour ranger tout ce que l'on embarque, depuis les vêtements jusqu'aux provisions, en passant par les objets personnels ou communs, c'est un gage de confort et d'ordre à bord. »[1]

L.-Lucien Faure-Dujarric propose un « petit yacht de croisière »[2] de 10 mètres de longueur totale pour 7 m 90 à la flottaison offrant de nombreux aménagements destinés au confort de ses passagers : « On peut aimer la mer sans renoncer à tout confort […]. C'est sous le signe du confort que ces plans ont été conçus tout en conservant une bonne possibilité de vitesse dans le clapotis et dans une mer creuse, avec quatre personnes à bord. »

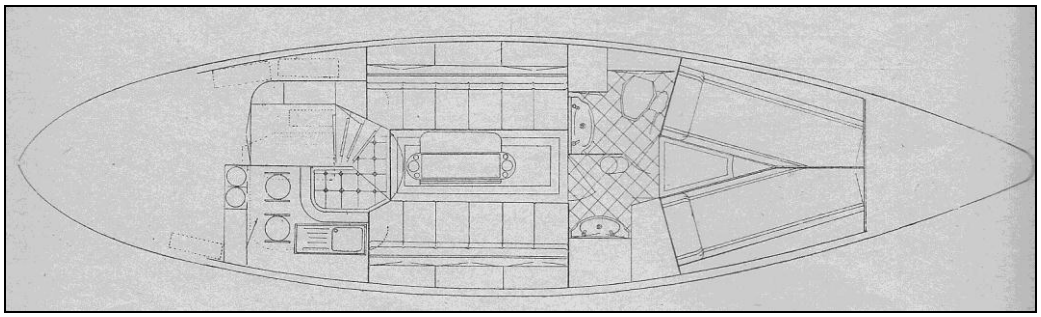


Figure 183 : Plan des aménagements d'un « petit yacht de croisière » de 10 mètres hors tout par Lucien Faure-Dujarric, *Le Yacht*, N° 3049, 1947, p. 390.

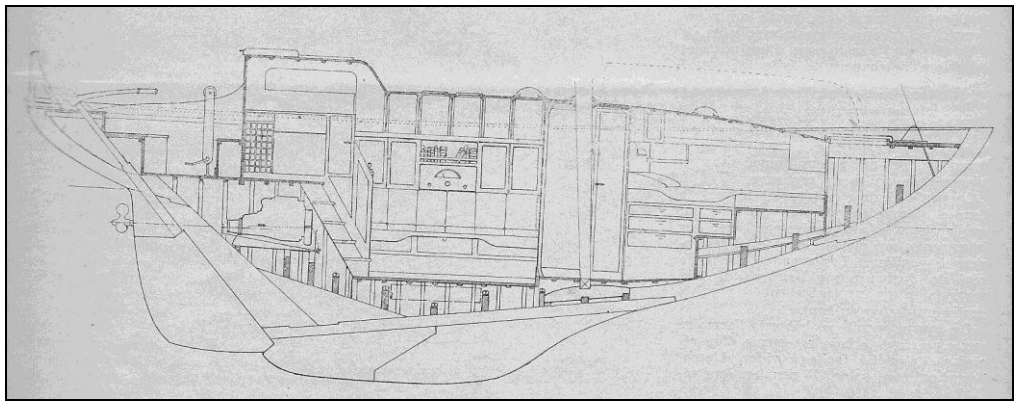


Figure 184 : Coupe longitudinale d'un « petit yacht de croisière » de 10 mètres hors tout par Lucien Faure-Dujarric, *Le Yacht*, N° 3049, p. 390.

Le voilier est doté d'un véritable poste de navigation situé dans un « dog house » : « La porte d'entrée se trouve à bâbord de l'axe et s'ouvre sur un petit vestibule qui est le domaine du navigateur, avec ses instruments, son meuble à cartes et les casiers à pavillons. » La disposition intérieure adoptée est semblable aux autres voiliers de même taille : cuisine bien équipée, vaste, claire et aérée avec hauteur sous barrots sur tribord, à bâbord penderie ; dans le salon deux sofas convertissables en couchettes munies de « planches de roulis relevables et matelas Dunlopilo » se font face ; une T. S. F., une pendule et un baromètre prennent place dans le salon ; un vaste cabinet de toilette avec deux lavabos et un WC séparent le salon de la cabine avant munie de deux couchettes. Le voilier dispose d'un moteur dont les réservoirs sont isolés, d'une ventilation, d'un chauffage à pétrole avec deux radiateurs, d'eau courante à partir de deux réservoirs de 100 litres et d'électricité « amenant la lumière dans des plafonniers, les lampes de chevet et les feux de position ». En effet, « le confort du logement ne va pas sans le confort de la manœuvre » : un « garde-corps » à l'avant et à l'arrière protège des chutes et des treuils facilitent les manoeuvres.

[1] François SERGENT, « Un yacht de 12 mètres pour la croisière », *Le Yacht*, N° 3356, 1953, p. 248.
[2] L.- Lucien FAURE-DUJARRIC, « Un petit yacht de croisière », *Le Yacht*, N° 3049, 1947, p. 389-391.

Après-guerre, les architectes conçoivent les plus petits bateaux possibles respectant, tant les normes du « confortable » définies au tournant du siècle (construction et entretien économiques, hauteur d'homme sous barrots, salon disposant de banquettes transformables en couchettes, seau hygiénique, bonne tenue à la mer, plan de pont sécurisé avec rouf, pavois et filières, facilité de manœuvre par un équipage réduit, moteur), que celles du « confort moderne » des années vingt et trente (réseau électrique et réseau d'eau, vaste cuisine placée au centre du bateau et équipée de nombreux rangements, d'un évier avec eau courante, du gaz et d'appareils ménagers électriques comme la glacière, vaste cabinet de toilette équipé d'un WC marin et d'un lavabo, nombreuses penderies, table à cartes). Les préoccupations hygiénistes reposant sur la circulation des flux d'eau, d'air et de lumière déterminent toujours les normes du confort à bord : « Toutes ces dispositions matérielles constituent une partie du confort qui ne sera complet que si l'air et la lumière sont généreusement distribués. L'intérieur d'un yacht ne doit pas être un antre obscur, les hublots, les baies de pont doivent être prévus larges et faciles à ouvrir. »[1] Les techniques issues de l'automobile comme les baies vitrées des portières et les accumulateurs électriques sont aisément transposées au yachting. Après-guerre, la nouveauté consiste à assembler ces différents éléments de confort dans le plus petit bateau possible.

En 1953, le Groupe plaisance et croisière du Touring club de France (TCF), s'apprêtant « à fêter l'adhésion du 500e propriétaire du yacht de croisière », organise une conférence ayant pour thème « le bateau de croisière minimum » :

> Les résultats d'un référendum, qui, sous l'occupation, nous avait apporté plus de cent réponses, faisaient apparaître qu'une majorité de camarades désirait un voilier à moteur auxiliaire efficace ; un bateau minimum assurant pour n'importe quelle traversée la sécurité et le confort de 3-4 personnes. La longueur hors tout était indiquée entre 8 m. 50 et 9 mètres, aussi large que possible, à tableau et gouvernail extérieur, avec un plan de dérive lesté tel que la tenue de route, barre amarrée, en soit facilitée. Quelques réponses fixaient la largeur du plancher minima dans la cabine à 0 m. 90, et mieux, 1 mètre, afin que la circulation de l'équipage n'exige pas de dégager en s'allongeant sur les couchettes, la hauteur sous barrots : 1 m. 75. Aucune de ces indications n'est fantaisiste. Elle prouve que nos camarades savent de quoi ils parlent.[2]

En effet, pour le Dr. de Grissac, trop de bateaux issus d'expérimentations architecturales ne donnent pas satisfaction, butant dans la lame, embarquant trop d'eau par l'avant ou l'arrière, bousculant dangereusement l'équipage par des réactions trop brutales, déséquilibrés sous voiles, devenant ingouvernables par mer arrière et ne permettant pas d'accéder facilement au moteur.

Le programme exposé par le TCF inspire différents architectes dont Maurice Amiet. Le pont à teugue, conception architecturale adoptée sur les petits voiliers pour augmenter leur volume intérieur à un moindre coût, est transposé aux bateaux de croisière plus grands comme le *Grenam*, de 9 mètres de longueur – 7 m 50 à la flottaison. L'architecte dispose dans le salon une « dînette », aménagement couramment employée dans le motonautisme et sur les voiliers américains : la table du salon, disposée perpendiculairement à la marche du bateau s'abaisse entre les banquettes pour former un lit double. Cette disposition se développera amplement à partir des années soixante-dix sur les voiliers de croisière.

[1] L. Lucien FAURE-DUJARRIC, « Confort à bord », *Le Yacht*, N° 3071, 1947, p. 843.
[2] « Le bateau de croisière minimum », *Le Yacht*, N° 3343, 1953, p. 7-8.

Les innovations du *Grenam* donnent entière satisfaction à ses propriétaires : « “ Nous avons été absolument enchantés du bateau ; nous n'avons eu aucune déception dans aucun domaine : c'est un très beau bateau qui a parfaitement navigué, qui n'a jamais bronché, même dans des mers creuses ; quant au confort, il est inutile de s'étendre sur la question : la teugue donne un volume intérieur absolument unique.” […] Le *Grenam* est bien un bateau familial extrêmement logeable (il peut contenir jusqu'à 6 couchettes, dont une double), rapide et marin ; enfin, à déplacement égal, il est très nettement moins coûteux qu'un bateau classique. L'architecte a su dessiner une teugue esthétique, ce qui, il faut bien l'avouer, n'est guère facile sur un bateau de cette longueur. »[1] Pour Maurice Amiet, le confort ne rime pas avec le nombre de couchettes. Au contraire, il s'agit de reproduire les conditions du confort « comme chez soi »[2] : « Qu'il soit impossible d'avoir un vêtement convenable pour aller à terre, qu'il soit nécessaire de se mettre en spirale autour du mât pour prendre position… sur le siège du w.-c., ou encore qu'il ne soit guère possible de ne faire chauffer que du café dans l'endroit baptisé cuisine, ce sont des choses secondaires pour beaucoup, mais qui rendent la vie proprement intenable à bord d'un bateau, surtout s'il est petit ». Ainsi, une grande cuisine de 1 m 65 de longueur dans un bateau de 7 mètres procure au ménage qui l'occupe un « confort exceptionnel » : « A bord de ce bateau on mange comme chez soi, à longueur d'année, que ce soit à la mer ou au port : rien de tel pour entretenir le meilleur moral et la forme de l'équipage ».

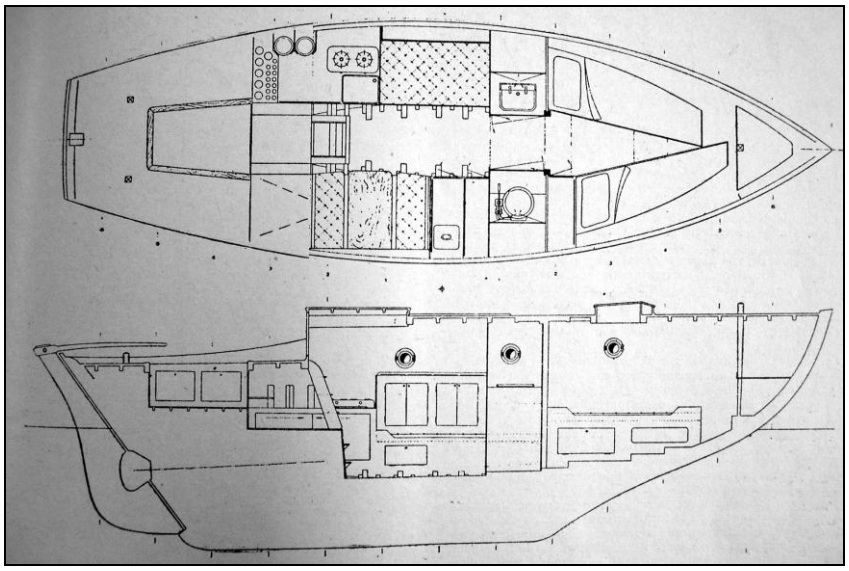


Figure 185 : Les plans du *Grenam*, monotype de croisière de 9 mètres avec pont à teugue dessiné par Maurice Amiet et construit par les chantiers F. Vandernotte, de Nantes, *Le Yacht,* N° 3535, 1956, p. 20-21.

Outre le confort de ses aménagements, le *Grenam* se montre rapide et fait preuve de qualités marines car, « parfaitement équilibré »[3], il peut naviguer barre amarrée. Pour l'architecte, ces qualités nautiques souvent négligées lors de la conception de voiliers de course-croisière bénéficiant d'un équipage nombreux sont pourtant indispensables pour la longue navigation en mer avec équipage restreint : « La tenue à la mer d'abord, puis des mouvements doux, ensuite une gîte réduite autant que possible, enfin et surtout peut-être la “stabilité de route” qui permet au navigateur de ne pas être l'esclave de son bateau, en lui

[1] « Le monotype de croisière “GRENAM” de Maurice AMIET », *Le Yacht*, N° 3535, 1956, p. 20-21.
[2] Maurice AMIET, « Le yachting et la femme », *Le Yacht*, N° 3492, 1955, p. 14.
[3] « Le monotype de croisière “GRENAM” de Maurice AMIET »…, *id.*, p. 32.

permettant de quitter la barre pour vaquer à d'autres occupations. »[1] Le *Grenam* allie confort des aménagements, qualités marines et coût réduit pour une longueur de 9 mètres.

2) Un confort relatif pour les petits yachts

Pour Roger Rialland, « yachtsman parisien » prenant la plume en 1947, la longueur de 9 mètres proposée par les architectes comme condition du cruiser « confortable » peut être abaissée à 7 m 50 de longueur totale :

> Avec 7 m. 50 on peut faire déjà un gentil petit cruiser pour Français moyen, car, considéré sous cet angle de l'utilisation en week end ou en vacances, le yachting n'est plus un luxe. Dans un tel bateau (ne riez pas !) je vois quatre couchettes dont deux surmontées de précieuses étagères, une penderie, une petite cuisine, pas de W.C. mais un seau à désagrégation chimique (cela existe), discrètement placé dans un coffre servant de marche à la descente dans la cabine qui aura (tenez-vous bien) à cet endroit un minimum de 1 m. 60 pour faire la toilette et la cuisine debout sous le capot… ouvert avec la tente sur la bôme contre le soleil ou la pluie… et il ne s'agit pas d'une cathédrale flottante, mais bien d'un vrai bateau normal, bon marcheur, et séduisant. Dans le cockpit, coffres, glacières, et sous le plancher petit moteur fixe. Le mât ne dépasserait pas 7 m. 50 en houari, à moins de trouver une astuce pour un marconi en deux pièces (?). Ce n'est encore qu'un bateau de rêves, mais en tous cas, amateurs, architectes et constructeurs, qui désirez remplir aussi pleinement que possible les conditions posées par le yachtsman parisien, pensez sérieusement à cette longueur de 7 m. 50 que le wagon ou même encore la remorque pourrait emmener de la façon la plus économique aux lieux choisis pour vos vacances. [2]

Ce yachtsman préfère sacrifier des éléments du confortable comme la hauteur sous barrots, la cuisine équipée et le cabinet de toilette avec WC et lavabo pour un voilier moins cher et transportable. Ce « vrai bateau normal, bon marcheur et séduisant » de 7 m 50 est-il encore « confortable » ?

Le cruiser minimum

En France comme en Angleterre, de nombreux postulants au yachting souhaitent acquérir un petit yacht à bas prix capable de faire de la croisière en mer. Le journal anglais le *Yachting World* organise en 1947 un concours de plans pour « un petit yacht pour deux passagers adultes » : « Nos lecteurs nous demandent fréquemment quel est le plus petit yacht de croisière pour deux personnes ? Les prix des bateaux neufs et d'occasion continuent à monter et plus d'un yachtsman, dont le moral a été soutenu pendant la guerre par la pensée du yacht qu'il pourrait avoir à la paix, s'aperçoit que son rêve est difficilement réalisable à un prix double de celui de 1939. » [3]

Les rédacteurs conviennent que le projet d'un yacht de croisière de 4 tonneaux est un travail difficile fait de compromis, devant respecter tant « un ensemble harmonieux de

[1] Maurice AMIET, « Le yacht de haute mer », *Le Yacht*, N° 3425, 1954, p. 1-2.
[2] Roger RIALLAND, « Le yachting vu par un Parisien », *Le Yacht*, N° 3032, 1947, p. 52.
[3] L. Lucien FAURE-DUJARRIC, « Yachts de croisière de 4 tonneaux », *Le Yacht*, N° 3058, 1947, p. 569.

lignes » que la possibilité de loger les aménagements car « sans confort à bord, la vie devient un supplice au lieu d'être un plaisir ».

De quelle manière les Français arrivent-ils à concilier la navigation sur un petit bateau et l'agrément de la vie en mer ? Pour Lucien Faure-Dujarric, « il faudra un bateau de 6 m. 50 à 7 m. de flottaison pour lui donner satisfaction ce qui ne veut pas dire qu'on ne puisse habiter un bateau de flottaison moindre sans faire de grands sacrifices au confort. Dans un yacht d'environ 6 m. 50 de flottaison on peut déjà loger les indispensables pièces : cockpit, cabine, cuisine, W.-C. ».[1]

Un prix minimum

Après-guerre, les jeunes architectes François Sergent et Jean-Jacques Herbulot acceptent d'étudier le problème du « bateau du pauvre »[2] qui doit être de construction économique, pouvant naviguer en mer, « très marin et très sûr », remontant bien au vent sans être un bateau de compétition, gîtant peu, équilibré sous voiles, bon marcheur même par petit temps, de tirant d'eau faible afin de s'échouer facilement et d'accoster les plages et les criques même à marée descendante, permettant de « disposer à bord quatre couchepartout pour pouvoir camper à l'abri d'un taud. Prévoir un petit abri permettant d'installer un Primus, pour la cuisine », maniable à la godille et à l'aviron, pouvant accueillir un moteur et éventuellement un rouf, « pour les gens aimant le confortable ». Dans ce programme destiné aux moins fortunés, le confort des aménagements n'est plus un élément déterminant, contrairement au programme des yachts dits « moyens » pour lesquels l'idée de reproduire à bord l'habitation d'à terre perdure. Le confort est le dernier paramètre pris en compte pour la conception de ces yachts « pour fauchés », bien après les qualités marines et celles de maniabilité.

Après-guerre, les séries des *Grondin* et des *Bélouga*, voiliers de 6 m 50 pouvant être construits en amateurs, connaissent en France un succès important et deviennent le symbole de l'essor du yachting. Des associations de propriétaires organisent des régates. Est-il possible de naviguer sur des voiliers encore plus petits ?

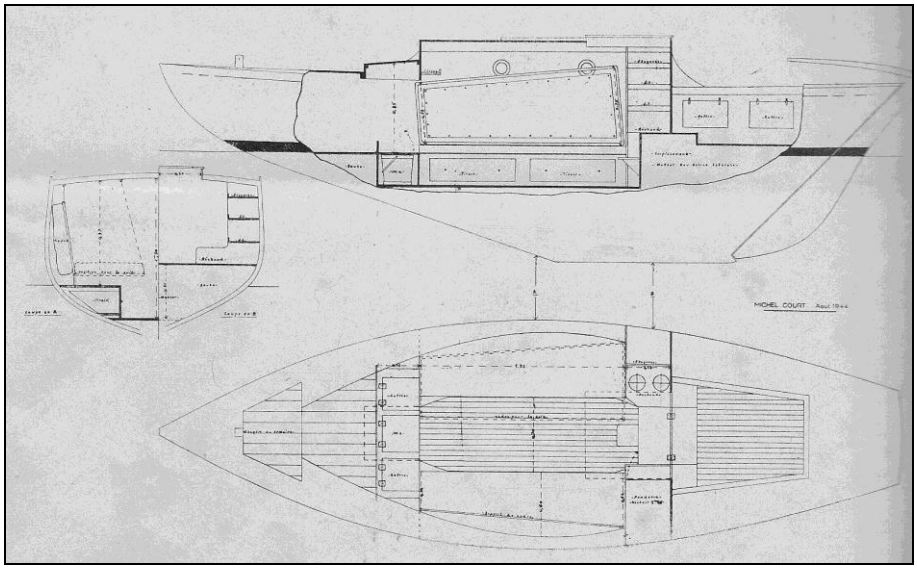


Figure 186 : « Yacht de croisière de 5 m. 50 de flottaison », *Le Yacht,* N° 3039, 1947, p. 189.

[1] L. Lucien FAURE-DUJARRIC, « Confort à bord »…, *op. cit.*, p. 841.
[2] L. DOLIVEUX, *Le Yacht*, N° 3004, 1945, p. 283.

Michel Court dessine en 1947 un « yacht de croisière de 5 m. 50 de flottaison »[1] destiné à être « le plus petit bateau de croisière possible permettant un prix de revient très bas ». Un pont surélevé remplace le rouf. Cette disposition augmente le volume de la cabine tout en étant moins coûteuse. D'autres architectes adoptent pour des raisons identiques les ponts dits à teugue. La longueur du navire fournit « un confort suffisant pour habiter à bord plusieurs jours de suite ». Des coffres sont aménagés dans le cockpit et un moteur fixe de 3 CV peut être installé sous la marche de la descente. La cabine dispose d'une hauteur sous barrots de 1 m 30 permettant de « s'asseoir confortablement sur toute la largeur de la banquette, chose impossible avec un rouf ordinaire ». À tribord de la descente un réchaud est fixé sur une table, le tout surmonté d'étagères. Des cadres, « beaucoup plus confortables qu'une couchette généralement trop étroite », permettent, relevés, de maintenir la literie et de servir « de dossier confortable ». Dans le poste avant, un plancher surélevé contient un seau hygiénique.

À l'aise en croisière côtière, ces voiliers à moteur auxiliaire ne sont toutefois pas destinés à naviguer en haute mer[2] ni à accueillir un équipage familial ou amical comprenant au moins quatre personnes.

Une habitabilité maximum dans un cruiser minimum

Dans les années soixante, l'habitabilité du croiseur minimum augmente : les voiliers de 6 mètres de longueur accueillent désormais trois voire quatre personnes, comme le *R. C. 20* conçu et construit par Georges Silvant, pour répondre à la demande de propriétaires de *Bélouga* souhaitant un bateau un peu plus performant : « Les aménagements du R.C.20 sont assez bien conçus. Ils font preuve également de quelque originalité. On trouve à bâbord, immédiatement sous la descente, un meuble de rangement surmonté d'un évier, tandis que le réchaud de cuisine suspendu à la cardan est monté sur une potence qui lui permet de s'effacer sous le pont. A l'avant, une couchette fixe bordée d'équipets. Son pied s'engage sous le bloc de rangements, qui supporte le mât posé sur le roof. A tribord, deux couchettes continues dont l'une est engagée sous le banc du cockpit, l'autre étant sensiblement symétrique de la couchette bâbord. »[3]

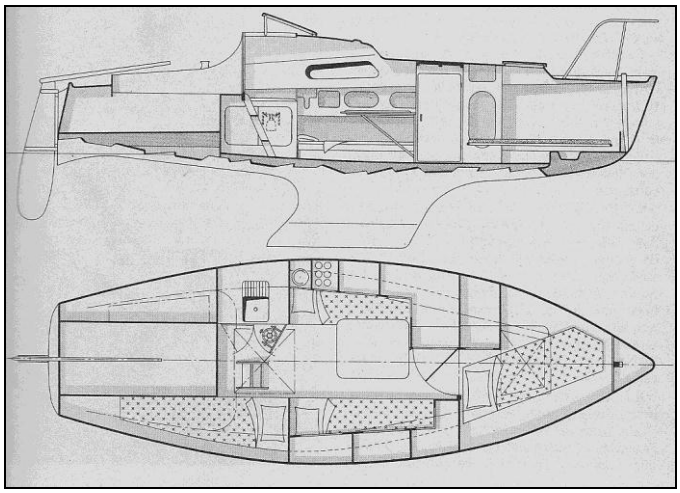


Figure 187 : Plan et coupe des aménagements du *R. C. 20*, de Georges Silvant, d'une longueur de 6 m 75 hors tout, comprenant quatre couchettes, *Bateaux*, N° 73, 1964, p. 119.

[1] Michel COURT, « Yacht de croisière de 5 m. 50 de flottaison », *Le Yacht*, N° 3039, 1947, p. 188-189.
[2] « De 4 m. 86 à 6 m. 10 (de 16 à 20 pieds) », *Le Yacht*, N° 3252, 1951, p. 329.
[3] Charles de MARS, « Quelques bords sur… le R.C.20 », *Bateaux*, N° 73, 1964, p. 118-122.

Des voiliers de 9 mètres, comme la *Frégate* dessinée par Jean-Jacques Herbulot accueillent six personnes alors qu'il n'était possible d'en loger que quatre dans les années d'après-guerre : « La Frégate est un bateau de croisière en mer offrant une bonne habitabilité pour six personnes et cependant simple à manœuvrer. »[1]

Dans les années soixante, la multiplication des couchettes dans les bateaux de croisière est influencée tant par la conception des voiliers de course-croisière que par celle des bateaux-écoles devant accueillir un équipage nombreux. Si l'aménagement des petits croiseurs permet d'inviter à bord plus de monde, l'intimité des couples n'est plus préservée comme dans les voiliers de 9 mètres des années quarante, comportant deux cabines séparées par un cabinet de toilette. En effet, si la navigation de plaisance est souvent menée entre amis, elle est aussi conjugale. Les architectes conçoivent alors, même sur les plus petits voiliers, des éléments d'aménagement permettant aux couples de retrouver en navigation des éléments de confort comme des cabines séparées et des couchettes doubles. L'adoption d'un cockpit central, permettant d'aménager deux cabines distinctes de part et d'autre, constitue l'une des solutions architecturales apportant de l'intimité à bord de petits bateaux.

En 1964, Jean-Jacques Herbulot dessine le *Brick*, d'une longueur de 7 m 95 et comportant deux cabines séparées grâce à un cockpit central, pour les « très nombreux clients propriétaires de petits croiseurs côtiers, qui rêvent d'un bateau ayant des possibilités d'assez longue croisière pour quatre personnes, tout en restant d'un prix raisonnable. Le programme était : bateau assez rapide à tirant d'eau moyen, hauteur sous barrots, quatre couchettes, une cuisine convenable, une table à cartes permettant une navigation sérieuse, et un W.-C. séparé »[2]. Le *Brick* est demandé à l'architecte « par les propriétaires de Corvettes, satisfaits de leur bateau, qui lui cherchaient un successeur plus grand, plus rapide, plus confortable et permettant de trouver parfois de l'isolement ».

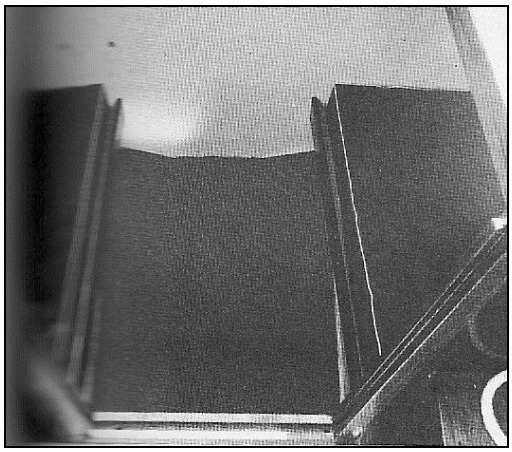


Figure 188 : « La « chambre » arrière vue de la descente : deux couchettes dont le pied se situe assez loin sous les bancs du cockpit », *Bateaux,* N° 77, 1964, p. 63.

Dans le *Cap Corse*, version du *Corsaire* en bois moulé, Jean-Jacques Herbulot aménage, dans un voilier de 5 m 75, une « couchette double » à l'avant dont la tête « se relève pour former le dossier d'une banquette transversale assez confortable »[3].

L'*Azimut*, voilier de 6 m 20 dessiné par Guy Royer présente « un poste avant original » : « On peut l'isoler complètement du carré par des portes à glissière. Ensuite, au lieu des deux couchettes habituelles, il n'y en a qu'une seule, mais double, placée à bâbord, formule assez séduisante. A tribord, on trouve un coffre pouvant recevoir un appareil sanitaire, chimique ou à pompe. Une hauteur sous barrots réduite, mais suffisante est donnée à

[1] Jacques MONSAULT, « A la barre de la Frégate », *Bateaux*, N° 43, 1961, p. 28.
[2] Jacques MONSAULT, « A la barre du Brick », *Bateaux*, N° 77, 1964, p. 58.
[3] Jacques MONSAULT, « A la barre du Cap Corse », *Bateaux*, N° 79, 1964, p. 53.

ce poste par un prolongement du roof. Un peu de rangement est prévu : une étagère à bâbord sur la couchette et un emplacement disponible à l'extrême avant. »[1]

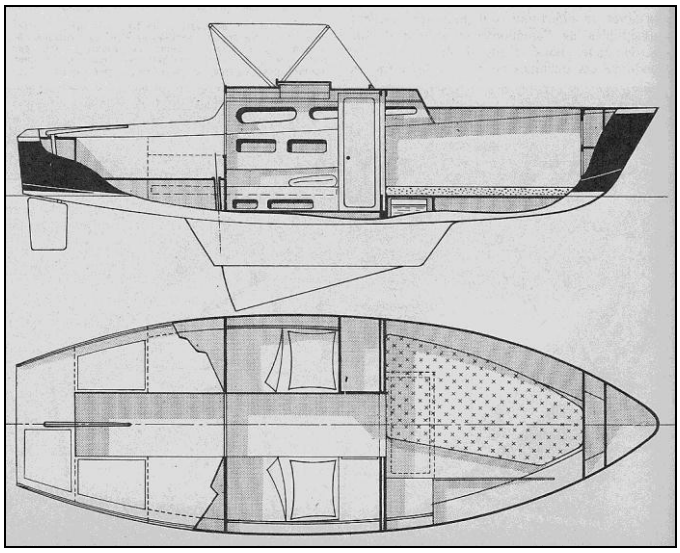


Figure 189 : Plan et coupe des aménagements de l'*Azimut,* voilier de 6 m 20 dessiné par Guy Royer et présentant une couchette double isolée dans le poste avant. Le système de capote relevable au mouillage permet de donner une hauteur sous barrots d'1 m 80 dans le carré, *Bateaux*, N° 94, 1966, p. 150.

Malgré les prouesses des architectes, pour G. De Lavalette, le confort à bord des voiliers, quelle que soit leur taille, est très « relatif » : « La plus belle cabine dans un beau yacht à voile ne vaut pas, comme confort, une "chambre-eau-courante-à l'hôtel de la Gare" ! Ne vous fâchez pas, ô yachtsmen ! et surtout vous, mesdames, et dites-moi franchement si, après avoir bourlingué en mer trois ou quatre jours et dormi – à bord ! – autant de nuits, vous n'éprouvez pas le besoin – impérieux ! – d'aller simplement vous laver avec autre chose que le petit filet d'eau (un peu tiède) qui coule parcimonieusement dans la toilette… pour poupée, de votre joli yacht ? Coucher dans un yacht c'est toujours faire du camping », d'autant plus si c'est à bord d'un petit yacht. Pour les amateurs de plaisance, il s'agit alors de s'interroger sur la notion de confort minimum : comment définir le confort minimum, pour une personne, dans un voilier ?

Le confort minimum

Michel Gat, constructeur amateur d'un *Grondin*, déplore que la question des aménagements ne soit traitée dans la littérature nautique que pour les unités mesurant au moins dix mètres de longueur : « Je crois pourtant qu'il y aurait à dire ; faut-il tirer la conclusion que sur un "ship" de 6 m. 50 hors-tout, il n'y ait rien à faire ? Nous avons essayé, sur aussi peu d'espace, de faire en sorte d'avoir un minimum de confort. »[2] Ainsi, placer les toilettes (un « seau courant de ménagère en fer galvanisé ») dans un local fermé au milieu du bateau, à bâbord de la descente, et non à l'avant, est un « petit sacrifice de place » qui « sera largement compensé par la commodité que nous trouverons ». Ce « minimum de confort s'impose, dès que l'on a des passagères à bord et dès que l'on a passé l'âge de la jeunesse »[3].

[1] Charles de MARS, « Quelques bords sur… l'Azimut », *Bateaux*, N° 94, 1966, p. 148-149.
[2] Michel GAT, « Comment je construit mon Grondin », *Le Yacht*, N° 3052, 1947, p. 451.
[3] Michel GAT, « Comment je construit mon Grondin », *Le Yacht*, N° 3057, 1947, p. 554.

La même année, le Yacht Club de France fait paraître un article prévenant les constructeurs amateurs de l'erreur consistant à vouloir mettre trop d'éléments d'aménagement dans une longueur donnée, et en particulier un trop grand nombre de couchettes : « Le dessin peut en être séduisant. En fait, le plus souvent, on n'arrive qu'à avoir bâti un habitat où ne peuvent se mouvoir que des enfants en bas-âge – une maison de poupées. Le corps humain de l'adulte a des dimensions bien déterminées et si l'on n'en tient pas suffisamment compte, le séjour à bord est très désagréable et très fatiguant. Il y a des minima à ne pas dépasser pour des dimensions d'une couchette, d'une porte, d'un placard. »[1]

Suite à la création en Angleterre de la classe du Junior Offshore Group, Jean d'Hautefeuille, amateur de croisière sur un tout petit voilier rédige une note sur le problème de « l'aménagement de très petits bateaux en vue de la croisière » : « Il ne peut s'agir de croisière océanique, on s'en doute, mais de croisière côtière en toute sécurité, à deux (ou de promenade à quatre ou six), en restant plusieurs jours dehors, ce qui comporte la possibilité de séjourner longtemps dans la cabine par un jour de pluie sans être obligé de se faire frictionner les reins le lendemain ; en effet, le skipper, comme dans le fameux problème, a largement dépassé la quarantaine. Cela comporte également de caser tout ce qu'il faut pour vivre simplement, mais normalement, le temps froid étant prévu. »[2] Jean d'Hautefeuille tente de trouver une réponse architecturale au « cas-limite » qui s'est présenté à lui : rendre habitable un voilier de 5 m 50 pour son propriétaire mesurant 1 m 82.

Ici, il ne s'agit plus d'installer le confort moderne dans un voilier mais juste de pouvoir y vivre quelques heures voire quelques jours « normalement », c'est-à-dire « sans crampes » : « Nous, qui naviguons pour notre plaisir, essayons s'il est possible d'éviter le martyr ! Or, qu'on le veuille ou non, dans un bateau qui est fait pour être habité, même pour de courts séjours, la possibilité de déploiement des corps des occupants est un facteur primordial. »[3]

L'analyse du problème se veut précise et en quelque sorte scientifique, ramenée au corps anatomique et plus spécialement musculo-squelettique de l'habitant. Les normes culturelles semblent être évincées. L'auteur compare son projet architectural aux « différents emballages destinés au transport des animaux vivants, cages à poules ou à cochons, paniers à pigeons, wagons à bestiaux », qu'il juge souvent mieux conçus que les cabines des bateaux. Si la position debout est impossible à traiter dans un cruiser minimum, celle couchée ne pose pas de difficultés particulières. Jean d'Hautefeuille s'attarde donc sur le cas de la position assise et plus spécialement sur celle dite « vautrée », différente de celle avec « le buste droit, pour déjeuner par exemple » : « Le dos appuyé, faisant avec l'horizontale un angle d'environ 120°, c'est la position normale de repos, celle qu'à le corps dans un bon fauteuil ; appelons-là si vous voulez la position "vautrée" ».

Les normes culturelles du « confort moderne » domestique réapparaissent et sont traduites en normes corporelles : « Autrement dit, le corps de notre "skipper-étalon" se replie en trois parties principales : tête + tronc = 0 m. 94, cuisses = 0 m. 64 du bas du dos à la pointe des genoux, jambes = 0 m. 54 ». L'analyse anatomique permet à l'auteur de remettre en cause la conception courante des petits bateaux consistant « à en prendre un plus grand et à le réduire, couchettes comprises ! ». Pour vivre dans un espace si réduit, il convient de repenser les choix architecturaux en fonction des dimensions du corps de l'habitant dans différentes positions d'habitation.

Pour agrandir l'espace de la cabine de façon à pouvoir se tenir « vautré », c'est-à-dire le corps « déplié », Jean d'Hautefeuille préconise de supprimer les passavants et donc

[1] Yacht Club de France, *Le Yacht*, N° 3056, 1947, p. 526.
[2] Jean d'HAUTEFEUILLE, « Un cruiser à voiles de 5 m. 50 pour un skipper de 1 m. 82 ou cas-limite de l'aménagement », *Le Yacht*, N° 3296, 1952, p. 149.
[3] Jean d'HAUTEFEUILLE, « Un cruiser à voiles de 5 m. 50 pour un skipper de 1 m. 82 ou cas-limite de l'aménagement (suite) », *Le Yacht*, N° 3297, 1952, p. 168-171.

d'adopter un rouf s'étendant sur toute la largeur du pont, formant alors un pont à teugue, ainsi que des couchettes-brancards permettant de glisser les pieds dessous : « Conclusion : il est possible, dans la cabine de ce bateau de 5 m. 50 h. t., à 4 hommes de 1 m. 82, de faire un bridge avec tout le confort désirable ; ce n'est pas pour moi que je dis cela, car j'ai horreur des cartes ! »

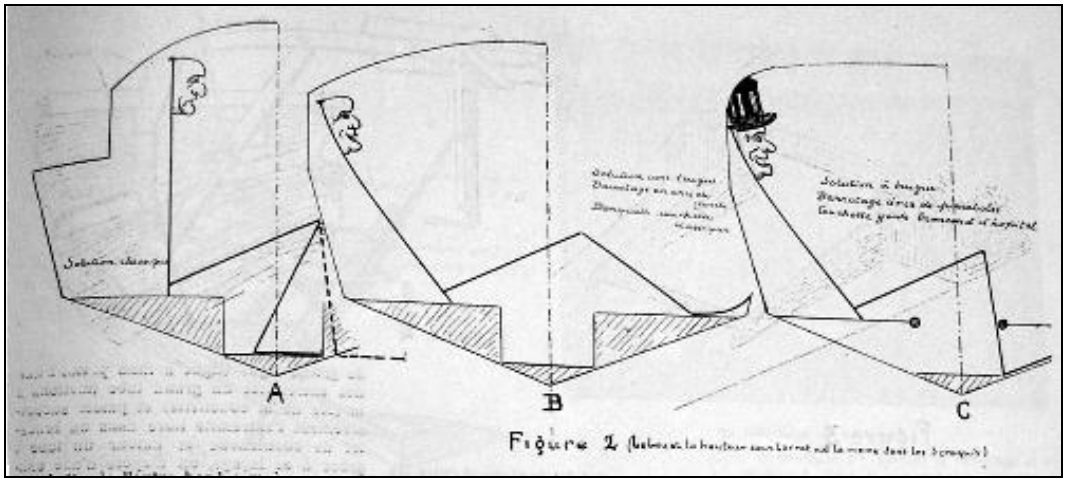


Figure 190 : « Figure 2 (le bau et la hauteur sous barrots est la même dans les 3 croquis) », in « Un cruiser à voiles de 5 m. 50 pour un skipper de 1 m. 82 ou cas-limite de l'aménagement », *Le Yacht,* N° 3297, 1952, p. 169.

Le croquis A présente la « solution classique » adoptée pour un petit bateau avec un rouf. Le « skipper-étalon » ne peut que se tenir assis le buste droit. La figure B permet à l'occupant de se déplier en proposant « une solution avec teugue » avec un « barrotage en arcs de cercle » et une « banquette couchette classique ». Le troisième cas de figure adopte une « solution à teugue », un « barrotage arc de paraboles » apportant plus d'espace au niveau de la tête et une « couchette genre brancard d'hôpital » permettant aux pieds de s'y glisser : le propriétaire du croiseur minimum, « vautré », retrouverait ainsi le confort de son fauteuil domestique.

Contrairement à Jean d'Hautefeuille, G. de Lavalette considère que la position couchée n'est pas si simple à traitée dans un très petit bateau. En effet, le confort minimum ou « confort premier d'une couchette »[1] réside dans le fait « que l'on puisse normalement passer de la position couchée à la position assise, sans contact avec des instruments contondants » et « pouvoir s'asseoir sur son lit avec les tibias en position presque verticale pour enfiler vivement son pantalon ». L'auteur s'appuie également sur des croquis figurant un occupant dans différentes positions d'utilisation des couchettes : « Sur mon croquis vertical l'homme-à-l'intérieur (c'est parfois l'invité !) est aussi confortablement couché, au centre, que ses hôtes latéraux (couchettes de 1 m. 90). En avançant (comme indiqué au croquis) la retombée du rouf de 30 centimètres, cela lui permet de s'asseoir sur sa couchette ; en pivotant sur les fesses, le voilà les pieds sur le tillac du carré et… prêt à se mettre à table. S'il doit aller à l'avant, c'est à quatre pattes ; mais sur un matelas moelleux. Là, il déplace la portion B du matelas en trois pièces (à l'allemande !) et, dans sa nouvelle position, assise, il peut chercher l'ancre. »

[1] G. de LAVALETTE, « Dormir royalement », *Le Yacht,* N° 3422, 1954, p. 9-10.

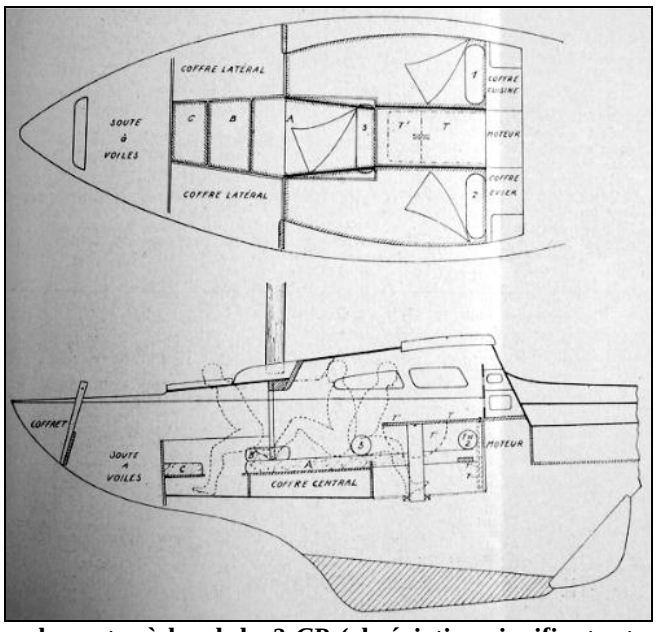


Figure 191 : « Dormir royalement » à bord du *3 CR* (abréviation signifiant « trois couchettes royales »), petit monotype de croisière des chantiers Gay, de Dinard, *Le Yacht*, N° 3422, 1954, p. 9.

G. de Lavalette comme Jean d'Hautefeuille prennent comme « étalon » du confort minimal les dimensions et les mouvements de leur propre corps en position assise, couchée, ou en passant de l'une à l'autre. Ils remettent en cause les préceptes d'aménagement issus des voiliers plus grands comme les petits meubles, le compartimentage, les coffres et les tiroirs fermés et difficiles d'accès. Cette conception du « confort suffisant » pour vivre à bord quelques jours ou « confort minimum » diffère de celle du « confort moderne » des années d'entre-deux-guerres. Il ne s'agit pas d'installer à bord des aménagements et des équipements domestiques pour reproduire le confort d'à terre. Les aménagements d'un petit yacht de 5 m 50 procurent un confort permettant simplement d'y vivre. Il ne s'agit pas non plus de la notion de « confortable » de la fin du dix-neuvième siècle, malgré les ressemblances matérielles comme le choix de cadres rabattables ou d'un seau hygiénique encastré à l'avant. En effet, l'idée de « confortable » du siècle précédent implique celle d'une navigation agréable. Ici, il s'agit de définir le confort minimal nécessaire pour y vivre.

L'introduction, sur une coupe de plan d'aménagement, d'une représentation humaine est nouvelle, s'inscrivant dans les principes fonctionnalistes corbusiens élaborés à partir des années vingt. Le Corbusier définit alors le logement comme une « machine à habiter » : « Universalité des besoins humains de base ; spécificité des besoins de l'homme de la société machiniste. Car, sous des changements spectaculaires de rythme de vie, les besoins essentiels restent immuables. L'évènement nouveau réside dans les moyens qu'offre la société machiniste pour les satisfaire. Autrement dit, il devient nécessaire d'analyser les fonctions (universelles) des édifices afin de définir des normes et de produire le cadre bâti, en particulier par le logement, par les moyens de l'industrie, de la transformer en objet standard, utilisable par toutes les classes de la société. »[1] J'ai montré dans le chapitre 3 que cette pensée architecturale constitue toujours une référence pour les architectes navals français qui utilisent aujourd'hui le « bonhomme »[2] ou « Jilus boy »[3] pour étalonner les plans d'aménagement des voiliers composés de « modules standards »[4].

[1] Françoise CHOAY, « L'après 1914 », p. 239-271 in : *Histoire de la France urbaine. T. 4*, Paris, Seuil, 1983, p. 246-247.
[2] Eric VIBART, « Jean-Marie Finot, l'utopie ou la mer »…, *op. cit.*, p. 45.
[3] Pierre GUTELLE, *Architecture du voilier. T. 3*…, op. cit., p. 127-128.
[4] Dominique PAULET et Dominique PRESLES, *Architecture navale…, op. cit.,* p. 125.

Cette recherche du « confort minimum » s'inscrit également dans une réflexion générale sur le logement, en état de crise au sortir de la guerre : « Tout un processus de normalisation du logement, préfiguré par le mouvement HBM, s'engage ainsi avec force à la faveur des conditions déterminantes que sont cette crise, le rôle de plus en plus important de l'Etat ou l'évolution des techniques. La réalisation d'un "minimum confortable" devient l'une des conditions nécessaires à l'amélioration des logements. Pour ce faire, ceci implique la mise en place de règlements, normes et techniques qui donnent au confort une dimension nouvelle. »[1]

À la nouvelle norme de confort minimum représenté par les dimensions du corps d'un homme adulte s'en ajoute une autre : la compatibilité des aménagements avec les goûts d'un acheteur potentiel, c'est-à-dire avec la demande du marché. Ainsi, Maurice Amiet déplore que la grande cuisine d' « 1 m. 65 de longueur, sans parler des dépendances » permettant d'y manger « comme chez soi », réalisée dans un petit yacht de 7 mètres de flottaison soit un choix d'aménagement voué à l'échec car, « malheureusement, en cas de revente, un tel bateau sera peu coté, surtout si l'on songe qu'un amateur voulait absolument obtenir le logement de 6 couchettes dans un Bélouga ! »[2]. De la même façon, le Yacht Club de France conseille un choix d'aménagement standard pour la future revente du bateau : « Une couchette doit avoir 1 m. 90 de longueur même si le propriétaire est de petite taille car il doit songer à la revente de son bateau. Quant à la largeur, le minimum est de 60 cms. Ce minimum est presque à conseiller, car à la mer on est mieux dans une couchette étroite. »[3]

L'art nautique de l'aménagement minimum se réfère à deux disciplines scientifiques nouvelles : l'ergonomie et l'économie. « Devenu objet technique, le confort a été ainsi normalisé, codifié, réglementé, institutionnalisé, acquérant ainsi un nouvel univers de référence. Reste que la norme technique peut se heurter à la norme sociale. »[4] En plaisance, la norme technique heurte-t-elle la norme sociale ? Contrairement à la situation des habitations HLM, les architectes navals et les propriétaires des bateaux appartiennent aux mêmes catégories sociales. Cependant, il est possible de distinguer deux formes d'impositions normatives liées à des normes techniques spécifiques avec, d'une part, les normes architecturales et techniques issues de la course au large s'imposant à l'ensemble des voiliers de plaisance et, d'autre part, les normes liées au confort moderne en tant qu'aménagements, techniques et appareils issus de la sphère domestique auxquelles s'ajoutent celles de confort individuel comme réponse adaptée à l'anatomie et aux besoins physiologiques du navigateur. On peut y ajouter une norme de confort d'achat, c'est-à-dire la fabrication d'un produit-bateau non pas en réponse à une demande singulière de navigation avec un équipage et sur un plan d'eau particuliers mais dans une logique de vente à un client-moyen. Dans tous les cas, il y a imposition d'une norme technique et architecturale d'un groupe à un autre, c'est-à-dire l'expression d'une gouvernementalité mettant en jeu des pouvoirs définis par Michel Foucault comme actions sur soi et actions sur les actions des autres.

La réflexion sur le confort en terme de transposition du « confort moderne » domestique d'à terre à bord, de « confort en mer » réservé aux hommes, ou de « minimum confortable » ne permet pas l'expression de ce que Jean-Pierre Goubert et Jacques Dreyfus nomment le « confort discret », comme par exemple celui des passagères à qui revient le rôle de cuisinière et de ménagère du bord. Le discours d'après-guerre sur le confort minimum à bord s'articule aussi sur la présence des femmes auxquelles sont attribuées, on l'a vu, des exigences spécifiques, notamment pour les aménagements de la cuisine et des toilettes.

[1] Olivier LE GOFF, *L'invention du confort, …, op. cit.* p. 71.
[2] Maurice AMIET, « Le yachting et la femme *»…, op. cit.*
[3] Yacht Club de France, *Le Yacht*, N° 3058, 1947, p. 568.
[4] Olivier LE GOFF, *L'invention du confort …, id.,* p. 71.

3) Confort et sécurité

Les projets de petit « yacht familial » économique qui paraissent dans l'après-guerre mentionnent l'importance de la sécurité. Pour P.-R. Bruneau[1], proposant les plans d'un petit trimaran, il s'agit avant tout qu'un « bateau de famille » fasse preuve de « sécurité avant tout », c'est-à-dire qu'il ne coule pas, ne soit pas chavirable, remonte au vent, ne puisse pas être le lieu d'un incendie (ce qui élimine l'idée d'un moteur auxiliaire), qu'il soit équipé de « commodité » c'est-à-dire qu'il puisse s'échouer facilement, qu'il possède un grand volume habitable et qu'il ne gîte pas trop et, enfin, qu'il ne soit pas cher.

La sécurité du bateau apparaît comme un élément englobant l'idée de confort. Chacun définit l'idée de sécurité à sa manière. Ainsi, pour G. de Lavalette, contrairement à P.-R. Bruneau, la « sécurité » d'un voilier manœuvré par des amateurs « commande de disposer *d'un moteur à essence toujours prêt à partir*. J'entends dire : "Voilà un bel amoureux de la voile qui parle de moteur !" Eh ! oui, si paradoxal que cela paraisse, seul un bon moteur vous permettra de tout faire à la voile, même et surtout des manœuvres difficiles telles que vous ne les oseriez jamais si vous n'étiez pas assuré du secours du moteur au cas où "ça tournerait mal" ! »[2] L'auteur propose alors un système réduisant les risques d'incendie.

L'ambivalence des croisièristes

La sécurité est une préoccupation en croisière comme en course : le comité du Royal Ocean Racing Club rappelle au début des années cinquante que son règlement n'a « pour but que d'assurer un minimum de sécurité aux yachts et à leurs équipages en imposant un armement qui peut être un handicap, mais qui est le même pour tous. Ceux qui auront laissé à terre leur ancre et sa chaîne réglementaire ou qui n'auront, par exemple, qu'un dinghy de caoutchouc non muni des dispositifs de flottaison exigés ou qui contreviendront à tout autre paragraphe de ce règlement si simple se verront impitoyablement disqualifiés. »[3] Dès 1951, *Le Yacht* préconise à ses lecteurs d'adopter « le câble de sécurité » - appelé aujourd'hui « ligne de vie » –, suite à la disparition d'un marin de renom. Ainsi, « l'homme peut sortir du cockpit sans courir aucun risque, gagner l'avant du pont et même monter dans la mâture si son câble est assez long […]. *Safety first*, comme disent les Américains, la sécurité d'abord, car elle décuple les joies du yachting »[4]. Des articles paraissent sur la « question d'insubmersibilité »[5] des navires et notamment ceux « des petites séries plus ou moins aisément chavirables » : caissons métalliques étanches, caissons gonflables en caoutchouc ou panneaux de « Klegecell ». « Pour un prix négligeable par rapport à la valeur de votre yacht, seul le Klegecell peut assurer votre sécurité : il rend votre bateau totalement insubmersible durant tout son service normal. Le Klegecell est facile à travailler et à poser. »[6]

[1] P.-R. BRUNEAU, « Le yacht familial », *Le Yacht*, N° 3004, 1945, p. 282.
[2] G. DE LAVALETTE, « Les croisières du « Cormoran » », *Le Yacht*, N° 2957, 1941, p. 203-205.
[3] Th. E. LEDOYEN, « Une nouvelle classe de petits yachts de croisière », *Le Yacht*, N° 3257, 1951, p. 433.
[4] « Le câble de sécurité », *Le Yacht*, N° 3272, 1951, p. 795.
[5] P. H. PINARD, « Question d'insubmersibilité », *Le Yacht*, N° 3285, 1951, p. 1142.
[6] *Le Yacht*, N° 3323, 1952.

Figure 192 : Publicité pour le Klegecell garantissant l'insubmersibilité des navires. *Le Yacht,* N° 3322, 1952.

Suite à des chutes en mer lors de courses-croisières, des procédures de repêchage d'homme à la mer sont mises en place, ainsi qu'une réflexion sur le matériel de sécurité à perfectionner (bouée-couronne, système lumineux, etc.).[1] La notion de sécurité s'étoffe peu à peu et cesse de porter exclusivement sur la question matérielle, c'est-à-dire sur la conception du bateau et son équipement. L'expérience de la course en haute mer a mis en avant l'idée que « c'est bien rarement le bateau qui trahit. C'est l'homme qui, en règle générale, ne se montre pas à la hauteur de son bateau. […] En croisière, un équipage souvent réduit voudrait ne pas perdre un seul jour des trop courtes semaines dont il dispose pour naviguer. Le danger, le très grave danger, c'est moins la mer, peut-être, que l'homme. L'homme, sauf s'il est entraîné, arrive vite à la limite de sa résistance »[2]. Il convient donc que le capitaine reconnaisse ses besoins de sommeil comme ceux de son équipage et impose le repos afin d'éviter les accidents. Ce discours sur la sécurité est relayé en France par les centres de formation à la croisière. *Le Cours de navigation des Glénans,* publié au début des années soixante, développe amplement cette question. C'est au chef de bord que revient la charge de la sécurité :

> La nécessité d'un équipement matériel, soulignée par les règlements, ne se discute pas. Mais ce que les règlements ne peuvent exiger, c'est un jugement qui permet de décider d'une action précise et réfléchie en cas de péril. Connaître les possibilités de l'équipage et du bateau, devant une situation dont les données sont extérieures et variables, prévoir les développements éventuels afin de porter un jugement, tel est le rôle propre au chef de bord. Cette méditation permanente ne comporte plus ni rubriques ni chapitres, elle embrasse l'ensemble de sa préoccupation, parfois sous-jacente mais toujours dominante, qui est la sécurité. La sécurité est d'abord une attitude de l'esprit. [3]

Cependant, cet « esprit de sécurité » n'est pas partagé par tous les croisiéristes. En 1958, *Le Yacht* publie un éditorial intitulé « pas de fausse pudeur » en matière de sécurité : « C'est par pudeur bien souvent que nous ne voulons pas gréer les ceintures, avoir des brassières à portée de main […], adopter, à l'essai, une allure de mauvais temps. Par pudeur

[1] « Un homme à la mer », *Le Yacht*, N° 3312, 1952, p. 579.
[2] « En mer, prenez garde à la fatigue », *Le Yacht*, N° 3627, 1958, p. 1.
[3] « La sécurité », p. 499-565 in : *Le Cours de navigation des Glénans*, Paris, Ed. du Compas, 1962, p. 565.

ou par superstition. Seulement, un jour ou l'autre, si survient le "coup dur", il ne sera plus question de pudeur… »[1]

En effet, les plaisanciers des années cinquante résistent à l'idée de s'entraîner aux manœuvres d'homme à la mer, à équiper leur voilier des dernières techniques de sécurité mises au point lors des situations extrêmes rencontrées en course-croisière et à enfiler leur ceintures de sécurité « dès que le vent fraîchit au point que le bateau prend une certaine gîte et que ses mouvements deviennent violents ». La croisière est un temps d'agrément que le souci du danger viendrait gâcher. Les plaisanciers français ne seraient pas seuls à traiter la question de la sécurité avec désinvolture, comme en témoigne la traduction d'un article américain : « Il est stupéfiant, cependant, de voir avec quelle facilité les propriétaires de petits bateaux oublient que la sécurité en mer consiste à étudier attentivement les détails, mais ce n'est qu'un aspect de l'état de la navigabilité. […] Qu'il n'y ait plus d'accidents, de désastres et de tragédies me surprend énormément. La veine du débutant ne dure pas toujours. »[2]

Cette attitude ne serait pas non plus propre à l'époque, comme peut le laisser supposer un article du *Yacht* daté de 1878 : « La dernière chose dont on s'occupe à bord d'un yacht, petit ou grand, c'est bien le sauvetage : Partons toujours, on reviendra… peut-être ! »[3] C. Contesse déplorait alors que l'expérience d'autrui ne soit pas prise en compte et que les moyens de sauvetage soient réduits à deux bouées trop solidement amarrées et à quelques canots mal en point et souvent indécrochables... Il préconisait le port de ceintures de sauvetage individuelles ainsi que l'acquisition d'un « lifeboat » comme ceux que possèdent « ceux qui, connaissant le caractère fantasque et bourru d'Amphitrite, ne se croient pas déshonorés pour ne pas naïvement s'exposer sans aucune chance de salut » :

> Ce sont là des inventions dont on rit en attendant que les évènements causés par leur absence vous fassent pleurer. C'est surtout au moment du danger que les utopies des sauveteurs paraissent moins nuageuses, moins ridicules, et que le fruit de leurs recherches devient moins digne des quolibets et des caricatures ! […] En vous munissant de ces engins, vous aurez à bord de votre yacht tout ce qu'on a de mieux combiné pour le sauvetage des êtres bizarres qui vont affronter sur mer des périls auxquels il leur serait si facile de se soustraire en restant au coin du feu absorbés dans la douce lecture du *Bon Jardinier* ou de la *Cuisinière bourgeoise*. [4]

En 1878, les équipements de sécurité étaient clairement présentés comme des éléments pouvant participer au confort domestique de la maison nautique.

Dans les années cinquante, la brassière « type yachting » est décrite comme étant la plus souple et élégante, ne gênant pas l'utilisateur et possédant une très grande flottabilité. Elle est incomparable pour toutes les nages et adaptée à toutes les corpulences. Sa couleur orange est cependant peu compatible avec les normes d'élégance du yachting : les plaisanciers la revêtiront-ils dès les premiers degrés de gîte ?

[1] « Pas de fausse pudeur », *Le Yacht*, N° 3648, 1958, p. 1.
[2] W. -B. LUARD, « Sécurité en mer », *Le Yacht*, N° 3295, 1952, p. 115.
[3] C. CONTESSE, « Le sauvetage à bord d'un yacht », *Le Yacht*, N° 2, 1878, p. 10.
[4] C. CONTESSE, « Le sauvetage à bord d'un yacht », *Le Yacht*, N° 3, 1878, p. 20.

Figure 193 : Publicité pour la brassière de sauvetage « type yachting "Col bleu marin" », in *Le Yacht,* N° 3639, 1958, p. 52.

Après-guerre, l'idéologie de la navigation de plaisance comme rupture avec la société d'à terre et liberté retrouvée en mer semble entrer en contradiction avec la notion de danger. Un hiatus apparaît entre les discours sur les dangers propres à la navigation et leur prévention, tenus par les "professionnels" de la plaisance (écoles de croisière, rédacteurs des revues nautiques et organisateurs de courses) et les pratiques des amateurs de croisière qui ne semblent pas être concernés par ces mises en garde.

Lier confort et sécurité

L'association de l'idée de confort à celle de sécurité paraît résoudre la contradiction entre les dangers propres à la navigation et le plaisir qui y est recherché. Ainsi, pour G. de Lavalette, confort et sécurité sont « deux qualités liées »[1]. En effet, « le confort est chose importante : 100 pour cent de l'usage du petit bateau. Rares sont les croiseurs qui font plus d'une course par an ». Si les voiliers de course sont « habitables à la rigueur, ici il s'agit d'un bon et solide bateau stable, confortable, vraiment habitable. […] Naviguer avec un bateau presque droit, quel agrément ! Pouvoir échouer, sur béquilles, en toute sécurité, c'est en Manche, comme en Atlantique ne plus être à la recherche d'un port où il y a toujours de l'eau. C'est se permettre d'utiliser toutes les criques comme refuge tranquille, au sec, entre deux marées ».

L'auteur renoue avec l'idée du « confortable » développée au 19e siècle liant étroitement qualités d'habitation et de navigation. En effet, les petits bateaux larges comme le *Bélouga* d'Eugène Cornu, le *3 CR* de R. Gay ou bien ceux en forme de « coupe de champagne » dessinés par Colin Archer, offrent un confort tant en habitation, la grande largeur augmentant l'espace habitable, qu'en navigation, procurant une gîte réduite et un échouage facile.

Cependant, la notion de "confortable en navigation et à l'échouage", utilisée à la fin du 19e siècle, est remplacée par celle de « sécurité ». En effet, j'ai montré précédemment que depuis les années vingt et le développement de la course-croisière, la notion de « confortable » laisse place à la distinction entre les « qualités marines » du bateau, d'une part, et celles du « confort » domestique de la cabine, d'autre part. Après-guerre, la notion de « sécurité » paraît se substituer à celle de « qualité marine ». On ne parle plus d'un bateau « marin et confortable » mais d'un voilier apportant « confort et sécurité ». Un bateau marin

[1] G. de LAVALETTE, « Confort et sécurité », *Le Yacht*, N° 3419, 1954, p. 3.

est un bateau sûr, donc sécurisant. Ainsi, en 1958, Eugène Cornu propose un plan « de cruiser de 7 m 60 qui inspire confiance » : « Quelle est la taille minimum d'un bateau de mer ? Sujet dont on a débattu depuis longtemps, et qui, au demeurant, est mal posé. » [1]

En effet, il ne s'agit plus de déterminer « la taille minimum » d'un bateau de mer, c'est-à-dire la taille limite qui garantisse sa sécurité, expérimentée par les exploits de quelques navigateurs aventureux participant aux épreuves du JOG, mais de concevoir un bateau « simple, robuste, classique, afin de permettre à un équipage réduit, voire à un homme seul, d'accomplir de petites croisières en toute sécurité et de fréquenter les ports à marée de la côte bretonne ». La quille longue garantit « un échouage confortable » ; « les aménagements sont confortables pour deux, possibles pour trois ». L'architecte ne cherche pas à concevoir un voilier selon une logique de confort ou de sécurité minimum mais plutôt à développer des qualités inspirant la confiance à son utilisateur.

Dans un « Essai de sécurité raisonnée », P.–L. Blondel montre que la sécurité en mer ne dépend pas que des qualités marines du bateau et du bon usage du matériel de sécurité embarqué. L'état de l'équipage, soumis au mal de mer, à la fatigue, au froid et à la peur, est tout aussi important. Il convient donc de pouvoir « nourrir l'équipier et surtout lui permettre de se reposer dans les meilleures conditions possibles »[2]. Même si la préparation d'un vrai repas chaud est très difficile par gros temps, il est nécessaire de donner aux équipiers « quelque chose de chaud : Viandox ou potages préparés, café et, si le froid se met de la partie, plus spécialement aux quarts de nuit, une boisson alcoolisée : vin chaud ou grog. A petites doses seulement ». Le confort des aménagements est donc lié à la sécurité : pour que les équipiers puissent tenir le coup en mer, il convient de « veiller à ce que la cuisine et la cambuse soient aménagées et garnies en conséquence » :

> Pour qu'ils se reposent effectivement il faut que leurs couchettes soient sèches et qu'ils puissent effectivement s'y « relaxer ». On ne se repose pas bien sur une literie détrempée ni lorsque, par fort roulis, on doit, ou bien se retrouver toutes les cinq minutes par terre, ou bien conserver l'attention nécessaire à s'agripper au vaigrage. Veiller à l'étanchéité des emplacements situés au-dessus des couchettes. Si nécessaire, prévoir des couvre-lits ou protège-lits en plastique imperméable. Enfin, munir les cadres et couchettes de *toiles à roulis* plus confortables et plus pratiques que les planches du même nom.[3]

Un glissement sémantique du confort ressenti s'opère des plaisanciers vers le voilier, c'est-à-dire des utilisateurs vers l'objet. Jusqu'alors, quand il est fait mention du confort du bateau, il s'agit de ses qualités matérielles permettant à son utilisateur de se sentir dans un état d'agrément ou, dans le cas du confort minimum, de mener des activités vitales.

À partir du milieu des années cinquante, le terme de confort en tant que bien-être est transposé à l'objet : si la sécurité de l'équipage dépend des qualités marines du bateau résistant aux assauts du vent et des vagues et de celles des aménagements susceptibles de procurer le confort nécessaire au repos et repas des équipiers sur qui repose la navigation, alors il convient à l'équipage et plus particulièrement au propriétaire se s'occuper, pour la sécurité de tous, du « confort » de son bateau.

Le bateau, anthropomorphisé, « souffre ». Il convient de prendre soin de son confort en lui procurant les objets techniques dont il a besoin, comme, par exemple, un sandow sur la chaîne de mouillage, afin d'amortir les coups de la chaîne sur son étrave.

[1] « Un cruiser de 7 m 60 qui inspire confiance », *Le Yacht*, N° 3631, 1958, p. 11.
[2] P.-L. BLONDEL, « Essai de sécurité raisonnée », *Le Yacht*, N° 3576, 1957, p. 7-8.
[3] P.-L. BLONDEL, « Essai de sécurité raisonnée », *Le Yacht*, N° 3577, 1957, p. 12.

Figure 194 : Publicité pour un sandow de mouillage amortissant les tractions : « Votre bateau souffre au mouillage… Songez à son confort, pour votre sécurité ». Le Yacht, N° 3575, 1957, p. 13.

Plus qu'une attention touchante du propriétaire pour son compagnon de mer, le discours sur le confort du bateau – et non celui du plaisancier - rend compte du corps à corps entre le navigateur et sa machine, de l'incorporation de l'objet-bateau en navigation. Cette fusion corporelle n'est possible qu'en vivant à bord :

> Vivre à bord économise l'hôtel, la ville, l'essence terrestre. […] Vivre à bord d'un bateau moderne n'a rien de comparable avec le camping d'autrefois. Cent éléments de confort ont surgi, nés des techniques nouvelles : plastiques, butagaz, électricité, acier inoxydable, caoutchouc sous toutes ses formes, aliments concentrés, desséchés, en poudre, en boîtes, en tubes, en sachets. Vivre à bord est la seule façon de communier pleinement avec un bateau, qui n'est pas un instrument de plaisir que l'on abandonne pour le reprendre le jour que la brise adonne. Un bateau, même au mouillage, même à quai, même au sec au fond du chantier, même échoué sur fond de vase, un bateau vit, travaille, détend ses couples ou resserre ses bordés. Il faut avoir senti le bateau souffrir dans un coup de mauvais temps ou dans un mauvais mouillage, il faut, dans un port confortable, sentir le bateau s'amollir, s'endormir sous son taud et ses filins lovés. […] Peut-être, certaines nuits de mauvais temps, dans un port peu confortable, dormirez-vous mal. Peut-être serez-vous inquiet pour votre bateau : ce sera votre meilleure école. Et vous dormirez mieux la nuit suivante. Vous aurez ainsi passé, à votre bord, en communion avec votre bateau, les plus belles vacances et, probablement, les plus économiques, tous comptes faits, que vous ayez jamais vécues. [1]

De cette relation intime, affective et sensorielle entre le plaisancier et son bateau, dépend la sécurité des navigations. En effet, ce n'est qu'en « sentant » le bateau souffrir que son propriétaire évitera le pire en prenant des décisions allant dans le sens de son « confort ». Se sentir « inquiet » pour son bateau est un bon signe : celui de l'acquisition d'une bonne manière de naviguer.

Le voilier ne doit pas être considéré comme un de ces multiples objets de consommation qui ne cessent d'envahir les étals des magasins et que l'on délaisse après usage. La multiplication des objets du « confort moderne » fait que ces derniers ne représentent plus toute l'idée du bien-être en navigation, comme avant-guerre. Certes, il convient d'avoir à bord les éléments d'un « certain confort : bonnes couchettes sèches, possibilité de faire la cuisine, espaces de rangement, volume et clarté »[2]. Mais la garantie des

[1] « Vivre à bord », *Le Yacht*, N° 3630, 1958, p. 1.
[2] *Id.*

« plus belles vacances » ne réside plus exclusivement dans les aménagements ou bien dans les « cent éléments de confort » disponibles, surgis des techniques nouvelles. C'est plutôt dans la « communion » avec le bateau, dans l'attention à son confort que se joue dorénavant la réussite d'une navigation, « en toute sécurité ». La sécurité du navire ne tient pas qu'à ses qualités marines. Elle réside dans ce que les rédacteurs du *Cours de navigation des Glénans* nomment l'« esprit de sécurité », état d'esprit du capitaine lié à une connaissance intime, « par corps », du navire et de son équipage, ce dernier lui obéissant au doigt et à l'œil.

Cécile Créac'h montre que dans les années cinquante, période d'ouverture de la pratique à de nombreux arrivants, les différents acteurs du nautisme tentent de définir et d'imposer les critères des « justes manières de naviguer » définissant « une culture légitime » du vrai « marin » : goût des connaissances scientifiques se rapportant à l'architecture navale, à la navigation et à la météorologie, goût de l'aventure, de la découverte et de la contemplation des paysages, valorisation de la liberté et de l'autonomie, acquisition d'un vocabulaire marin spécifique, intérêt pour les cultures maritimes autres, innovations techniques, performances sportives et commerciales, respect d'un ordre des manœuvres, du commandement, du rangement et de l'entretien du bateau. À cette période, s'occuper du confort de son bateau devient une injonction participant aux justes manières de naviguer.

Ce discours n'est pas sans rapport avec l'influence grandissante de la course-croisière sur l'ensemble du champ de la navigation sur voilier, emprise qui structure toujours la plaisance contemporaine. Cécile Créac'h montre l'importance de la « compréhension corporelle du bateau » dans l'acquisition des « justes manières de naviguer » des navigateurs de haute mer :

> En mer, les navigateurs établissent un rapport réflexif et conscient à leur corps qui nécessite des qualités d'écoute et d'analyse très fines. Prendre en main un voilier demande des dispositions corporelles bien particulières. La navigation doit passer par des sensations corporelles éprouvées et expérimentées à travers les mouvements du bateau. […] En somme, la navigation engage, en quelque sorte, une connaissance par corps qui permet de connaître son bateau d'instinct. […] Les navigateurs évoquent l'idée d'un accord parfait entre l'homme et le bateau, comme on dit d'un cavalier qui fait corps avec sa monture. […] Le bateau devient une partie intégrante de soi. De même, pour Bernard Moitessier, l'homme et le bateau ne font qu'un : son bateau est « *la chair* », c'est-à-dire un corps dont il est la conscience, l'esprit. Ainsi, en mer, « *chacun devient la projection de l'autre* ».[1]

Le corps à corps fusionnel avec le bateau engendre plaisir et souffrance : « Lorsque l'on a le sentiment de ne "faire qu'un" avec son bateau, l'attention portée à son état physique s'apparente à une attention portée à son propre corps. De là, les attitudes de navigateurs qui avouent "se morfondre en sentant souffrir leur bateau" ou ceux qui sentent "leur cœur se percer" lorsqu'ils doivent y faire des trous ou encore ceux qui, à la vente de leur bateau, ont l'impression qu'on les dépossède et qu'on leur arrache une partie d'eux-mêmes. »[2] Cette faculté de sentir le bateau s'acquiert au fil de longues années de navigation. Elle est donc, dès les années cinquante, instituée comme « la seule réalité du navigateur, celle qui définit sa façon d'être au monde et de s'accomplir ». C'est aussi de ce corps à corps que dépend dorénavant l'idée de sécurité. Pour le célèbre navigateur Éric Tabarly, disparu en mer, « le fait de ne pas être harnaché se justifiait par une connaissance par corps du bateau qui lui donnait une assurance naturelle et la sensation profonde de se sentir en totale sécurité à bord »[3].

Au milieu des années quatre-vingt, la violence des chocs entre les bateaux concurrents participant au Tour de France à la voile pousse la rédaction de *Bateaux* à crier

[1] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers …, op. cit.,* p. 444-450.
[2] *Id.*, p. 451.
[3] *Ibid.*

« Pitié pour les bateaux ». Si en croisière, les affrontements sur l'eau sont plus rares, il arrive néanmoins que les voiliers subissent des dommages : « Combien de bateaux mal amarrés, sans défenses convenables viennent raguer contre la coque voisine ? Combien de manœuvres précipitées se terminent par un chandelier arraché, un balcon tordu, de larges surfaces de gel-coat arrachées ? […] Aimer les bateaux, c'est aussi éviter de les faire souffrir. »[1] C'est à la même période que je pris connaissance de ce précepte, lorsqu'un stagiaire du club de voile, plus expérimenté que moi en navigation, me fit des remontrances quand je mis mon *Optimist* par terre, et non sur un pneu : « Tu dois respecter le matériel ! Un bateau, ça se respecte ! Sur le goudron, il s'abîme. » On ne m'y reprit plus. Quelques années plus tard, je confectionnais moi-même un taud de protection pour le dériveur qui m'était confié, ce qui me valut l'admiration des élèves de l'école de voile, et même celle de mon entraîneur… Par contre, bien plus tard, une fois chef de bord de mon croiseur, le maître de port ne manqua pas de critiquer devant témoins les algues qui s'accrochaient de façon inadmissible à la carène. Ces « salissures » marines représentaient une véritable provocation aux justes manières de naviguer, rendant le bateau peu manœuvrable par fort courant – et donc potentiellement dangereux tant pour son équipage que pour les autres navires – et ceci d'autant plus qu'il appartenait à une classe de voiliers de régate. Prendre soin de son bateau et s'attacher à lui procurer tout le confort possible est une conception toujours d'actualité en plaisance. Ainsi, le catalogue de l'accastilleur Uship propose des amortisseurs d'amarrage ayant la même fonction et répondant à la même représentation du bateau souffrant que ceux vendus un demi-siècle auparavant : « Le ressort de mouillage inox amortit la houle pour un plus grand confort de votre bateau au corps-mort ou au ponton. »[2] Dans ce même catalogue, la rubrique intitulée « confort à bord » concerne les éléments du confort moderne - réseau d'eau, d'aération, de chauffage, d'électricité, d'énergie, de froid, équipement sanitaire et de la cuisine – qui équipent les voiliers de plaisance contemporains, excepté les plus petits répondant à la logique du confort minimum.

[1] « Pitié pour les bateaux », *Bateaux*, N° 316, 1984, p. 39.
[2] *Uship, votre accastilleur conseil N° 1,* catalogue 2002, p. 73.

III - Le marché du confort nautique

La modification des procédés de construction et donc de conception des voiliers, à partir des années soixante, entraîne le développement d'une nouvelle catégorie de confort : celui envisagé au port. Pour séduire une large clientèle familiale, les industries nautiques proposent des voiliers aux carènes issues de la course et pourvus d'intérieurs reproduisant les aménagements d'un petit studio terrestre. L'habitation des bateaux en mer n'est plus considérée comme un programme architectural pertinent pour la petite croisière. Ce choix de conception n'est pas sans conséquences sur les pratiques plaisancières. Paradoxalement, la surenchère de confort domestique dont bénéficient les aménagements des voiliers a pour corollaire l'inconfort de l'habitation des bateaux en mer et celui des ports surchargés. La possibilité d'habiter son voilier en navigation serait-elle aujourd'hui devenue un luxe ? Une analyse des différentes gouvernementalités en jeu dans la filière d'approvisionnement des bateaux de plaisance s'impose, en lien avec les discours produits sur le thème du confort, les dispositifs matériels qui y sont attachés et les pratiques singulières qui s'y tiennent.

A. Le confort au port et la logique du marché

Le confort au port, sur les petits voiliers de série, est privilégié au détriment de celui en mer, développé après-guerre sur les bateaux de écoles de croisière et de course en haute mer. Il est en lien avec la production massive de bateaux destinés à un public néophyte devant être séduit par un produit attrayant. L'encombrement des ports, dès les années soixante, et leur développement, à partir de la décennie suivante, sont décrits commme étant en lien avec la massification de la production et la conception portuaire des voiliers, peu destinés à être habités en mer.

Les acteurs de la plaisance initiés de longue date - lecteurs de la presse nautique, journalistes, architectes - s'offusquent de la sédentarisation croissante des « bateaux caravanes » qui ne naviguent pas assez. Chacun s'interroge et pointe les responsabilités des différents acteurs de la filière nautique. Néanmoins, l'industrialisation de la construction nautique est en lien avec l'idée de progrès scientifique et technique promue dans les années d'après-guerre :

> Sans raison, dans le passé, le yachtsman, a été parfois représenté comme un traditionaliste qui, réprouvant obstinément toute amélioration, combattait farouchement les moindres découvertes et s'enfermait dans une hostilité sans réserve pour tout ce qui concernait l'emploi de matériaux modernes. […] Les architectes et les constructeurs vous diront mieux que nous qu'il n'en a jamais rien été et que le yachtsman […] sent confusément que de l'héritage que lui ont légué les anciens doit se dégager l'élément qui concourt à sa sécurité, à son confort, à son goût d'aller vite, à son souci de posséder mieux que ce qui existe. Pour cela, il est prêt à adopter la nouveauté qui rendra son bateau moins cher à l'achat et surtout moins onéreux et moins fatiguant à l'entretien. Et son bonheur serait sans mélange, s'il avait l'assurance que sa coque est à l'épreuve des balles. Déjà des revêtements sont inattaquables aux agents extérieurs, les voiles sont imputrescibles,

légères, plus solides, hydrofuges et indéformables. En un mot son bateau peut lui survivre. Il sait exiger que son futur bateau, grâce aux apports de la technique et de la science, soit supérieur à celui qu'il possède ou à celui de son voisin, que le matériau qu'on lui propose soit un progrès et soit moins coûteux. Nous l'aidons dans cette voie.[1]

1) De l'artisanat à l'industrie : logique de navigation versus *logique de consommation*

Dans les années soixante, la filière d'approvisionnement des voiliers de plaisance se transforme. La fabrication artisanale, à l'unité, laisse place à la construction en série, rendue possible dès le début de ces années par le biais d'une technique de construction américaine, le « plastique » ou « stratifié de résines polyesters armées de fibres de verres » : « La construction nautique "en plastique" se développe rapidement et d'une façon considérable. Il semble que la période des tâtonnements soit dépassée et que ce type de construction soit maintenant dans une jeunesse pleine de promesses. »[2]

Comment choisir un bon bateau ?

Cette nouvelle technique de fabrication permet de construire beaucoup plus facilement et rapidement un voilier : de nombreux chantiers se créent, produisant un nombre de bateaux sans cesse croissant. Sont-ils pour autant aussi sûrs, bien conçus et bien construits que leurs prédécesseurs ? Quelles sont les garanties offertes aux consommateurs de l'objet-bateau ? Dès 1964, la revue *Bateaux* pointe une nouvelle difficulté auquel l'amateur de plaisance doit faire face : le choix du « bon » voilier.

> À Londres comme à Paris, le nombre de constructions et de modèles proposés augmente chaque année. On ne voit toujours pas très bien ce que les nouvelles constructions apportent de neuf, mais elles existent et sont offertes au public. […] Nous estimons qu'il est temps que le Syndicat des Constructeurs se penche sur le problème du label de qualité, du label d'utilisation et publie le nombre des constructions réellement effectuées. […] Avant qu'il ne se crée un nouveau chantier par mois, il devient indispensable d'établir des normes de qualité de construction, aussi bien pour le bois que pour le contreplaqué ou le plastique. Les vendeurs de bateaux deviennent très nombreux. Emportés par leur élan et leur désir de vendre, ils attribuent des possibilités nautiques incroyables aux plus petits engins. Il faut que le public soit alerté des limites réelles de la coque qui lui est offerte. Nous ne nous lasserons pas d'insister sur l'urgence de l'établissement des labels, sinon le grand public attiré actuellement par les sports nautiques risque d'en être rapidement dégoûté, en achetant des bateaux qui ne peuvent pas effectuer le genre de navigation espéré.[3]

Le Salon nautique, organisé au CNIT, devient d'année en année le temple de la consommation des bateaux de plaisance dans lequel se pressent les foules venues acheter ou

[1] « Le yachtsman devant le progrès », *Le Yacht*, N° 3471, 1955, p. 1.
[2] Jean DUMET, « Bateaux en plastique », *Bateaux*, N° 36, 1961, p.43.
[3] « Labels », *Bateaux*, N° 69, 1964, p. 31.

rêver. L'objectif des constructeurs est l'exposition des bateaux au Salon, lieu de vente, et non leur lancement en mer et le bon déroulement de la navigation. La revue *Bateaux* met en garde ses lecteurs contre le décalage entre un « bateau de mer » et un « bateau d'exposition », inhérent au nouveau système d'approvisionnement des voiliers :

> Le vieil adage « tout ce qui brille n'est pas or », nous paraît devoir s'appliquer aux bateaux de plaisance présentés dans les expositions. L'atmosphère d'un salon, d'un salon nautique en particulier, est très spéciale, il faut que le matériel présenté soit éclatant de fraîcheur : peintures laquées, chromes brillants, rideaux attractifs, matelas moelleux, capitonnages confortables. Les visiteurs semblent, en effet, beaucoup plus attirés par la nouveauté et le clinquant que par les qualités marines réelles du bateau offert. Ces réflexions désabusées s'appliquent maintenant, aussi bien à la voile qu'au moteur. Le Salon du CNIT est une réussite magnifique mais, comme toute médaille, il a son revers. Ainsi, parmi tout le matériel présenté, certains éléments n'étaient pas dotés des qualités nautiques indispensables. Comme nous faisait remarquer un constructeur, le problème c'est de trouver une peinture brillante qui ne fasse pas ressortir les défauts ! Cela ne s'applique pas qu'à la peinture ; mais que penser des vedettes avec des baies vitrées tellement importantes qu'un quelconque paquet de mer les réduira en miettes, des gréements de voiliers présentés avec serres-câbles, de tous les coussins et capitons que la pluie et l'eau de mer embarquée réduiront en bouillie ? Combien de visiteurs s'inquiètent-ils de savoir si tous les trous dans les coques sont bien munis d'une vanne sérieuse ? Si les grands cockpits, en particuliers ceux des vedettes, sont bien étanches et autovideurs ? Le brillant disparaîtra bien vite à la mer, seules les qualités réelles resteront : formes de carènes, plan de voilure, robustesse des moteurs et sérieux de leur installation. Après une saison le bateau de mer paraîtra « rôdé » ; il n'aura pas perdu le brillant artificiel qu'il n'a jamais eu, alors que son confrère, le bateau de salon, aura perdu tout son éclat et ne sera qu'un « engin » défraîchi. [1]

Pour les rédacteurs de *Bateaux*, la difficulté du choix du véritable « bateau de mer » se pose pour tout plaisancier et plus particulièrement pour les néophytes car « il faut non seulement connaître ce qui existe, ce qui se construit, mais aussi pouvoir juger et comparer, réfléchir et décider la tête froide, pour éviter, par la suite, des erreurs et des déconvenues »[2]. Ces dernières ne sauraient donc être imputées à l'acheteur mais à la particularité du marché : la multiplication de bateaux parfois mieux adaptés aux salons d'exposition qu'à la navigation ne permettrait pas à l'acheteur de faire un choix éclairé.

Un autre problème, d'ordre économique, est évoqué par la rédaction de la revue : la prolifération de l'offre par rapport à la demande pourrait « saccager le marché » en déclassant très vite chaque bateau. En effet, le dernier modèle sorti, doté des innovations techniques et architecturales du dernier cri rend caduques les bateaux précédents. Or, « il ne faut pas détruire le rêve, mais aider le navigateur à le réaliser » :

> Nous avions espéré que la sortie des voiliers en plastique allait stabiliser la production ! Il n'en est rien ; non seulement les modèles français abondent, mais grâce à l'ouverture des frontières, architectes et constructeurs déversent sur le malheureux usager des modèles toujours renouvelés. Il y a de quoi dégoûter les plus mordus ! Plutôt que de rechercher la nouveauté à tout prix, il serait beaucoup plus utile de s'attacher au problème des « services » dont les plaisanciers ont tant besoin. Voyez les dégâts que les « nouveaux » modèles ont occasionnés au marché photographique. Afin de les éviter pour le bateau, il

[1] « Bateaux de mer… ou bateaux d'exposition ? », *Bateaux*, N° 82, 1965, p.67.
[2] « Le marché français de la plaisance », *Bateaux*, N° 92, 1966, p. 141.

> faut que chacun fasse preuve de sagesse : architectes et constructeurs en abandonnant l'utopie du « nouveau » tous les six mois, usagers en s'intéressant d'abord aux modèles éprouvés. [1]

La pratique de la négociation des prix entre les acheteurs et les commerçants de voiliers est accusée d'amorçage d'un « cycle destructeur », augmentant la rude concurrence entre fabricants et vendeurs ainsi que l'insatisfaction de l'acheteur : « Les fabricants, les vendeurs, les acheteurs doivent se persuader que seules les marges raisonnables sont normales et aboutissent au développement harmonieux de la profession »[2]. Pendant cette période qui sera plus tard qualifiée de « glorieuse », les injonctions de la revue ne peuvent lutter contre l'idéologie triomphante des bienfaits du progrès et son corollaire, la production d'objets techniques innovants sans cesse plus performants. Les ports de plaisance ne peuvent plus accueillir le nombre croissant de bateaux produits.

En 1967, brusquement, le ton change : si la rupture entre une « production de masse à prix accessibles au plus grand nombre » et un « artisanat réservé aux aficionados » correspond à « une réalité économique profonde », elle ne signifie par pour autant dévalorisation des produits de masse. Les nouvelles voitures et les machines à laver produites en série ne sont-elles pas plus performantes que leurs aïeules ? Ainsi, « il faut bien être persuadé que "série" est devenu synonyme de "qualité" » :

> Seule, la série a permis la construction de voitures sans pannes. […] On peut assurer, sans erreur possible, que dans le domaine nautique les résultats de la standardisation et de la série seraient les mêmes [que pour les voitures et les machines à laver]. Qu'il soit à la voile ou à moteur, un bateau effectivement construit en véritable série, coûterait moins cher et donnerait plus de satisfaction au plaisancier "de vacances" que tout autre. Comme pour la voiture, il faut laisser aux champions de la régate le bateau construit à l'unité et continuellement modifié. Seul, un équipage très compétent sait utiliser les engins de course. Pour vos vacances, nous vous conseillons vivement de vous tourner vers des modèles suffisamment répandus. [3]

La séparation entre bateaux prototypes conçus pour la course en haute mer et celle de série, pour les « plaisanciers vacances » est effective. Le succès de la production de masse dans d'autres secteurs – automobile, électroménager – légitime celle des voiliers. Pourquoi ne seraient-ils pas aussi performants que les autres produits du marché ? La question de la conception de bateaux de « salon » d'autant plus attachés à leur port d'attache - le bien nommé -, qu'ils ne sont pas produits pour la navigation en mer, n'est plus posée. La navigation devient l'affaire des spécialistes, coureurs en haute mer. La revue, en 1970, fait le parallèle entre bateaux de plaisance et « résidences secondaires », comparaison légitimant un élargissement des facilités de paiement dont bénéficient les marchés du meuble et de la caravane : « Il est indispensable qu'il [le gouvernement] réexamine maintenant le problème du "crédit-bateau" en considérant que, de plus en plus souvent, un bateau de croisière constitue, pour celui qui l'achète, une véritable résidence secondaire »[4]. Les conditions de développement du confort portuaire sont réunies.

[1] « Comment on saccage un marché », *Bateaux*, N° 72, 1964, p. 51
[2] « Comment on saccage un marché (suite) », *Bateaux*, N° 73, 1964, p. 51.
[3] « Série ou artisanat ? », *Bateaux*, N° 107, 1967, p. 83.
[4] « Bateaux à crédit », *Bateaux*, N° 151, 1970, p. 25.

Des ports surchargés

Dès 1965, le lien est fait entre la production massive de bateaux « de salon », la saturation des ports de plaisance et leur usage de lieu d'habitation :

> Le grand sujet de conversation actuel entre les navigateurs de plaisance est celui des ports. Les ports seraient maintenant complets et, d'ici quelques années, il ne serait plus possible de naviguer faute de place dans les abris naturels ou artificiels. […] Si nous examinons les choses d'un peu plus près, il est certain que le développement de la plaisance entraîne des besoins nouveaux, mais il nous paraît non moins certain que les ports actuels pourraient encore suffire pendant de nombreuses années s'ils étaient utilisés conformément à leur destination. C'est en Méditerranée que la question se pose avec le plus d'urgence. Mais c'est aussi dans les ports de la Côte d'Azur que l'on rencontre le plus grand nombre de bateaux, à voile ou à moteur, ne naviguant jamais. Un port est-il un garage « mort » et gratuit, ou un abri provisoire pour les navigateurs ? [1]

L'appellation de « mouillage mort »[2] est proposée pour « ceux qui ne naviguent jamais, afin de laisser aux navigateurs de mer les mouillages d'accès facile ». La construction en masse est clairement identifiée par la revue comme responsable des problèmes de stockage des bateaux, littoral ou terrestre. Néanmoins, quatre ans plus tard, la construction de ports de plaisance apparaît tout à fait légitime malgré les protestations des protecteurs de l'environnement : « Une dizaine de nouveaux ports de plaisance viennent à peine d'être mis en service que déjà s'élèvent des voix alarmées s'indignant de voir nos plages réduites à une peau de chagrin, les petits ports pittoresques transformés en garage à bateaux et la vue sur le large masquée par des immeubles construits sur des terre-pleins gagnés sur la mer. Ces craintes nous semblent pour le moins exagérées. »[3]

En 1970, le risque d'urbanisation massive du littoral est envisagé, même si l'aménagement des ports n'est pas remis en cause :

> Le jour où toute escale sera un piège de béton hérissé de robots distributeurs de marchandises (eau, gaz, électricité, téléphone, télévision, glace, conserve, flonflons), le jour où toute plage sera transformée en parking payant pour amateurs de bronzage, seuls ceux qui disposeront de moyens matériels importants pourront, en s'en allant vers d'autres cieux, retrouver la joie de jeter l'ancre. Pour nombre d'autres, il restera bien sûr la possibilité de gagner le large, mais que penser de ceux qui, faute de pouvoir, vouloir, savoir naviguer resteront entièrement prisonniers du système ? Certes, nous ne sommes pas contre l'aménagement de côtes, nous sommes contre leur destruction en tant que réserves d'espace et de liberté. […] Le grand humoriste Alphonse Allais disait : « Il faut rebâtir Paris à la campagne parce qu'on y manque d'air. » N'est-on pas en train de suivre à la lettre ce précepte, comme si l'absurde était devenu une de nos vertus familières ? Le jour où le « milieu urbain », et parfois même suburbain au sens le plus sinistre du terme, aura envahi notre espace, il ne sera plus temps de chercher à s'en évader. [4]

[1] « Ports de plaisance », *Bateaux*, N° 83, 1965, p. 61.
[2] « Sur une saison », *Bateaux*, N° 89, 1965, p. 35.
[3] « Une fausse menace », *Bateaux*, N° 133, 1969, p. 83.
[4] « L'environnement », *Bateaux*, N° 144, 1970, p. 83.

Les « dégâts du progrès »[1], les inconforts collectif et individuel qu'il suscite, doubles inévitables des nouveaux conforts de vie, s'imposent. Néanmoins, ils ne remettent pas en cause ce qu'Olivier Le Goff appelle le « procès » du confort, forme sociale porteuse du sens de la modernité. Les ports à sec apparaissent dès 1979 comme une solution pour les bateaux naviguant rarement et occupant une « précieuse » place à flot : « Un port de plaisance doit être un lieu d'escale animé et non un morne parking. Les bateaux non utilisés pendant plusieurs jours devraient être mis à sec pour leur plus grand bien, la corrosion, l'humidité rongeant les appareils électroniques, les moteurs. »[2] Cette idée ne prend pas en compte la nouvelle catégorie de confort issue de la production en série : le confort au port. Au cours des années quatre-vingt, le port devient un lieu d'habitation légitime des nouveaux voiliers produits.

2) Un nouveau confort : celui au port

Au début des années soixante-dix, les constructeurs proposent des voiliers de série dotés du confort domestique d'un « petit studio » dans une carène issue des prototypes de course. Peu à peu, la nécessité de fournir à l'usager un « confort au port » s'impose comme une façon de séduire une large clientèle non initiée à la navigation en mer, rassurée de retrouver à bord un environnement familier calqué sur les aménagements des habitations terrestres. Lancée par les chantiers, cette nouvelle catégorie de confort est ensuite adoptée par les architectes sollicités pour la conception des bateaux de série. Une carène performante en course est garante des qualités marines du bateau, celles-ci étant alors réduites à la seule vitesse.

La séparation entre la course au large et la croisière rapide

Si la course-croisière reste le modèle de référence de la navigation de plaisance, l'armement de bateaux pour ces épreuves internationales devient de plus en plus cher. Cette pratique sportive se professionnalise donc peu à peu et ne touche plus qu'une minorité de plaisanciers amateurs.

En 1965, *Bateaux* constate que « pour se placer dans le peloton de tête, il faut absolument un bateau hautement spécialisé doté d'un équipage de choc, ce qui exclut son emploi pour une croisière familiale ou côtière : le tirant d'eau élevé rend l'échouage impossible ; les aménagements réduits, prévus pour la navigation et le repos d'un équipage en mer, ne sont pas adaptés à la vie au port ou à la croisière diurne. On se retrouve en face de "mécaniques" efficaces, mais trop compliquées pour des équipiers "tout venant", comme une voiture "gonflée", qui convient mal à la circulation de tous les jours »[3].

Au Salon nautique de 1972, le navigateur Gérard Petitpas, équipier d'Éric Tabarly, déplore que le coureur soit « ce parent pauvre »[4] de la construction nautique, bien que « cela s'explique facilement : la course au large devient d'année en année de plus en plus une

[1] Olivier LE GOFF, *L'invention du confort…, op. cit.,* p. 113-128.
[2] « Les ports à sec », *Bateaux*, N° 250, 1979, p. 45.
[3] « Course ou croisière ? », *Bateaux*, N° 91, 1965, p. 29.
[4] Gérard PETITPAS, « Le coureur, ce parent pauvre », *Bateaux*, N° 166, 1972, p. 81-83.

affaire de spécialistes. Sur des unités dont la longueur hors-tout est inférieure à 15 mètres, il n'est guère possible de réaliser un compromis entre la course et la croisière. Un Salon étant par définition un endroit où les constructeurs exposent des bateaux pouvant tenter un maximum de personnes, il est normal que les bateaux de course en soient absents ou presque ».

Si certains voiliers de série possèdent des qualités pour la course, ils ne peuvent néanmoins pas prétendre à la compétition en haute mer. Réciproquement, « les quelques-uns qui s'affrontent au niveau le plus élevé ne souhaitent pas, en général, de leur côté, faire machine arrière. Il y a là un problème difficile à résoudre. Faudrait-il arriver à créer des catégories différentes ? C'est peut-être dans cette direction que les responsables de la course en haute mer devraient travailler »[1].

Effectivement, à partir des années soixante-dix la course-croisière se professionnalise et rompt avec la course amateur, aussi bien sur le plan des techniques de navigation que sur celui de l'architecture des bateaux : « Depuis la victoire d'Éric Tabarly en 1964, on assiste au processus de structuration d'un espace sportif professionnel qui se manifeste, de manière objective, par la mise en place d'une formation sportive propre à ce groupe de navigateurs. Organisée de manière informelle et individuelle jusqu'à la fin des années 1980, la formation des coureurs au large se singularise, à partir de la décennie suivante, par la création d'établissements, à l'exemple du centre d'entraînement pour la course au large de Port-la-Forêt. »[2]

La plaisance étant essentiellement pratiquée en famille, les chantiers nautiques demandent aux architectes de dessiner des bateaux conciliant les performances des voiliers de course et l'habitabilité d'un petit logis flottant. Les publicités des nombreux constructeurs développent sans relâche le thème des performances nautiques allié à celui « d'une véritable résidence secondaire sur l'eau »[3]. Pour les chantiers, il s'agit en effet de trouver « un créneau porteur sur le marché »[4] et de « l'exploiter assez rapidement » pour se développer. Il leur faut ensuite « diversifier leur fabrication et créer une gamme cohérente pour asseoir leur affaire et satisfaire un réseau commercial indispensable pour écouler une production planifiée ».

En 1973, la revue *Bateaux* regrette que le luxe des unités exposées ne côtoie pas le confortable de bateaux plus modestes, adaptés à la résidence sur l'eau, le temps des vacances :

> Le petit voilier de croisière de grande série, moyen aussi économique de passer ses vacances que le caravaning, ne semble intéresser qu'une minorité de chantiers. Beaucoup de constructeurs préfèrent réaliser leur chiffre d'affaires sur un nombre plus restreint de grosses unités. Il serait dommage que la construction française perdre l'avance qu'elle avait dans ce domaine au profit de chantiers étrangers plus ambitieux sur le plan commercial et même technique. La tâche est difficile, ne serait-ce que par l'importance des investissements nécessaires, mais il est certain que celui qui percera sur ce marché au moyen de procédés de construction plus économiques atteindra rapidement une dimension internationale. Il y a là un « créneau » au moins aussi intéressant que celui du mètre de plus.[5]

La préconisation de la revue semble avoir été suivie à la lettre dans les années suivantes, les industries nautiques concevant alors, pour des petits voiliers, un aménagement adoptant les normes du confort domestique terrestre dans une carène ayant remporté des

[1] Gérard PETITPAS, « Le coureur, ce parent pauvre »…, *op. cit.*
[2] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers…, op. cit.,* p. 167.
[3] Publicité pour le *Morning 34*, *Bateaux*, N° 150, 1970, p. 11.
[4] « La grande loterie », *Bateaux*, N° 187, 1973, p. 29.
[5] « Le mètre de plus », *Bateaux*, N° 190, 1974, p. 45.

victoires en course. En 1975, la revue *Bateaux* consacre un article critique à ce nouveau mode de conception des voiliers français :

> Autrefois, le plaisancier qui faisait construire son bateau en déterminait les caractéristiques avec l'architecte en fonction de son problème personnel. L'emploi de matériaux comme le polyester renforcé a imposé une fabrication en série, obligeant les chantiers à concevoir des modèles correspondant aux besoins d'une clientèle plus étendue. Dans un premier stade, la publicité se faisait essentiellement par les victoires en course-croisière ; les bateaux dont on parlait, et qui par conséquent se vendaient bien, étaient pour la plupart conçus pour des coureurs plutôt que pour la plaisance confortable. Depuis quelques années, la situation a évolué à la fois avec l'élévation du niveau de la compétition (qui nécessite des unités préparées spécialement pour la course) et avec la découverte par les chantiers d'une clientèle cherchant dans un voilier tout autre chose que les mordus de la course-croisière. Cette évolution n'a pas abouti comme on pourrait le croire à des bateaux radicalement différents. Le voilier de croisière moderne a profité des progrès de l'architecture en matière de performances, et sa carène sert souvent de base à un bateau de course. Il est amusant, par exemple, de penser que la grande largeur actuelle des coques, qui marque un progrès considérable dans le domaine du confort, résulte en fait d'une exploitation de la jauge fondée sur l'idée que les bateaux étroits étaient plus rapides. [1]

Cette nouvelle stratégie de conception des voiliers conduit à des paradoxes pouvant surprendre les plaisanciers de longue date. Si les voiliers de croisière prennent l'apparence de la course, ceux de courses bénéficient de la vague de confort domestique de la croisière, situation jugée paradoxale par Olivier Le Carrer en 1976 : « Des carènes splendides, des aménagements luxueux, tel est le paradoxe qui caractérisait la plupart des bateaux de course cette année au CNIT. Si l'on excepte quelques unités, les modèles exposés n'offraient qu'un lointain rapport avec les vainqueurs de la saison passée. La nécessité "d'habiller" un bateau est évidente, il est néanmoins possible, certains le prouvent, de concevoir un intérieur plus simple et aussi agréable sans recourir aux archétypes de la croisière. »[2]

Le mécontentement vis-à-vis de la production en série de voiliers issus d'une carène de course est également palpable chez les acheteurs, déçus par les mauvaises performances obtenues en régate. La revue *Bateaux* leur conseille alors « de se méfier des marchands de rêve » et les incite à une analyse critique de la rhétorique publicitaire, mise à distance nécessaire à laquelle elle souhaite participer : « Notre époque aime les raccourcis. Sachons lire entre les lignes » :

> Après une saison de cette envergure, le plaisancier qui aime taquiner l'écoute va se trouver à nouveau confronté à un choix difficile. En effet, la plupart des coques victorieuses serviront de base à de nouveaux modèles proposés en série. Au Salon nautique, tel chantier affichera sur son bateau vainqueur à la X… Ton Cup, tout comme le constructeur de voitures de tourisme affiche sur la vitre arrière des victoires que le chauffeur suivant, immobilisé dans un bouchon, peut lire tout à loisir. Peut-on réellement acheter un de ces bateaux et prétendre à une victoire dans une course importante ? La réponse est un non presque catégorique, car on peut toujours vous opposer une exception en jouant sur la définition du bateau de série qui varie suivant les divers règlements des épreuves. Comment reconnaître un vrai bateau de course d'un faux ? La question ne se pose pas pour le coureur averti, capable de déceler toutes les concessions faites aux

[1] « Voiliers habitables non transportables de moins de 10 mètres », *Bateaux*, N° 200, 1975, p. 174.
[2] Olivier LE CARRER, « Course croisière : la course confortable », *Bateaux*, N° 214, 1976, p. 86.

> dépens de la rapidité ; il sait bien aussi qu'un succès en course ne dépend pas seulement du bateau ; la différence de vitesse est souvent plus importante entre deux équipages de valeur inégale sur des bateaux identiques qu'entre deux équipages de même niveau, mais menant des coques d'une conception opposée. S'agit-il alors d'une publicité abusive ? Pour brutale qu'elle soit, la question mérite d'être posée. Toutefois, il est difficile de demander à un constructeur de ne pas exploiter commercialement des succès auxquels il a maintes fois contribué par ses apports techniques et financiers importants. D'autre part, la course sert sans aucun doute à l'architecture du voilier de croisière par la recherche constante de l'efficacité et du meilleur rendement. [1]

La course est en effet perçue comme le meilleur laboratoire pour la conception de voiliers destinés à la croisière. Un « vrai » bateau de croisière est indubitablement issu d'un « vrai » voilier de course.

Un petit studio familial très performant

L'auteur du *Nauticus, Encyclopédie pratique du bateau,* promeut dans les années soixante-dix une conception du « bateau-habitat » différente de celle des années cinquante et soixante valorisant le seul confort à la mer : « Aujourd'hui, la vie quotidienne à bord d'un petit voilier, peut et doit être aussi confortable que celle qu'on pourrait mener à terre dans un studio convenable. »[2] La transposition du confort d'un studio terrestre au voilier de plaisance devient une injonction : l'obtention de ce confort est une nécessité, voire une obligation.

En 1970, les chantiers Jeanneau sortent le *Sangria*, voilier de 7 m 62 dessiné par Philippe Harlé :

> Le promoteur nous écrit : Nous avons voulu réunir tous les éléments de confort et de sécurité nécessaires à la croisière familiale et ceci dans un budget raisonnable. Nous avons estimé que hauteur intérieure, largeur de planchers, couchettes de dimensions « terrestres », cabine avant séparée, commodités isolées, cuisine fixe bien située et équipée, rangements nombreux sont indispensables pour qu'une famille normale ou deux couples puissent y séjourner de façon durable et agréable. Sur le pont, les exigences de la sécurité et de l'agrément se rejoignent pour commander un grand cockpit bien protégé et un pont dégagé sans « pièges » d'accastillage ou de gréement. […] Les autres éléments du cahier des charges concernaient les qualités nautiques : sécurité, stabilité, maniabilité d'abord, mais aussi performances car nous voulions un bateau rapide et régulier dans toutes les allures et par tous les temps ; nous voulions aussi qu'il puisse se constituer un palmarès honnête en version standard et aux mains de nos clients. [3]

En effet, les *Sangria* ont pris part à la course-croisière Cowes-Dinard, montrant « leurs possibilités en prenant les 2e et 3e places en classe VI du GCL. Pendant le dernier bord sous spi de la course, il était amusant de les voir faire jeu égal avec un classe I du RORC qui n'en croyait certainement pas ses yeux ». La formule plaît aux plaisanciers : en une dizaine d'année, 2 500 *Sangria* prennent la mer.

---

[1] « Des bateaux qui gagnent ? », *Bateaux*, N° 233, 1977, p. 45.
[2] Gérard BORG (dir.), *Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau, Tome 4 …, op. cit.,* p. 182.
[3] Jacques MONSAULT, « A la barre du Sangria », *Bateaux*, N° 150, 1970, p. 62-72.

Les chantiers Mallard produisent à la même période un concurrent direct bien qu'un peu plus coûteux, *l'Écume de mer*, conçu par l'architecte Jean-Marie Finot et le skipper Laurent Cordelle. Il associe une carène performante – « L'Écume de Mer a été choisi comme monotype pour le Tour de France à la Voile de 1973 à 1978 »[1] - et des aménagements conciliant tant des éléments de confort domestique - grande cuisine, cabine double à l'avant, cabinet de toilette isolé, « couchette "matrimoniale" obtenue en abaissant la table située au milieu d'une banquette en U qui peut recevoir quatre personnes » – que ceux du confort en navigation – « deux couchettes-cercueils utilisables en mer » et « une table à cartes robuste et pratique »[2].

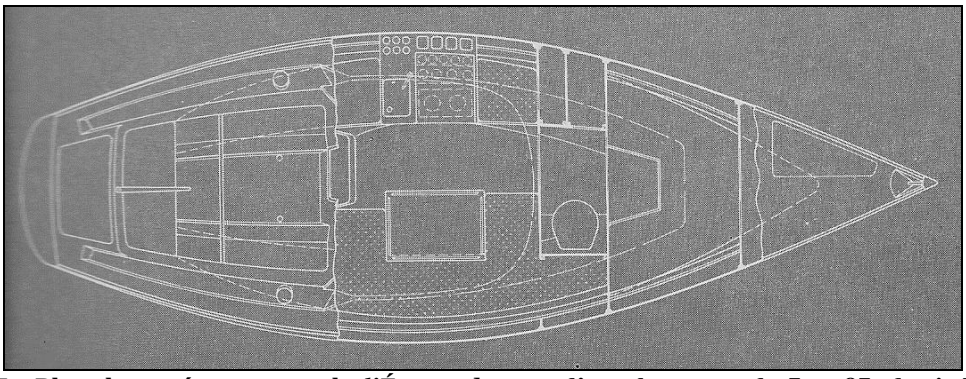


Figure 195 : Plan des aménagements de *l'Écume de mer*, d'une longueur de 7 m 87, dessiné par Jean-Marie Finot et Laurent Cordelle et construit par les chantiers Mallard, *Bateaux*, N° 149, 1970, p. 79.

Le voilier en polyester, produit en série à plus de 1 300 exemplaires en dix ans, apparaît fort éloigné du prototype de course en alliage léger à doubles bouchains vifs conçu en 1969, à « la finition spartiate » : « Mais, avec sa coque volumineuse, son aménagement de pont très simple et rationnel, Écume de mer se présente comme un croiseur tout à fait "civilisé" ».

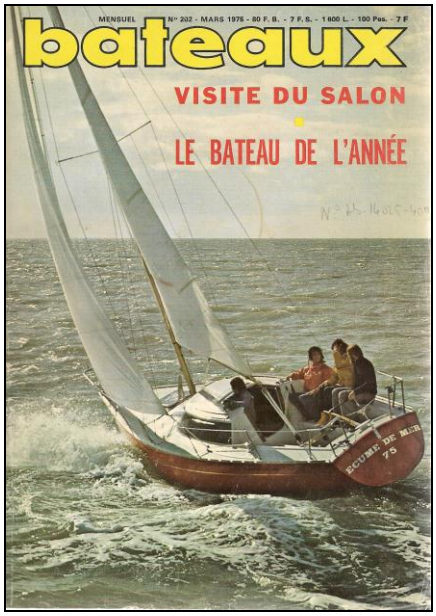


Figure 196 : Couverture de la revue *Bateaux*, N° 202, 1975 : sept personnalités du yachting réunies en jury par la revue élisent l'*Écume de mer*, voilier familial et performant, « bateau de l'année ».

[1] Emmanuel VAN DETH, *Guide des voiliers d'occasion de 5 à 9 mètres…, op. cit.,* p. 145.
[2] Jacques MONSAULT, « A la barre d'Ecume de Mer », *Bateaux*, N° 149, 1970, p. 72-83.

Jean-Marie Finot formule la logique de conception du « bateau familial le plus petit possible » : « Nous avons cherché ensuite à mettre le grand volume sous une enveloppe dont les équipages se montrent fiers ». Le voilier est un succès : en 1975, il est élu « Bateau de l'année ». Les entretiens d'architectes contemporains indiquent que ce procédé est toujours utilisé dans certaines gammes de bateaux.

D'autres voiliers, comme le *Brise de mer 31*, bateau en aluminium de 9 m 35 de longueur, dessiné par le Groupe Finot en 1970, répondent à la fois à une navigation très sportive et à un usage familial.

La coque en aluminium du *Brise de mer* le protège des « chocs les plus violents », en régate comme en mouillage forain : « La tôle se déforme sans déchirure ni dislocation » si, par mégarde, le chef de famille et de bord mouille trop près des rochers et se fait surprendre par un fort coefficient de marée. Le voilier est décrit comme étant « idéal pour la croisière sportive ou familiale » : « Les formes et la structure de la coque permettent un volume habitable étonnant. Vaste carré-salon où l'on se sent bien chez-soi, dans le gros temps comme à l'abri d'un mouillage forain. »[1]

Le procédé est aussi utilisé dans la conception de voiliers plus grands, plus coûteux et revendiquant un certain luxe comme par exemple l'*Aloa*, construit par Seb marine. Ce voilier champion de course est ensuite « civilisé », c'est-à-dire travaillé par un cabinet de design avant d'être produit en série pour le grand public : « Né en 1970, ce splendide 10,70 m de Seb marine a été sacré Champion International de la Méditerranée en 1970 et en 1971. Alors voici le nouvel Aloa. Lui aussi coureur de haute-mer, mais un coursier grand luxe, pour la plaisance au long cours. Deux vraies cabines, plus cuisine, salle de bain et poste de navigation indépendants. Recherche esthétique et fonctionnelle signée Enfi désign. Ebénisterie en teck massif, couchettes larges et confortables, moquette partout. Visitez. Installez-vous. »[2] Le recours aux cabinets de design pour travailler les aménagements intérieurs ne se généralisera en plaisance qu'à partir des années quatre-vingt-dix, le dessin des carènes restant attribué aux architectes navals.

Le chantier Bénéteau crée une gamme de bateaux, les bien nommés *First*, déclinés dans toutes les longueurs, associant performances nautiques et confort intérieur domestique. En 1979, le *Fisrt 35* répond à ce programme : « Le bateau amiral de la flotte des First se devait de faire preuve d'originalité : en choisissant Jean Berret, un des architectes français les plus côtés en matière de prototypes, le chantier a manifesté la volonté de proposer un bateau très performant, capable de figurer mieux qu'honorablement en régates, car tenant compte des récents progrès de la course au large. »[3]

Les nouveaux bateaux de course en haute mer ont en effet un déplacement plus légers que leurs prédécesseurs et sont donc plus maniables, qualités appréciables en croisière. La grande longueur du *First 35* permet « de ne pas sacrifier les aménagements pour un souci de performance. En travaillant les formes arrière, l'architecte a réussi le tour de force de loger deux cabines isolées au niveau du cockpit sans modifier la silhouette ». Les propriétaires de ces voiliers rapides peuvent participer à des régates littorales tout en entreprenant par ailleurs des croisières côtières, souvent familiales.

[1] *Bateaux*, N° 200, 1975, p. 3.
[2] Publicité du chantier Seb marine pour l'*Aloa*, *Bateaux*, N° 166, 1972, p. 3.
[3] « Premiers milles », *Bateaux*, N° 259, 1979, p. 76-77.

Se libérer - un peu - de la jauge de course

Dès les années soixante-dix, le procédé consistant à aménager une coque de course pour la croisière est cependant critiqué en raison de ses incohérences : « C'est ainsi que l'on propose pour la croisière côtière des bateaux incapables de s'échouer ou dont les fonds, parfaitement plats, dispersent à travers le carré le moindre verre d'eau embarqué ! Un certain nombre d'architectes semblent avoir pris conscience de la situation et, dans les années à venir, nous devrions voir naître une nouvelle génération de coques, beaucoup mieux adaptées aux besoins réels des plaisanciers »[1], comme le dériveur lesté, permettant l'échouage. Dans les années deux mille, les voiliers biquilles, qui avaient jusqu'alors mauvaise presse à cause de leurs piètres performances, sont adaptés à des carènes de course. Cette solution architecturale permet une diminution du tirant d'eau et un échouage facilité tout en conservant les performances du quillard. Des carènes prévues pour la course, dotées de quilles profondes, sont ainsi transposées à la croisière munies d'une dérive lestée, d'une quille relevable ou de deux quilles plus petites.

Au milieu des années quatre-vingt, des chantiers comme Jeanneau prennent des libertés avec la formule de jauge afin de ne pas sacrifier les qualités requises pour la croisière :

> La sortie de l'Attalia par le chantier des Herbiers tient en quelque sorte du contre-évènement. Pendant des années, l'idée prévalait que seule la compétition était capable d'assurer la promotion d'un modèle, et l'amateur de croisière se voyait proposer comme unique choix le vainqueur de telle ou telle Cup, le nombre de courses et de catégories permettant toujours de constituer un palmarès présentable pour la publicité. Malheureusement, les impératifs de la jauge entrent souvent en contradiction avec ceux du confort de la croisière. Si l'on part du principe tout à fait raisonnable que les dimensions du lit double de la cabine arrière intéressent beaucoup plus de clients potentiels que la position de la chaîne arrière, il faut abandonner le joug de l'IOR et, pour un chantier de cette taille, la décision est d'autant plus méritoire qu'elle fait dépendre la réussite d'une fabrication importante de la sagesse des plaisanciers. En se libérant des contraintes de la jauge, il ne fallait pas non plus tomber dans l'excès inverse et faire payer le confort par des sacrifices démesurés en matière de prestations sous voiles. […] Tout en s'éloignant de la course dans sa conception architecturale, l'Attalia ne révèle pas de différences fondamentales avec ses concurrents dérivés de la Half Ton Cup. Mais, en s'accordant un peu de liberté dans tous les domaines, l'architecte a réussi à donner à ce bateau une aisance qui se retrouve aussi bien dans le confort des emménagements que dans le comportement marin orienté vers une bonne sagesse. [2]

Peu à peu, l'utilisation d'une carène de course pour la pratique de la croisière est qualifiée de « frime ». Il s'agit donc de ne pas se plier à ce penchant « déraisonnable » et de conserver le meilleur des formes de la course tout en développant le confort à bord, tant sur le pont que dans la cabine. Ainsi, sur le *Jouët 950* dessiné par Yves Mareschal en 1984, l'équipage n'est pas obligé de faire du rappel et le bateau « dispose de possibilités de vitesse au moins identiques à certains de ses concurrents dotés d'une parure plus sportive ». Les toilettes, la cuisine et la table à cartes sont centrées : « Avec cette formule, il n'y a plus de contradiction entre le confort au port et le confort à la mer comme c'est le cas avec les

[1] « Les voiliers habitables de moins de 10 mètres », *Bateaux*, N° 236, 1978, p. 277.
[2] Jacques MONSAULT, « A la barre de Attalia », *Bateaux*, N° 310, 1984, p.138-148.

dînettes où avec des installations situées près de l'étrave et donc impraticables dès que le clapot se lève. »[1] Le bateau comprend deux cabines arrières et « une disposition en étoile faisant converger toutes les fonctions de la vie à bord vers le "forum" constitué par la descente à l'endroit le plus large de la coque », à la différence des aménagements classiques disposant deux cabines doubles de part et d'autre du carré.

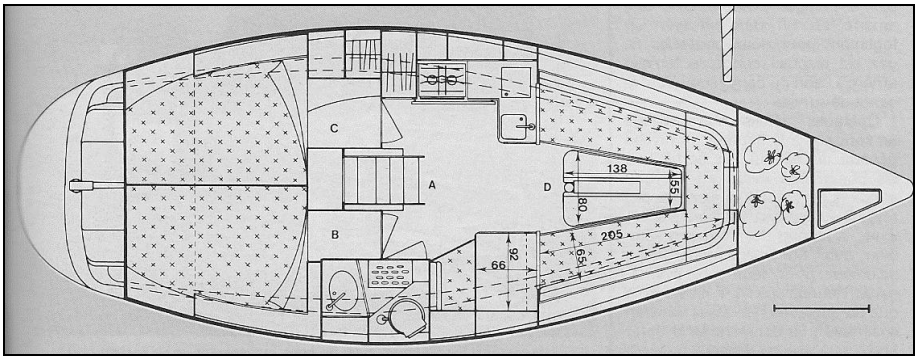


Figure 197 : Plan des emménagements du *Jouët 950*, d'une longueur de 9 m 50, dessiné par Yves Mareschal et construit par Yachting France. *Bateaux,* N° 318, 1984, p.75.

La formule semble convaincante, comme pour le *Sun Rise* de Jeanneau, voilier de 10 mètres dessiné par Jacques Fauroux, architecte et régatier émérite. Si la carène du voilier est inspirée de la jauge IOR, la conception a tenu compte des « impératifs d'emménagements » : « Nous avons abandonné notre Sun Rise avec quelques regrets, car il est difficile de se séparer d'un voilier offrant à la fois de telles qualités de comportement en mer et un pareil volume intérieur tout en restant de taille raisonnable. Il est vraiment agréable d'avoir la sensation de se trouver à bord d'une unité de dimension suffisante pour affronter la mer avec un confort convenable sans avoir à le payer par des efforts physiques importants. […] Mais le mot-clé du Sun Rise semble être l'harmonie qui a présidé à un juste équilibre entre toutes les composantes du programme sans oublier que le résultat doit rester un voilier et pas seulement un produit dans une gamme. »[2] L'enjeu est bien là : comment concilier la logique de navigation avec celle de marché, développant des gammes de produits en lien avec ceux de la concurrence et non avec les pratiques des usagers ?

Confort au mouillage et confort au port

À partir des années soixante-dix, la notion de « confort au mouillage » puis celle de « confort au port » apparaissent dans les descriptions des qualités des bateaux essayés par les journalistes nautiques ainsi que dans les publicités des chantiers.

Le confort au mouillage

L'architecte François Sergent, après avoir conçu des bateaux de course-croisière dotés d'un confort marin dans les années d'après-guerre, dessine en 1978 le *Super Daïmo*, d'une longueur de 8 m 40, alliant performance, confort et habitabilité car « un bon voilier, c'est aussi un voilier confortable » : « Il n'est qu'à entrer dans la vaste cabine centrale pour

[1] Jacques MONSAULT, « A la barre de Jouët 950 », *Bateaux…, op. cit*.
[2] Jacques MONSAULT, « A la barre du Sun Rise », *Bateaux*, N° 326, 1985, p. 92-101.

ressentir immédiatement une impression d'espace, de clarté et de confort. Sa disposition intérieure inhabituelle pour ce type de voilier, son cockpit très protégé permettent à 4 ou 5 personnes de vivre à bord, que ce soit au port, en mer ou en escale, dans une ambiance intérieure rendue plus agréable encore par le choix des tissus et des revêtements. »[1]

En 1979, Kelt Marine vante son nouveau voilier de 8 mètres comme un *home* irlandais chaleureux, contrepoint à l'hostilité des conditions maritimes hostiles : « La nuit tombe sur l'Aber Wrac'h. Dehors, il fait froid et la brise est montée d'une octave dans le gréement. Nous sommes fin octobre et le nouveau Kelt 8m, solitaire, évite doucement autour de son ancre. Après 8 heures de près dans une mer formée, le carré du nouveau Kelt 8m est un vrai bonheur. L'espace y est considérable, les banquettes et leurs dossiers sont moelleux et surtout le teck y est à profusion. Ce bateau qui a bâti sa réputation sur ses qualités de marcheur et sur l'intelligence de ses aménagements est devenu chaleureux comme un pub irlandais. »[2]

Figure 198 : Publicité pour le *Kelt 8 mètres* : « Teak for two », boiseries intérieures en teck pour un thé au mouillage : un intérieur « chaleureux comme un pub irlandais », in *Bateaux*, N° 255, 1979, p. 166.

Le confort au mouillage s'ajoute à celui en mer. Les architectes définissent alors les critères du « confort au mouillage », ce qui participe à la reconnaissance de sa légitimité. Cette nouvelle définition du confort au mouillage se distingue donc du confort en mer et de la recherche de performances tels qu'ils sont définis par la course en haute mer, pratique où le mouillage n'existe pas.

Pour l'architecte Daniel Andrieu, prenant la plume dans la presse nautique, le « confort au mouillage » fait partie des qualités marines d'un navire car le mouillage – entendu comme mouillage forain, dans une crique - est « une donnée de base pour l'agrément d'un bateau »[3]. Il doit donc être travaillé par l'architecte, au même titre que les performances et le confort en mer. Il en décline les points principaux : un bateau confortable au mouillage doit avoir une bonne stabilité initiale, c'est-à-dire « permettre à l'équipage d'embarquer et de se déplacer à bord sans que la gîte dépasse 10° ». Les carènes larges garantissent cette stabilité. Le confort d'un mouillage dépend aussi de l'attitude du bateau mouillé, sur sa ligne : il doit rester relativement stable. S'il « tire des bords », qu'il « est volage », c'est à cause de son fardage, qu'il faut donc limiter en évitant les trop grandes superstructures. De même, un gréement lourd, mettant « du poids dans les hauts », entraîne une possibilité de roulis. Enfin,

[1] Publicité des chantiers CNSO, *Bateaux*, N°239, 1978, p. 238.
[2] *Bateaux*, N° 255, 1979, p. 166.
[3] Daniel ANDRIEU, « Les qualités marines », *Bateaux*, N° 260, 1980, p. 219-221.

les bruits peuvent être très inconfortables : il convient donc de les réduire en choisissant des matériaux de construction et un isolement adéquats.

Le confort au port

En même temps, à la recherche du « confort au mouillage » forain ou à la bouée, temps d'escale faisant partie de la navigation en croisière côtière, s'ajoute celle du « confort au port ». Cette nouvelle conception du confort à bord légitime alors le port comme lieu de séjour à bord. Jusqu'alors, il n'apparaît pas comme un espace-temps légitime de la navigation de plaisance. Ainsi, en 1973, à bord du *Dufour 35*, la conciliation du « confort en mer et au port sans aucun compromis » est jugée « remarquable »[1] de par la nouveauté qu'elle représente.

Dans les années quatre-vingt, différents chantiers affirment explicitement à travers leurs publicités que la vie au port et plus particulièrement les temps de convivialité passés autour de la table du carré ou du cockpit font intégralement partie de la plaisance. Kirié vante le large cockpit du *Fifty 40* : « Par beau temps, il y fait bon prendre l'apéritif entre amis pendant que les enfants s'ébattent en toute sécurité. […] L'abondance des boiseries, le choix des tissus et l'épaisseur des moquettes font des Fifty Kirié des bateaux où il fait bon vivre par tous les temps. Ce sont de véritables résidences secondaires avec la mobilité en plus. »[2] La publicité indique que les véritables plaisirs de la plaisance ne sont pas forcément ceux que l'on croit. La vie au port devient légitime par le plaisir qu'elle procure, disqualifiant du même coup celui prêté à la navigation pure.

Figure 199 : Extrait d'une publicité pour les voiliers *Fifty* du chantier Kirié : « Nous avons enfin découvert les vrais plaisirs de la plaisance ». *Bateaux,* N° 263, 1980, p. 15.

Le chantier Wauquiez, produisant des voiliers « pour ceux qui naviguent », montre pourtant un équipage familial prenant confortablement l'apéritif dans le cockpit disposant d'une table centrale :

[1] Jacques MONSAULT, « A la barre du Dufour 35 », *Bateaux…, op. cit*.
[2] Publicité Kirié, *Bateaux*, N° 263, 1980, p. 15.

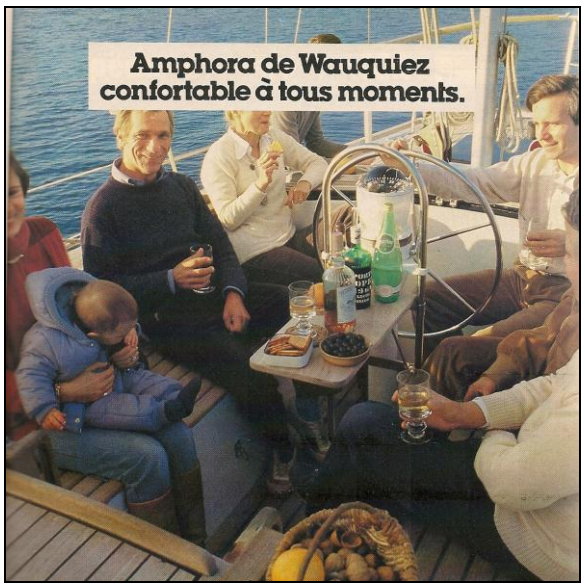


Figure 200 : Extrait d'une publicité du chantier Wauquiez pour le voilier *Amphora* : « Certains voiliers sont plus confortables aux salons qu'en croisière. Amphora de Wauquiez, confortable à tous moments ». *Bateaux,* N° 263, 1980, p. 19.

En 1983, Bénéteau présente pour le Salon nautique une publicité figurant deux couples, en tenue de soirée, attablés à la table du carré, avec champagne et chandelles : « Lorsque tout est tranquille au mouillage, et que le vent a cessé de faire chanter les drisses, un dîner à bord d'un Bénéteau laisse une image impérissable à vos amis. La rousseur du teck fait paraître le champagne plus blond, les mains caressent le poli du bois et s'attardent sur les courbes de l'ébénisterie. Les profonds coussins se font plus accueillants. Inutile de raconter votre dernière victoire, d'expliquer comment vous avez, par vent de travers, pris le risque d'envoyer le spi. »[1]

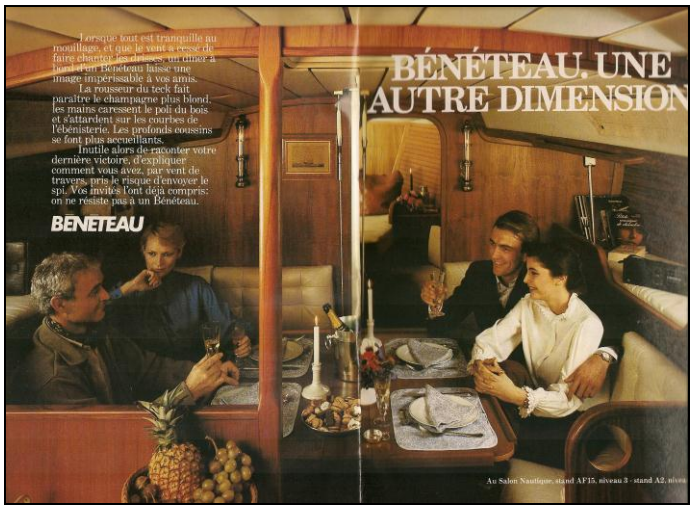


Figure 201 : « Bénéteau, une autre dimension » de la navigation de plaisance : la réception au port. *Bateaux*, N° 296, 1983, p. 4-5.

Outre une machine de course performante autour de trois bouées, le voilier de croisière est présenté ici comme un lieu de réception ostentatoire. Pour le chantier, dont l'ambition est de devenir leader mondial de la production de bateaux de plaisance, il s'agit clairement de légitimer « une autre dimension » de la navigation, l'habitation au port, en la présentant comme ostentatoire et donc distinctive. La conception des couchettes doubles à

[1] Publicité Bénéteau, *Bateaux*, N° 296, 1983, p. 4-5.

l'arrière des navires, même petits, du fait de l'augmentation de la largeur des voiliers, obéit à la logique du confort au port au détriment de celui en mer. En effet, une cabine arrière permet de supprimer celle avant, souvent transformée en lit dit breton, et donc d'augmenter la sensation d'espace dans le carré, encore plus confortable à l'heure de l'apéritif : « Avec la généralisation des cabines arrières, le carré semble avoir presque toujours abandonné une de ses fonctions principales, à savoir fournir au moins deux couchettes pour la nuit. Il s'est transformé maintenant en pièce de séjour, à volonté salon ou salle à manger. […] Le style canapé domine, avec des dossiers inclinés et rembourrés et des coussins matelassés pour pouvoir passer des heures assis sans courbatures. »[1]

De plus, la forme de la couchette double arrière est souvent plus proche de celle du lit matrimonial de la résidence terrestre, tandis que la couchette triangulaire du poste avant, moins confortable, s'en éloigne. Didier Maupas note qu'en mer, si à l'arrière du bateau les mouvements sont réputés plus doux, les bruits provoqués par la proximité du moteur et du cockpit ne permettent guère aux occupants de la cabine de dormir d'un sommeil réparateur. En outre, à la gîte, et notamment au près lorsque le bateau louvoie, la largeur de la couchette double ne permet pas de s'y caler, les toiles ou planches anti-roulis n'étant fournies que dans les voiliers de luxe.

Philippe Harlé, qui fut avec Jean-Jacques Herbulot l'un des architectes du confort à la mer dans les années d'après-guerre est interviewé par *Bateaux* en 1991, juste avant sa disparition. Il raconte comment il a peu à peu intégré la notion de « confort au port » dans sa pratique architecturale, en lien avec la logique de marché :

> -Philippe Harlé : Le Muscadet correspondait à un marché, une époque, une technologie. Tout un public l'a dévoré avec passion. C'est un bateau qui a tenu et tient encore très bien la route. Je ne peux aller nulle part sur la planète sans tomber sur l'un d'entre eux. […] L'intention première du Muscadet était de faire un bateau pour aller loin avec un petit budget. Contrat toujours rempli. D'occasion, en bon état, on peut en avoir pour 30 000 F. Avec 10 000 ou 20 000 F de frais supplémentaires on a un voilier pour aller à l'autre bout de la « boule ».
>
> - Bateaux : Concevez-vous encore les voiliers de la même manière ?
>
> - Philippe Harlé : À mes débuts, je ne faisais des bateaux que pour naviguer. Je me suis aperçu un jour, ou plutôt le public est venu me l'expliquer, que je concevais des voiliers où l'on était très bien pour coucher à six dans une mer démontée mais où l'on était vraiment très mal pour vivre deux jours dans un port. Et effectivement, la navigation sur un bateau de plaisance de croisière, ce n'est pas uniquement la mer, mais également le séjour portuaire. Très important, de plus en plus important. C'est logique, plus on fait les bateaux rapides, moins ils passent de temps en mer ! D'autant que le plaisancier a changé. Dès que la moyenne chute à moins de trois-quatre nœuds, il met en route son moteur… ce qui n'était pas le cas autrefois.
>
> - Bateaux : Est-ce que la course a été pour vous un domaine important, sinon nécessaire ?
>
> -Philippe Harlé : Oui. Ce sont quand même les performances du Muscadet, de l'Armagnac, du Tequila, et j'en passe, qui ont fait une bonne partie de leur succès. Mais je dois dire que quand j'ai cessé de courir, ou de m'occuper de bateaux de régate,

[1] « Emménagements », *Bateaux*, N° 308, 1984, p. 154.

> beaucoup de mes amis de croisière m'ont dit qu'il était temps que j'arrête de perdre autant de temps à ces « conneries ». Au début, j'avais un peu peur de me débrancher complètement en m'éloignant de la course, alors qu'en fait cela a été très bien perçu. [1]

Les bateaux de Philippe Harlé privilégiant le confort à la mer ont en effet été conçus pour la course en haute mer. Rappelons que les formes originales du *Muscadet* ont, dans un premier temps, suscité des critiques acerbes[2]. Par les effets du mécanisme de la distinction sociale, ces dernières se sont transformées en louanges lorsque les « charmes » du bateau furent soudainement révélés par ses victoires en course…

À partir des années quatre-vingt, le « confort des emménagements au port » prend place à côté du « confort des emménagements en mer » et du « confort du cockpit »[3] dans les essais de la revue *Bateaux*. Avec la production de voiliers relativement bon marché dont les aménagements calquent le confort domestique d'un petit studio, la légitimité d'une pratique plaisancière « sédentaire » apparaît, du moins aux yeux des constructeurs qui répondent ainsi à la demande croissante des nouveaux venus à la plaisance. Si en 1959, Jean Dumet exclut les plaisanciers qui naviguent à la journée de la « famille des marins », en 1975, Pierre Lavat n'hésite pas à considérer les nouveaux venus comme appartenant aux « gens de mer » : « Ce bilan de dix-sept ans [de la revue *Bateaux*], dans lequel la naissance du salon de la Navigation de Plaisance tient une large part, nous le croyons positif. L'audience que nous avons rencontrée, de plus en plus large, nous a montré que nous avions amené à notre culte [de la mer] des milliers de fidèles, des fidèles qui, marqués par leur foi, sont devenus, définitivement, des gens de mer. »[4]

Si la distinction subsiste entre les « véritables bateaux de croisières, c'est-à-dire prêts à affronter la mer autrement que pour une petite sortie par beau temps » et les autres, « beaucoup plus nombreux qu'on ne le pense », aucun jugement moral ne vient condamner les adeptes de la plaisance dite « sédentaire » : « La différence est grande entre les besoins de ces mangeurs de milles et le plaisancier sédentaire qui vit au mouillage au milieu de l'atmosphère si attrayante des ports de plaisance. L'important sera de déterminer si l'on opte pour l'une ou l'autre solution. Pour la première, la raideur à la toile, la stabilité de route, le débattement du réchaud à cardan ou la fixation des toiles de roulis, seront des critères de premier rang. Les autres jugeront leur home de vacances ou de week-end à la largeur de la couchette double, ou à la capacité du réfrigérateur et de la penderie.»[5]

La sédentarité au port résulte-t-elle d'un choix fait par les nouveaux venu à la voile ? Ou bien de l'accroissement de la vitesse des bateaux, comme le déclare Philippe Harlé ? L'achat d'un bateau à voile répondrait-il à une envie de l'habiter au port, comme ce fut le cas pour les house-boats d'avant-guerre ? La sédentarité ne serait-elle pas plutôt une conséquence de la conception de voiliers faisant la part belle au confort au port, au détriment de celui en mer ?

Les plaisanciers ayant navigué dans les années cinquante et soixante sur des bateaux valorisant le confort en mer contestent la légitimité du confort au port développé sur les nouveaux voiliers de série. Au milieu des années quatre-vingt, les journalistes de *Bateaux* s'interrogent ainsi sur « la notion de progrès en matière d'architecture et de construction » navale. Lorsqu'un chantier produit un navire comme le *Jouët 37*, associant carène de course et aménagements comprenant « de nombreuses couchettes dont six restent utilisables à la gîte »,

[1] « Philippe HARLÉ, trente ans d'architecture », *Bateaux*, N° 394, 1991, p. 63-65.
[2] Philippe BERNARDIN, « Quelques bords sur le Muscadet », *Bateaux*, N° 60, mai 1963, p. 108-110.
[3] Emmanuel de TOMA, « Nos lecteurs jugent leur bateau : Daimio », *Bateaux*, N° 293, 1982, p. 111.
[4] Pierre LAVAT, « Gens de mer », *Bateaux*, N° 200, 1975, p. 111.
[5] « Voiliers habitables », *Bateaux*, N° 200, 1975, p. 161.

conservant ainsi un confort à la mer, il lui est attribué « un certain courage, pour avoir adopté un plan plus fonctionnel que commercial, ce dernier étant pris dans le sens de la facilité »[1].

Si en matière de performances, de construction et d'habitabilité entendue comme volume disponible habitable, les bateaux contemporains n'ont rien à envier à ceux qui les ont précédés, par contre, le doute subsiste « pour ce qui concerne les emménagements » : « On peut se demander si les chantiers se plient à l'état d'esprit des nouveaux plaisanciers ou s'ils poussent à la roue une certaine vague de "sédentarité". »[2]

3) Confort au port et sédentarisation

Malgré le succès commercial des bateaux de série au confort portuaire, des critiques naissent parmi les usagers et la presse nautique s'en fait l'écho, défendant un confort à la mer trop souvent oublié. La production massive de bateaux qui ne sont pas conçus pour naviguer aurait pour conséquence d'engorger les ports et de détourner la plaisance de son objet légitime : la navigation. Mais chacun se renvoie la responsabilité de la transformation du parc de voiliers de plaisance en résidences secondaires à flot. Les chantiers et les architectes disent répondre à la demande des clients identifiée par les équipes marketing alors que les plaisanciers formés au confort à la mer sont déçus par les « bateaux-gadgets » proposés.

La saturation des ports est considérée comme un véritable paradoxe : les bateaux étant faits pour naviguer, pourquoi leurs propriétaires restent-ils dans les ports ? Ce paradoxe pose la question de l'inadéquation entre la demande et l'objet, formulée ainsi : le bateau n'est pas adapté à la demande et la demande n'est pas adaptée au bateau. Les plaisanciers recherchent le plaisir sur l'eau par l'intermédiaire d'un objet, le bateau, qu'ils incorporent dans l'action de naviguer. Or, la question du besoin - « Quel est le bateau dont j'ai besoin pour faire ce programme de navigation avec cet équipage ? » - est différente de celle du désir – « Quel est le bateau – et l'équipage ! – qui répondraient à me désirs ? ». Si le besoin peut se résoudre par l'objet – par exemple par la notion de confort minimum -, le désir ne se résout pas.

Des voiliers caravanes

La conception de voiliers « sédentaires » apparaît dans les années soixante-dix comme une réponse des industries nautiques à un marché qui s'avère fructueux. Construire des bateaux qui, au Salon nautique, ont l'apparence de studios, ne freine pas l'envie d'accéder à la pratique et pousse à l'achat. La question de la formation à la navigation à la voile et aux contraintes propres à la vie en mer est éludée, « habillée », « civilisée ». Par contre, une fois sur l'eau, les plaisanciers rencontreraient de nombreuses difficultés, insoupçonnées à terre. Le petit voilier-studio, même doté d'une carène performante, serait plus adapté à la vie au ponton qu'à celle maritime.

En 1975, la revue *Bateaux* pose directement la question de la responsabilité des constructeurs dans la constitution de la classe des « plaisanciers sédentaires » : « Les emménagements adaptés aussi bien à la vie au port qu'à la navigation ne sont pas légion.

[1] Jacques MONSAULT, « A la barre du Jouët 37 », *Bateaux*, N° 261, 1981, p. 108.
[2] « Architecture, construction : quels progrès ! Un match original Arpège contre First 30 E », *Bateaux*, N° 308, 1984, p. 163.

Toutefois il ne faut pas croire que ces deux qualités soient incompatibles. En construisant des bateaux conçus pour ne pas naviguer, certains chantiers ont une bonne part de responsabilités dans le fait que beaucoup de propriétaires n'osent pas s'aventurer en mer. Nous abordons là un des problèmes clés du voilier habitable, c'est-à-dire la prédominance du caractère de logement par rapport aux autres fonctions d'un bateau. »[1] En ces temps de crise, le rédacteur de la publication de *Bateaux* doute de l'apparent succès de la plaisance : « Avons-nous trop sacrifié au culte du bateau, plutôt qu'à celui de la mer ? L'idole nous a-t-elle caché la divinité ? »[2] L'« homo navigans » serait-il en voie de disparition ?

Les constructeurs supprimant les aménagements nécessaires à la navigation, comme la table à cartes, au profit d'éléments de confort moderne domestique, font l'objet de critiques acerbes de la part de la revue se voulant porte-parole des lecteurs-navigateurs :

> Un de nos lecteurs nous a fait part de son désarroi devant la grande fantaisie qui règne en matière de tables à cartes dans les voiliers dits de croisière. Lorsqu'un vendeur, sanglé dans un blazer à boutons dorés, vous explique que cette surface inutilement encombrante a été remplacée avantageusement sur ce modèle par une très jolie table de repas en formica, que lui répondre ? Que vous l'invitez un jour de départ matinal à décoller les pages du Marin Breton poisseuses de confiture ou à extirper le compas à pointes sèches du paquet de beurre. Ne seriez-vous pas un de ces rares survivants de l'espèce « homo navigans » qui, constamment penchés sur des routiers griffonnés, comptabilisent soigneusement les milles et vont même jusqu'à prétendre connaître leur position sans voir la côte ? Pourquoi pas même un de ces maniaques qui attachent leur crayon et leur gomme avec un bout de ficelle comme s'ils allaient disparaître par un quelconque enchantement. – Non, Monsieur, de nos jours, la navigation ne sert plus à rien, semble dire ce gentleman assermenté par le constructeur. Sortant par beau temps uniquement et avec vos voisins de mouillage, il vous suffit de les suivre pour rentrer avec eux. Si par hasard vous vous égariez, demandez votre chemin à un pêcheur, ils sont si aimables avec les plaisanciers. D'ailleurs, quel besoin éprouvez-vous d'aller en mer alors que votre bateau est si stable, amarré à son cat-way ? N'êtes-vous pas raccordé au secteur avec l'eau courante et le confort ? Vous pouvez sans connaître les affres du mal de mer en profiter, pour surveiller vos instruments électroniques, les étalonner, vous entraîner à faire une estime ou préparer une éventuelle sortie, en calculant les hauteurs des marées. A moins que vous ne décidiez d'apprendre la navigation astronomique, le port vous donnant un point de référence connu pour vérifier l'exactitude de vos calculs. Mais, me répondez-vous, où vais-je poser mes tables, mes éphémérides et ma calculatrice et puis comment faire une méridienne à l'heure du déjeuner ? – Demandez donc à vos équipiers attablés de pousser un peu les sardines et le cassoulet pour céder un coin de table ! [3]

La revue détaille quelques années plus tard, à l'occasion du Salon nautique, un guide permettant à l'acheteur de repérer les emménagements qui ne sont pas adaptés à la vie en mer : « Habiter un bateau, quel rêve… ou quel cauchemar, si le constructeur n'a pas tenu compte des données particulières de la vie en croisière. Le roulis, le tangage, l'humidité se liguent parfois pour transformer en enfer, certains intérieurs paradisiaques au port ou au salon nautique. »[4] Les pièges potentiels des divers emménagements sont répertoriés et analysés avec précision. Au début des années quatre-vingt, le journaliste Jacques Monsault critique les aménagements non adaptés à la mer du *First 42*, voilier de croisière de haute mer issu d'un plan de course : « Les nouvelles tables comportent un tiroir et un coffre-bar. On peut

[1] « Voiliers habitables non transportables de moins de 10 mètres », *Bateaux*, N° 200, 1975, p. 175.
[2] Pierre LAVAT, « Gens de mer », *Bateaux…, op. cit*.
[3] « Homo navigans », *Bateaux*, N°226, 1977, p. 45.
[4] « Les emménagements », *Bateaux*, N° 248, 1979, p. 203-208.

remarquer toutefois que les rebords sont bien petits pour pouvoir être utiles à la gîte. La présence d'une main courante bien placée sous les hublots ne suffit pas à faire oublier que les jolis planchers vernis sont très glissants et que les couchettes ne comportent pas de toiles de roulis. Un voilier de première catégorie [c'est-à-dire équipé pour la navigation hauturière] mériterait que le confort en mer soit l'objet de la même attention que l'apparence des emménagements pour recevoir au port. »[1]

Didier Maupas s'interroge quant à lui sur « 15 ans de progrès » en plaisance et critique la conception des nouveaux « bateaux-gadgets », à l'accastillage coûteux et superflu, et aux aménagements domestiques : « Là où nos pères se contentaient d'un minimum d'espace et de finitions, limitées à la peinture intérieure de la coque, nous avons droit aux cabines individuelles, aux rembourrages capitonnés et à la moquette, sans parler des tubes fluorescents et de l'eau courante. Il est tentant de remettre en question l'utilité de toute cette sophistication à la fois coûteuse et superflue ». En mer, le « progrès » peut même être dangereux :

> A la gîte, les équipets se vident, les portillons s'ouvrent d'eux-mêmes, les matelas quittent les couchettes, les aérateurs fuient, le réservoir de gazole se désamorce, les planchers vernis offrent des superbes glissades tandis que la table à cartes « dans le sens de la marche » devient inaccessible. Pour compléter ce tableau dantesque, ajoutons les portes à glissières remplaçant la défunte guillotine et les postes de barre intérieurs sans aération ni vue sur l'arrière qu'un bon pilote automatique remplacerait avantageusement. La part de « frime » recouverte par ce qu'il est coutume de baptiser des arguments commerciaux augmente régulièrement. Le nombre de couchettes s'accroît, mais la taille des cuisines diminue. On appelle douche n'importe quel local équipé d'une pomme et d'un flexible même si l'eau éclabousse tout sans discrimination et s'écoule dans une cale inaccessible. Cher à Patrick Van God, le lit breton très sympathique par son aspect folklorique oblige à se déshabiller dans la descente, puis à faire de l'escalade sur les banquettes du carré. Le nombre et la taille des winchs devient un critère de réussite sociale, tout comme le nombre de cadrans et d'instruments électroniques. N'oublions pas, dans les dernières tendances de la mode, les immenses pare-brise inclinés, mi-patinoires, mi-solariums, qui donnent à beaucoup de nouveaux voiliers un « look » futuriste. [2]

Mais est-ce pour autant que les bateaux-gadgets incitent les plaisanciers à rester au port ? Pour Didier Maupas, il s'agit plutôt du contraire : « La grande majorité des bateaux restant la plupart du temps au port, la tentation est grande de proposer des bateaux caravanes pour habiter au ras de l'eau sans naviguer. […] La plupart des bateaux sont inutilisés, non parce qu'ils ne conviennent pas à leur programme, mais parce que leurs possesseurs se sont fait des illusions sur leurs capacités personnelles ou ne connaissent pas assez la mer pour l'affronter avec sérénité ». L'auteur pose la question de la formation et de l'acquisition du « sens marin » : pour cela, « n'importe quel bateau » fait l'affaire.

Des plaisanciers sédentaires

En 1976, *Bateaux* s'insurge contre l'évolution prise par « la nouvelle plaisance » et pose à nouveau la question du lien entre la production de voiliers confortables au port mais pas en mer, la formation des débutants et la sédentarisation des bateaux au port :

[1] Jacques MONSAULT, « A la barre du First 42 », *Bateaux*, N° 293, 1982, p. 85-94.
[2] Didier MAUPAS, « James Bond contre Moitessier », *Bateaux*, N° 308, 1984, p. 187-188.

> Que de fois avons-nous entendu sur les stands du salon Nautique cette réflexion désabusée des constructeurs : pourquoi construire des bateaux capables d'affronter du mauvais temps et de naviguer au large, alors que la grande majorité des acheteurs, totalement néophyte, ne quitte le mouillage que pour de brèves promenades par beau temps ? Partant de ce principe, pourquoi les fabricants d'instruments de musique continueraient-ils à fournir des instruments justes alors que les débutants en tirent beaucoup de fausses notes ? Le problème posé est loin de se limiter à l'aspect uniquement matériel. Bien sûr, un échantillonnage plus faible et une conception simplifiée permettent de réaliser des économies sensibles à la construction, la baisse des prix pouvant élargir quelque peu l'éventail de la clientèle. Mais pourquoi serait-il plus souhaitable de mettre à la portée de tous des bateaux inutilisables en mer, que de vouloir à tout prix vendre des modèles très marins à des acheteurs que le manque d'expérience et de formation nautique les empêche d'utiliser ? Nous refusons de voir dans la navigation de plaisance de l'avenir un simple caravaning portuaire, évolution que l'on constate malheureusement dans de nombreux endroits où la saturation a déjà atteint ces camps de bateaux que constituent certaines marinas. Au cours d'un débat au dernier Salon nautique où l'on faisait le tour des problèmes d'actualité de la plaisance, un pilote de la Seine, de surcroît plaisancier depuis trente ans, donnait comme principale cause des accidents de mer une formation de base inadéquate doublée d'une méconnaissance de la météo aggravée souvent par un matériel défectueux. Jusqu'à aujourd'hui, la formation de la clientèle ne semblait pas entrer dans la vocation des chantiers navals. Nous en connaissons pourtant que cette question préoccupe depuis longtemps, conscients des conséquences entraînées par la vente d'un bateau à un client novice. […] Doit-on forcer tous les plaisanciers à fréquenter obligatoirement des écoles de navigation ? [1]

Le rédacteur se montre sceptique quant à l'efficacité d'un permis. Une navigation auprès d'un skipper expérimenté semblerait plus efficace. Pourquoi ne pas apprendre à naviguer en école de voile sur les bateaux de série ? Cependant, « à défaut de passer par ces voies un peu étroites, les nouveaux plaisanciers auront les bateaux qu'ils méritent ».

La responsabilité des constructeurs dans le développement du caravaning portuaire n'est donc pas la seule à être évoquée : les plaisanciers eux-mêmes, en ne se formant pas, auraient leur part de responsabilité. Cette prise de position concorde avec l'idéal de la « vraie » croisière et des « vrais » marins comme étant ceux qui naviguent beaucoup et loin de leur port d'attache, à l'instar des coureurs au large. L'opprobre est jeté sur les propriétaires de voiliers pouvant naviguer en haute mer mais ne le faisant pas : « Un croiseur moderne de huit mètres, et même moins pour certains modèles, donne à son équipage la possibilité d'entreprendre des étapes déjà longues avec navigation nocturne, ce qui augmente beaucoup le rayon d'action. Il est dommage de l'utiliser pour faire quelques ronds devant le port. S'il s'agit uniquement de vivre à bord, il faut alors choisir son bateau uniquement en fonction du volume intérieur, même s'il ne ressemble pas vraiment à un voilier. »[2]

Pourtant, un plaisancier formé à la navigation entreprendra-t-il de longues croisières avec ses amis ou sa famille si, par vent fort, il ne se sent pas en sécurité à bord ? N'est-il pas responsable de leur sécurité en navigation ? Son équipage familial a-t-il envie de passer la totalité du temps de vacances dans un espace restreint, humide et mouvant, dont le confort à la mer n'a pas été prévu ? Pourquoi les promenades « rayonnantes » à la journée ne seraient-elles pas légitimes ?

La question de la massification de la pratique et de l'exclusion des novices les moins fortunés par le biais de voiliers non adaptés à la vie en mer est clairement posée. Nous sommes en 1976, l'analyse de la plaisance en terme de rapports de classe est possible. Dans

[1] « La nouvelle plaisance », *Bateaux*, N° 214, 1976, p. 49.
[2] « Voiliers habitables non transportables de moins de 10 mètres », *Bateaux*, N° 200, 1975, p. 175.

les années suivantes, cette problématique s'efface au profit de celle de l'appartenance ou pas à la « famille des marins ». L'enquête menée par la revue *Bateaux* en 1990 auprès de 2 500 lecteurs est néanmoins « une bonne surprise »[1]. À l'heure des bateaux-caravanes et des plaisancier-sédentaires, contrairement à l'opinion commune décrétant que « le temps des vrais navigateurs » est bel et bien révolu, les propriétaires de voiliers interrogés de sont révélés être « de vrais marins ». L'enquête confirme que la navigation est à plus de 85 % familiale et côtière, quelle que soit la taille du bateau – le reste des plaisanciers interrogés naviguent en régate, en école de croisière ou en solitaire. Par contre, plus le bateau est grand, plus l'équipage s'éloigne de son port d'attache, navigue de nuit et accumule les milles nautiques : on reconnaît-là les « vrais marins ». Et si les propriétaires de petits voiliers ne s'éloignent pas beaucoup de leur port d'attache et naviguent rarement de nuit, cela s'explique pour des raison de « sécurité » et de confort : « Le besoin de "souffler" se fait moins sentir sur un grand bateau de 14 m que sur une unité de 10 m, ce qui se conçoit ».

Polémique autour de la cabine double arrière

Dans les années soixante-dix, des chantiers comme Aloa marine renouent avec la tradition de la cabine des dames, située à l'arrière, pour les bateaux de grande taille comme l'*Aloa MS 45* : « Pour expliquer le confort d'un « MS 45 », il faut alors changer de vocabulaire. Parler de sa chambre arrière, avec sa coiffeuse et son lit à 2 places. »[2]

L'élargissement des carènes, issue des contraintes des jauges de course, permet d'augmenter le confort domestique des croiseurs en logeant une cabine arrière double dans les plus petits voiliers, comme le *Fantasia*, d'une longueur de 7 m 70, dessiné en 1981 par Philippe Harlé. Ce bateau est reconnu comme « le véritable initiateur du concept de la cabine arrière sur les petits voiliers »[3] : « A l'intérieur, le carré en U équipé d'une table se prolonge à l'avant par une couchette double. A tribord de la descente, le coin navigation est installé dans le sens de la marche. Derrière lui, le cabinet de toilettes profite de la hauteur du rouf. A bâbord, la cuisine en L est très complète et la cabine arrière double s'étend sous le cockpit. Les nombreux rangements seront les bienvenus en croisière. »[4] L'espace disponible dans la cabine arrière est cependant assez restreint, la hauteur étant limitée par les formes du cockpit qui le surplombe. Les voiliers de même taille disposaient auparavant d'une couchette simple venant s'insérer sous le cockpit, appelée aussi « couchette cercueil ». Du fait de sa position stratégique proche de la descente, elle était couramment attribuée au chef de bord ou bien à l'équipier allant prendre le prochain quart de nuit.

[1] Alain RONDEAU, « Nos lecteurs sont de vrais marins », *Bateaux*, N° 391, 1990, p. 178-187.
[2] *Bateaux*, N° 224, 1977, p. 12.
[3] Emmanuel VAN DETH, *Guide des voiliers d'occasion de 5 à 9 mètres…, op. cit.,* p. 123.
[4] *Id.*

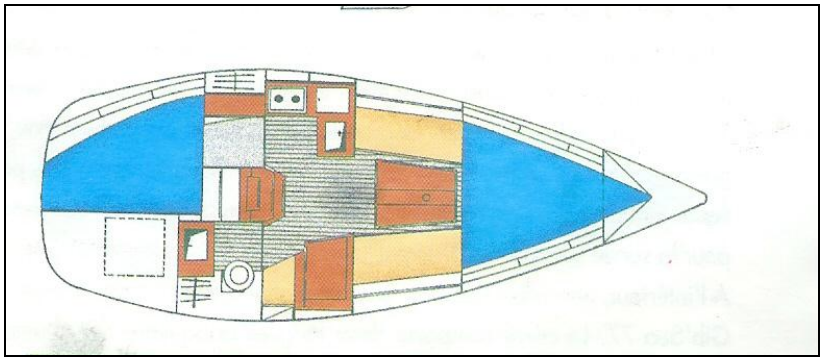


Figure 202 : *Fantasia,* architecte Philippe Harlé, 1981. Longueur hors-tout de 7 m 70, largeur maximale de 2 m 88 .Emmanuel Van Deth, *Guide des voiliers d'occasion. De 5 à 9 mètres.* Hors-série N° 34. Bordeaux, Ed. Loisirs nautiques, 2000, p. 123

La place prise par la cabine double arrière a pour conséquence de supprimer celle située à l'avant, alors remplacée par un « lit breton » en avant des banquettes du carré. Les toilettes sont déportées vers l'arrière, comme pour le *First 26* dessiné par Jean-Marie Finot. La cuisine et la table à cartes sont situées de part et d'autre de la descente. La table du carré prend appui sur le puit de dérive : « Comme de nombreux voiliers de cette taille, le First 26 ne comporte pas de poste avant isolé, d'où cette impression de volume très agréable. Toutefois, le constructeur a esquissé un début de séparation avec un semblant de cloison qui doit permettre d'ajouter facilement un rideau et marque une limite symbolique entre le carré et la zone de sommeil »[1].

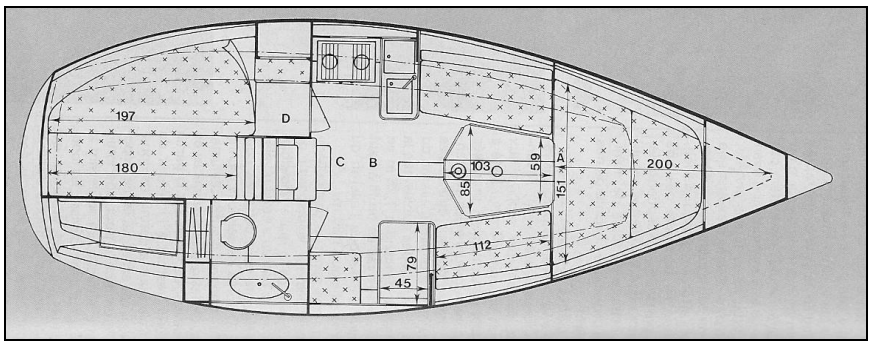


Figure 203 : Plan des emménagements du *First 26* dessiné par le Groupe Finot, d'une longueur de 7 m 70. *Bateaux*, N° 316, 1984, p. 88.

À partir des années soixante-dix, la multiplication des bateaux lancés chaque année par les différents chantiers français conduit à une surenchère des éléments de confort domestique, comme la cabine arrière double ou la cuisine équipée, dans les plus petits bateaux possibles : « A quand la cabine arrière double sur un Micro ? Le groupe Finot n'a-t-il pas réussi l'exploit d'isoler presque complètement la couchette double sous le cockpit du First 235 dont la coque ne mesure que 6,60 m. Il faut dire cependant que cette dernière est dotée d'une longueur de flottaison comparable à celle d'un voilier de sept mètres normal. »[2]

Cette prouesse architecturale est-elle compatible avec la notion de confort d'habitation ? « Nous avons tenu à vérifier nous-mêmes le confort de cette installation. Les dimensions de la couchette et le volume environnant sont suffisants et la claustrophobie évitée par le hublot arrière. La seule difficulté consiste à s'extraire de là à travers la découpe de la cloison qui ne permet pas de se relever. » Paradoxalement, la surenchère de confort

[1] Jacques MONSAULT, « A la barre du First 26 », *Bateaux*, N° 316, 1984, p. 92.
[2] Didier MAUPAS, « Grand Pavois. Les premiers modèles 87 : sous le signe du confort. Du luxe des « hauts de gamme » à l'ingéniosité des nouveaux transportables, tout pour le bonheur à bord », *Bateaux*, N° 342, 1986, p. 96.

domestique dans les plus petits bateaux possibles nuit au « confort minimum ». La massification de la production aboutit à une conception pensée en fonction des attentes potentielles du plus grand nombre de consommateurs, c'est-à-dire ceux qui ne naviguent pas mais souhaitent retrouver au port les éléments de confort d'une résidence secondaire.

Pour Daniel Charles, architecte naval historien de la plaisance, le ton est amer. La nouvelle logique de marché à laquelle obéissent dorénavant les acteurs de la filière d'approvisionement des bateaux redéfinit le rôle de chacun : « Les chantiers abandonnaient à leurs agents la relation avec l'utilisateur, et se concentraient sur leur métier : construire » ; « Les grands chantiers du passé se fiaient à un architecte, homme orchestre qui définissait le type de bateau, en concevait les formes et les détails, de la quille à la pomme de mât en passant par les ferrures. Désormais, son rôle était réduit à préciser un concept défini en amont par les services commerciaux et détaillé en aval par les services de production ; sa copie était corrigée par les ingénieurs de méthodes, qui s'intercalaient entre l'architecte et l'ouvrier en modifiant la conception d'une forme pour diminuer son coût de réalisation » ; « En cette glorieuse fin des seventies, les bateaux étaient devenus des appartements flottants avec l'eau courante à tous les étages »[1].

Lors des entretiens conduits avec les architectes navals dans les années deux mille, le thème de l'apparition de la cabine double arrière est évoqué de manière récurrente avec un soupçon d'irritation. En effet, la chambre double est considérée comme un « luxe » terrien qui ne correspond pas à leurs représentations de la navigation. Ainsi, l'un d'eux déplore l'évolution de la plaisance actuelle où les plaisanciers « jouent à papa-maman ». Disposer une chambre double dans un bateau dont les dimensions importantes le permettent, sans que cela influe sur les formes de la carène, est envisageable. Par contre, adapter les formes du voilier aux « modes » des aménagements intérieurs, au détriment de son esthétique et de ses qualités hydrodynamiques, est un petit scandale…

L'architecte Pierre Gutelle, à la fin des années quatre-vingt-dix, préfère ainsi traiter de « l'habitabilité » des différents « modules » d'aménagement du voilier plutôt que de la « disposition » des emménagements, relevant de la « mode », dont la cabine arrière est un exemple :

> Ce chapitre est surtout consacré à l'étude des différents modules constituant les emménagements du voilier de croisière et à leur aspect ergonomique, indispensable pour que la vie puisse s'y dérouler le moins mal possible, plutôt qu'à la disposition relative de ces éléments. Celle-ci en effet découle bien souvent d'une mode (les cabines arrières actuelles en sont un exemple) et l'on trouvera facilement dans les revues nautiques françaises et étrangères des exemples de toutes les combinaisons possibles. C'est pourquoi je n'ai pas intitulé ce chapitre emménagements, mais habitabilité. [2]

La cabine arrière dessinée par Philippe Harlé est adaptée aux petites navigations de jour, effectuées en famille. Le travail sur les sources du 19e siècle montre que la disposition intérieure plaçant la chambre à l'arrière du voilier est loin d'être une mode. Au contraire, l'architecte renoue avec une tradition centenaire valorisant l'espace arrière du bateau, le confort d'habitation et l'intimité.

À partir des années soixante-dix, la politique des chantiers français est alors de transposer sur le plus petit bateau possible les éléments du confort domestique dont la cabine double est un élément. La critique des architectes sur cette tendance vient du fait que si cette transposition n'a pas de conséquence directe sur les qualités marines du bateau, lorsqu'il est de grande taille, il n'en est pas de même pour les plus petites unités. Les descriptions critiques

[1] Daniel CHARLES, *Histoire du yachting…*, *op. cit.*, p. 291-295.
[2] Pierre GUTELLE, *Architecture du voilier. T. 3…, op. cit*., p. 127.

des nouveaux aménagements, par la presse nautique, à la fin des années quatre-vingt, met en garde les acheteurs potentiels contre l'apport de confort réel apporté par la cabine arrière :

> Comment a-t-on pu naviguer avant l'invention de la cabine arrière ? Nos ancêtres plaisanciers des années 60 ne connaissaient que la promiscuité des carrés, le plus chanceux du bord, bien calé dans la couchette dite de quart, ayant droit au courant d'air de la porte et même souvent à la douche lorsqu'on ouvrait le capot de descente. Maintenant, même dans un voilier de 7,50 m, la cabine arrière permet au skipper et à sa compagne de mener leur vie de couple, en s'isolant, avec toute l'intimité requise ou presque, un contre-plaqué de 12 mm abritant bien des regards… mais pas forcément du bruit. Que demande-t-on à une cabine double ? Des choses simples : pouvoir s'y déshabiller, ranger ses affaires, dormir ou seulement lire dans sa couchette. Rédiger sa correspondance devant un petit secrétaire, ou pouvoir faire un brin de toilette constitue déjà un luxe réservé à des coques où l'espace n'est pas compté au centimètre près. Souvent, le confort de la cabine arrière dépend en effet d'une question de centimètres qui manquent par ci par là. Que ce soit dans l'entrée où, la porte fermée, on a bien du mal à écarter les bras pour ôter un vêtement, ou sous le cockpit, lorsque la hauteur au-dessus de la couchette ne permet pas de se tourner la nuit sans se coincer ou se cogner. Une cabine arrière, cela se choisit comme une paire de chaussures. Selon son gabarit, ses habitudes, il faut s'y sentir à l'aise. […] En mer, la couchette double devient simple, car la gîte écrase les dormeurs l'un contre l'autre. Les constructeurs devraient se pencher sur ce problème, tout comme sur les différentes causes qui perturbent le sommeil des occupants, tels le bruit du moteur, le tapage du clapot sous la voûte ou simplement le bruit de l'équipage remuant dans le cockpit proche. [1]

Cette surenchère de confort domestique portuaire, nuisant alors aux qualités marines du bateau, est couramment attribuée à la présence des épouses des plaisanciers. Cinquante années après l'institutionnalisation de la navigation en famille sur des petits yachts – rappelons qu'entre les deux guerres, des architectes créent des « yachts de famille » -, la polémique concernant la légitimité des cabines doubles dans les voiliers pose en pointillé la question de la place des femmes à bord et des pouvoirs respectifs au sein du couple. Cette problématique se traduit, dans le discours sur la culture matérielle, par l'opposition entre des bateaux faits pour naviguer, situés du côté du masculin, et ceux faits pour être habités, appartenant au féminin. Cette opposition imaginaire, relevant de l'idéologie de la famille bourgeoise traditionnelle, est bien entendu teintée d'ambivalence, comme pour Léon, né dans l'entre-deux-guerres, ancien coureur au large appréciant également les croisières avec son épouse. Dans cet extrait d'entretien, il expose l'importance de la conception des couchettes. Afin de garantir la capacité du bateau à accueillir des dormeurs en mer – et pas uniquement au port ou au mouillage -, Léon préconise la couchette individuelle comme unité « de base », éventuellement transformable en double :

> Il faut vraiment considérer qu'une couchette pour quelqu'un qui veut naviguer ça doit être, on appelle ça, une bannette. Nous, on appelait ça une bannette, c'est-à-dire un espèce de truc assez profond dans lequel vous êtes carrément encaqués ! Donc, vous ne pouvez pas beaucoup vous remuer là-dedans. Vous êtes assez remué par le va et vient du navire, vous savez, ça suffit. Et bien ça, c'est difficile, car il y a encore beaucoup de bateaux qui proposent des lits. Des lits à deux ! À trois, à quatre, je ne sais pas moi ! D'énormes couchettes ! C'est ridicule ! Un bateau, ce n'est pas fait pour heu… Non mais enfin je veux bien qu'on couche à bord, un homme et une femme, très bien, ils aiment bien être

[1] Didier MAUPAS, *Bateaux*, N° 355, 1987, p. 200-201.

> ensemble dans un lit, non ! Je ne dis pas le contraire mais, en mer, c'est pas le… ça ne va pas ! Donc, ce qu'il faut, c'est avoir des couchettes individuelles. Des couchettes double ça ne tient pas debout, ça ne tient pas du tout la route. Alors, qu'on ait des possibilités – moi j'avais ça sur mon bateau – on pouvait transformer une couchette simple en couchette double. C'est agréable. C'est très facile ! Justement, on se servait des planches à roulis, avec des formes spéciales, on pouvait les prolonger. Une couchette qui faisait par exemple 60 de large, on avait une planche à roulis qui faisait – enfin, qu'on pouvait mettre à l'horizontale -, de 30, donc ça faisait un lit de 90. Alors on se couchait à deux dans un lit de 90 : quand on s'aime bien, hein, ça va ! Mais il faut que la couchette de base soit la couchette individuelle. Évidemment, c'est un avantage d'avoir une couchette qui soit modifiable : 90, 1 mètre à la rigueur, ça dépend des navires ! Il faut des combinaisons variées pour ça. De toutes façons, on peut imaginer des couchettes plus larges mais il faut qu'elles soient réductibles en mer. [1]

La reproduction, à bord, d'un confort domestique calqué sur les habitations terrestres apparaît comme une menace à la navigation du voilier.

Un confort familial ?

Dans les années d'après-guerre, la légitimation du confort domestique à bord passe par la présence des femmes. Si les somptueuses cuisines leur sont toujours attribuées, à partir des années quatre-vingt, le confort domestique est associé dorénavant à « la famille » : « Tout pour la famille ! » titrent Didier Maupas et Rémi Tristan. Mais de quelle famille s'agit-il ? De celle conjugale, avec de jeunes enfants, comme sur les publicités ? En effet, à partir du début des années soixante-dix, les jeunes enfants embarquent à bord :

> Il fut un temps où les femmes restaient à terre. Elles ont depuis bien des années pris l'habitude de déposer leur sac à bord, de prendre la barre d'un dériveur ou de ceindre la ceinture de trapèze. Il fut un temps où les enfants, jusqu'à l'âge de quatorze ou quinze ans, devaient se contenter de regarder naviguer les grandes personnes. A la limite on les embarquait sur un habitable pour une promenade ou une petite croisière, avec interdiction de toucher à quoi que ce soit. A l'escale on les autorisait parfois à jouer avec l'annexe autour du bateau de papa. Le monde a changé, le monde change. La voile a cessé d'être un jeu réservé aux grands adolescents et aux adultes. Dès six ans désormais les enfants ont la possibilité de prendre la barre et, croyez-nous si vous n'avez pas encore eu l'occasion de vous en rendre compte pas vous-même, ils s'en tirent fort bien. Cette fascination qu'exercent sur vous l'eau et le bateau, vos enfants l'éprouvent sans doute aussi : donnez-leur la possibilité d'y céder. Et pas seulement avec vous, dans votre ombre, avec la crainte de faire une bêtise et de se faire réprimander mais librement, face à ces responsabilités qu'ils rêvent déjà d'assumer. [2]

Si, vingt plus tard, certains[3] enfants ont la possibilité de pratiquer par eux-mêmes la voile dans des clubs, ont-ils vraiment leur place sur le voilier parental ?

---

[1] Entretien avec Léon enregistré à son domicile, 2003.
[2] « Vos enfants aussi », *Bateaux*, N° 159, 1971, p. 31.
[3] « La démocratisation du nautisme », *Les carnets des STAPS*, N° 4, 2002-2003 et Frédérique CHLOUS-DUCHARME et Philippe LACOMBE, « La voile scolaire à Brest, ferment d'identité maritime », p. 191-200 in : *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires*, Rennes, PUR, 2005.

Figure 204 : Publicité Jeanneau : « Il y a tant d'espace sur un Sun Odyssey que le plaisir y trouve partout sa place ». Les enfants y trouvent-ils vraiment une place qui leur est adaptée ? *Bateaux*, N°442, 1995, p. 170.

Les deux bateaux présentés par les journalises Didier Maupas et Rémi Tristan comme ayant « tout pour la famille », comportent deux ou trois cabines équipées d'une couchette double. En 1997, le *Sun Odyssey 34.2*, disposant de trois cabines doubles, est décrit à nouveau comme « pensé pour la croisière familiale » : « Les trois cabines doubles offrent de très beaux volumes, les rendant très confortables. Les rangements sont nombreux et les couchettes de bonnes dimensions. Le peu de largeur aux pieds de celle de la cabine avant peut gêner les couples de grande taille. »[1]

La cabine double, même étriquée aux pieds, est-elle vraiment adaptée aux enfants ? S'agit-il de la famille conjugale avec de jeunes enfants ou bien de celle élargie, composée du couple parental et des couples conjugaux formés par leurs enfants adultes ? Cette configuration sociale ne semble pourtant pas très répandue. Si, depuis les années soixante-dix, les parents tentent d'attribuer à leurs enfants un espace personnel au sein du logement familial, à bord, constructeurs et architectes n'ont pas les mêmes attentions. Sur les voiliers de série, le « confort » des enfants n'apparaît pas comme un élément architectural travaillé.

Depuis le début du développement des couchettes doubles dans le carré – la table de la dînette s'abaissant au niveau des banquettes - ou à l'arrière, sous le cockpit, il est d'usage d'attribuer celle triangulaire de la cabine avant, moins « confortable », aux enfants. Si le « lit breton » peut se transformer, à l'escale ou par petit temps, en parc de jeux, il n'est pas du tout indiqué à la gîte, et surtout au près, les enfants volant littéralement d'un bord à l'autre – j'ai pu observer ce dangereux phénomène tant sur mon propre bateau que sur celui d'autres équipages. Les plaisanciers rencontrés naviguant en famille sur des bateaux de voyage ont tous adopté pour leurs enfants l'aménagement de couchettes simples dotées de solides toiles de roulis, soit dans des cabines individuelles, soit superposées, dans une même cabine. En 2003, l'architecte Jean-Pierre Villenave dessine le *Zen 32* : « Je souhaitais réaliser un bateau qui convienne aux enfants aussi bien qu'aux adultes. »[2] En effet, le bateau comprend à l'arrière deux couchettes simples latérales.

France Guillain, dans son ouvrage intitulé *Naviguer avec ses enfants*, fait le même constat : couchage et coin jeu se situent « là où l'on peut, selon la taille du bateau. J'ai vu un

[1] Patrick BENOITON, « Une semaine à bord du Sun Odyssey 34.2 : le confort en croisière », *Bateaux*, N° 468, 1997, p. 91.
[2] Mathieu HONORE, « J'ai barré le Zen 32 : rapide et familial », *Bateaux*, N°545, 2003, p. 28-31.

bébé, dans un bateau de sept mètres, qui dormait dans le poste avant. Inutile de décrire les secousses qu'il devait y subir ! J'ose espérer que par gros temps au moins ses parents le mettaient dans le carré… bien que ces derniers m'aient assuré qu'il était très heureux dans son "domaine"… Ce bébé ne parlait pas encore… »

> L'idéal se situe vers l'arrière, LA OU LE BATEAU BOUGE LE MOINS. Sur un bateau aux alentours de dix mètres, on y trouve le coin cuisine et la table à cartes. Restent alors les banquettes. Un morceau de banquette suffit généralement. […] Il y a deux impératifs à respecter : -L'endroit doit être aménagé de telle sorte que le bébé ou le petit enfant NE RISQUE NI DE TOMBER, NI D'ETRE EJECTE PAR UN VIOLENT COUP DE GITE, NI DE RECEVOIR UN OBJET OU UNE PERSONNE ! – La couchette doit être suffisamment BIEN AEREE, EN MER COMME AU PORT ; Enfin, si de surcroît elle est BIEN ECLAIREE, elle pourra servir DE PARC dans la journée ou de coin de jeu lorsque la mer est mauvaise. Le plus simple est de fixer UN MORCEAU DE FILET DE PECHE EN GROS NYLON et à grosses mailles le long de la couchette, RETENU AU PLAFOND par des crochets qui permettent ainsi de le baisser pour prendre ou poser le bébé ou pour refaire son lit. Le bébé peut à loisir contempler de son lit ce qui se passe autour de lui. Il peut également se lever et marcher en s'agrippant aux mailles du filet. Mes filles ont eu ce filet jusqu'à l'âge de sept ans. Bien sûr, elles étaient depuis longtemps capables d'ouvrir et de refermer leur filet toutes seules. C'était « leur chambre », où les petites sœurs n'avaient pas accès et ne risquaient pas de chambouler leurs affaires. [1]

Les voiliers supprimant de leurs plans d'aménagement les couchettes de mer, c'est-à-dire simples et munies d'un système anti-roulis, ne permettent donc pas à un équipage familial avec de jeunes enfants de naviguer dans de bonnes conditions. Rappelons qu'en général ceux-ci font la sieste, jusque vers quatre ou cinq ans. Les plans d'aménagement disposant uniquement de plusieurs couchettes doubles conviennent plutôt à un couple invitant d'autres couples d'amis. Cette configuration sociale n'est pourtant pas celle de tous. Les propriétaires naviguant avec « des amis ou des amis d'amis qui ne se connaissaient pas avant de poser le sac à bord et qui ne sont pas nécessairement préparés à partager leur couchette avec un(e) inconnu(e) » se plaignent du manque de couchettes de mer : « Laissez-moi dormir seul ! » clame un lecteur de la revue *Bateaux*, perplexe devant « un surprenant conformisme de la part des chantiers nautiques ». La rédaction lui répond en mettant en avant les charmes du confort domestique portuaire : « Mais quel bonheur, une fois au port, de pouvoir se reposer dans quelque chose qui ressemble à un vrai lit, et non dans une couchette cercueil, où les grandes personnes peuvent dormir sans avoir les pieds pliés et la tête contre la cloison. »[2]

La révolution du confort ?

Au début des années quatre-vingt-dix, grands, moyens et petits voiliers sont équipés du confort, sous-entendu moderne, puisque différent de l'ancien. Mais de quel confort s'agit-il ? Pour répondre aux critiques éventuelles, la revue *Bateaux* entreprend des comparaisons ou duels entre « anciens » et « modernes » : « Ne regrettez pas trop le "bon vieux temps" : notre match des générations montre que l'on vit nettement mieux sur les bateaux modernes. »[3]

[1] France GUILLAIN, *Naviguer avec ses enfants*, Paris, Editions Arthaud, 1985, p. 25-26.
[2] « Vous avez la parole. Laissez-moi dormir seul ! », *Bateaux*, N° 490, 1999, p. 8-9.
[3] « La mer côté confort », *Bateaux*, N° 367, 1988, p. 193.

Pourtant, le compte-rendu des « duels » montre que le confort des modernes est essentiellement un confort au port et non en mer. La cabine du nouvel *Etap 28 i*, d'une longueur de 8 m 42, s'impose comme largement plus volumineuse que celle de l'*Armagnac*, son aîné, et contient les modules d'aménagements de bateaux beaucoup plus grands : « Cuisine en "L" avec de la place pour un four, grand cabinet de toilette, cabine arrière et carré en fer à cheval. Tout répond aux exigences du navigateur "moderne" ; plastique, boiseries claires et coussins en tissu sont agencés avec goût. L'Armagnac semble en comparaison spartiate et rustique ». Par contre, ce dernier prend « sa revanche en mer » : « Y dormir en navigation sera plus facile que sur l'Etap où seule la cabine arrière est praticable. A noter que les couchettes avant de l' "ancien" sont plus spacieuses que celles du "moderne", les surfaces de couchage des deux bateaux se révélant pratiquement identiques. La table à cartes de l'Armagnac offre une surface un peu plus importante mais l'Etap reprend nettement l'avantage du point de vue de la cuisine et des "commodités", sans oublier l'astucieuse table de cockpit et la jupe arrière. » [1]

La comparaison de deux voiliers plus grands aboutit à la même constatation : le « moderne » a un confort au port supérieur à « l'ancien ». Les éléments de ce confort sont le volume intérieur, la cuisine et la cabine arrière, « luxe inimaginable » auparavant : « Si autrefois le voilier était voulu comme engin performant dans lequel on s'ingéniait à "caser" le strict nécessaire à la vie de l'équipage et à la navigation, on lui demande aujourd'hui d'être une véritable résidence secondaire ; d'où un confort qui ne devrait aller que croissant, au moins en ce qui concerne l'utilisation au mouillage. » Le confort au port se précise : au confort intérieur de la cabine transformée en salon-cuisine à l'américaine équipée-salle à manger, s'ajoute le confort extérieur du cockpit devenu salon d'extérieur et de la jupe arrière transformée en plage de baignade avec échelle de bain et douche d'eau douce.

Les plus petits voiliers, économiques, transportables et marins, dont la conception a interpellé les architectes de la plaisance dès la fin du 19e siècle, ne peuvent pas intégrer tous les éléments du confort moderne comme ceux de plus de sept mètres, tel le *Fantasia* dessiné par Philippe Harlé en 1981. Malgré les carènes qui s'élargissent sans cesse à l'arrière et les francs-bords imposants, il n'est pas possible de placer les éléments du petit studio flottant dans moins de 6 m 50 de longueur à la flottaison : cuisine équipée, cabinet de toilette isolé, salon et cabines doubles.

Fort du succès du *Fantasia*, le chantier Jeanneau souhaite diminuer à nouveau la taille et donc le prix des voiliers disposant du confort moderne car « le plaisancier actuel ne se satisfait plus du confort très relatif du croiseur côtier classique, où l'on doit vivre assis et se contenter de couchettes en cercueil et de WC dans le poste avant »[2]. En 1985, Philippe Harlé dessine le *Tonic 23*, voilier d'une longueur de 6 m 90, « doté du maximum d'habitabilité tout en restant économique et transportable ». Le chantier Bénéteau lance en 1986 le *First 235*, d'une longueur de 6 m 57, le plus petit voilier transportable doté de tous les éléments de confort « moderne ». Ces petits voiliers permettent-ils une habitation confortable en navigation ?

À la fin des années soixante-dix, les petits croiseurs transportables sont conçus de manière à pouvoir affronter des conditions marines difficiles : « chaque bateau, chaque équipage a rendez-vous un jour ou l'autre avec le mauvais temps » déclare la publicité du chantier Kelt Marine.

> Sur un petit croiseur familial, le mauvais temps commence plus tôt que sur un ketch transoécanique. D'autant plus que l'équipage est moins aguerri. C'est dans cette optique que nous avons conçu et construit le Kelt 6m20. Pour le Kelt, nous avons voulu une

[1] Benoît CHARON, « Vingt ans après, la révolution du volume », *Bateaux*, N° 367, 1988, p. 194-197.
[2] Jacques MONSAULT, « A la barre du Tonic 23 », *Bateaux*, N° 331, 1985, p. 70-79.

> stabilité positive jusqu'à 110° de gîte, des échantillonnages généreux, un gréement largement dimensionné, un cockpit sûr, un système de prise de ris rapide, une grand voile qui reste belle même avec 2 ris, un tourmentin solide avec des filoirs au bon endroit, des moyens d'étarquage puissants, un pont praticable à la gîte, des chandeliers et un balcon robustes, et en bas, un carré dont le confort et le volume surprennent pour cette taille. Nous avons voulu que le Kelt 6m20 soit capable de s'élever au vent dans des conditions très dures et que, quand il ne peut vraiment plus remonter, il puisse capeyer et plus tard fuir sans problème. Le Kelt 6m20 parce qu'il est petit mais très habitable est souvent un premier bateau de croisière. Aussi nous l'avons voulu aussi têtu dans la brise et retors face au mauvais temps qu'un bateau plus grand. Car nul ne connaît le jour ni l'heure. [1]

En revanche, dix ans plus tard, les petits voiliers sont étudiés comme des studios confortables et non plus comme de « véritables mini-croiseurs » capables de traverser les océans :

> C'est sans doute la voix de la sagesse. Il n'y a plus guère que les mordus de la Mini-Transat pour vivre plusieurs jours au large sur un voilier de 6,50 m. Encore le font-ils en solitaire ou, pire, en double ! L'heure est plutôt à des modèles moins ambitieux quant à la longueur de la croisière, mais plus satisfaisants pour la promenade de la journée, voire la visite du week-end. On couche fort bien à bord (l'intérieur n'a rien à envier aux anciens sur le plan du volume, tout au contraire), mais on le fait de préférence à l'abri du mouillage et non plus à l'occasion d'une traversée de nuit. Même chose pour la conception des rangements, qui sont davantage prévus pour le pique-nique que pour organiser une vie à bord prolongée. En d'autres termes, il n'est plus question de proposer un « coffre-fort » prêt au pire, mais plutôt une embarcation séduisante disposée au meilleur… Une carène performante pour ne pas s'ennuyer à la voile, un bateau léger, facile à transporter, à mettre à l'eau et à stocker : en deux mots, un voilier passe-partout. Il est capable d'accueillir du monde en promenade (grand cockpit et même carré dégagé pour les jours de pluie), de se faufiler dans les criques les moins accessibles (dérive relevable et échouage facile, avec protection de la coque) et de se faire oublier à terre. [2]

La question du plus petit voilier capable de naviguer en sécurité dans des conditions de mer pouvant être difficiles intéresse les architectes de la plaisance dès la fin du 19e siècle, quand des navigateurs solitaires commencent à sillonner les mers[3]. Après-guerre, la classe du Junior Offshore Group remet ces études architecturales au goût du jour. Elle influence la conception des petits voiliers de croisière des années cinquante et soixante pourvus de qualités marines et de confort à la mer. À partir des années deux mille, ce sont les formes des voiliers destinés à courir la Mini-Transat qui influencent à nouveau celles des croiseurs. Si ces derniers disposent d'aménagements intérieurs et de plans de pont adaptés à la vie en mer, elle est aussi en rupture avec le confort domestique, leur conception étant d'abord fondée sur leur capacité à être « performants », c'est-à-dire à aller vite.

Si la vitesse est un élément de confort de navigation, en permettant de gagner rapidement un abri, sa prépondérance dans la conception peut cependant être source d'inconfort : « Là où un bateau à moteur roule bord sur bord, un voilier est tenu par les pressions opposées de l'eau et du vent, ce qui permet de tailler sa route en souplesse. Hélas, cette souplesse diminue avec la recherche de performance ; plus on va vite, plus les

[1] Publicité pour Kelt Marine, *Bateaux*, N° 236, 1978, p. 550.
[2] « Voiliers de croisière transportables », *Bateaux*, N° 367, 1988, p. 279-280.
[3] Cf. la série d'articles du journal *Le Yacht* intitulée « Les bateaux de petit tonnage par mauvais temps », entre 1898 et 1899.

mouvements sont brutaux. L'amélioration considérable des performances des bateaux modernes est liée à leur allègement et à la diminution de leur surface mouillée. C'est, par de nombreux aspects, une évolution "anticonfortable", que les architectes compensent par une ergonomie sans cesse affinée »[1] déclare le journaliste Alex de Roquefeuil, plaidant alors pour la lenteur, la recherche excessive de vitesse devant se cantonner à la régate. « Abattre de quelques degrés, réduire la toile, prendre la cape pour laisser passer un front, tout cela diminue la gîte, amortit les chocs des vagues sur la coque, et réduit le nombre de paquets de mer qui montent à l'assaut du pont. […] Plus un bateau est confortable en mer, plus on peut y passer de temps sans penser à la prochaine escale, reléguant la vitesse au rang des nécessités secondaires » : en 2000, l'auteur renoue avec la définition du confortable comme agrément de navigation, idée chère aux yachtsmen de la fin du siècle passé. Ce discours est aujourd'hui minoritaire dans la presse, porté par une revue, *Loisirs nautiques*, qui vient de disparaître en 2010. Cette idéologie est également partagée par Paul[2], la soixantaine, qui, à bord de son *Mousquetaire Club*, essuie parfois quelques moqueries de ses amis armant des voiliers plus rapides. Il leur répond alors qu'il ne voit pas l'intérêt d'aller plus vite ; bien au contraire, comme ses sorties à la journée durent plus longtemps, le plaisir d'être sur l'eau en est également augmenté.

B. Échapper à la logique du marché : quand naviguer devient un luxe

Face à l'extension de la production des gammes de bateaux privilégiant le confort au port pour répondre à la demande supposée des clients, des constructeurs choisissent de produire des bateaux « comme pour eux-mêmes ». Tous ont la particularité d'être dotés des éléments de confort à la mer. Certains renouent avec le luxe des voiliers de haute mer de l'entre-deux-guerres, conciliant confort domestique moderne et confort à la mer ; d'autres s'inspirent des bateaux-écoles des années cinquante, associant confort à la mer et performances en vitesse.

1) Construire des bateaux comme pour soi-même

Au début des années quatre-vingt, des petits chantiers développent une construction navale se voulant différente de celle de l'industrie nautique : il ne s'agit plus de fabriquer des bateaux en fonction d'une demande identifiée par les équipes marketing mais, au contraire, de les concevoir « comme pour soi-même ». Le *Mopelia 2000*, voilier en aluminium d'une longueur de 10 mètres, a ainsi été conçu par M. Lebaupin, propriétaire du chantier du Port, à Rezé, selon un cahier des charges personnel : « Ayant élevé ses enfants, il voulait pouvoir partir plusieurs semaines découvrir des paysages nouveaux, Irlande ou Espagne, par exemple, en compagnie d'un couple ami, le tout dans un confort suffisant »[3]. Jacques Monsault juge

[1] Alex de ROQUEFEUIL, « Confort : l'art du compromis [2] », *Loisirs nautiques*, N° 413, 2006, p. 48-49.
[2] Entretien réalisé avec Paul en 2000.
[3] Jacques MONSAULT, « A la barre du Mopelia 2000 », *Bateaux*, N° 307, 1983, p. 77-86.

l'esthétique déroutante et le prix élevé par rapport aux voiliers de série en polyester. Cependant, « en vivant à bord et en naviguant, l'agrément fonctionnel fait vite oublier les réticences esthétiques, d'autant que le sérieux de la construction et le comportement sain du bateau inspirent une totale confiance. »

Des bateaux qui naviguent

Didier Maupas, journaliste à *Bateaux*, relève le paradoxe de la construction nautique française : les nombreux chantiers, ayant pourtant développé de larges gammes de bateaux-produits sans cesse étoffées par les équipes marketing découvrant de nouvelles « niches », ne sont pas parvenus à concevoir un « bateau simple, pas cher, et qui plaise à tout le monde » : « Le reproche que l'on peut faire aux chantiers est de trop se préoccuper de satisfaire les motivations plus ou moins réalistes des acheteurs potentiels, plutôt que de chercher à proposer de vrais bateaux parfaitement adaptés à leur programme de navigation. »[1] Aussi est-il tentant « d'imaginer un bateau le plus simplifié possible, dépouillé de tout ce qui n'est pas strictement indispensable, quelque chose comme le Vaurien ou le Corsaire à leurs débuts ».

Cinq ans plus tard, le chantier MC2, dirigé par Jean-Claude Oudry, spécialisé dans la construction de voiliers en bois epoxy, ou « strongwood », – planches de bois contre-plaqué assemblées avec de la résine epoxydique faisant fonction de colle – sort « le voilier le plus original du Grand Pavois, le RM 900 », qui répond aux désirs des plaisanciers regrettant le confort à la mer des bateaux d'après-guerre : « Cette fois, ils ont supprimé tout superflu. Dans cette coque aux formes anguleuses, pas de portes, pas de vaigrages, aucune décoration. On se croit revenu au temps du contreplaqué. Mais l'époxy supprime l'entretien et tout l'essentiel est là : le volume, la clarté, les rangements. Le constructeur annonce aussi des performances peu communes grâce à une grand-voile lattée façon cata et deux plans de dérives fixes. Le tout est proposé avec moteur, loch, speedo, VHF et armement 2e catégorie à 400 000 F. Révolutionnaire ? »[2]

Certes, la conception du *RM 900* apparaît révolutionnaire lorsque les autres chantiers produisent des « voiliers toujours plus confortables » du point de vue des normes domestiques, comme pour le *Sun Odyssey 51* de Jeanneau où « le décorateur Olivier Lafourcade a choisi un style résolument moderne avec un carré vraiment "meublé", séparé de la cuisine par un bar vitré en chêne cérusé ». Si le *RM* « apporte un souffle d'air frais » venu du large, le retour du confort à la mer en tant que rupture avec les codes du confort domestique n'est cependant pas à la portée de tous les portefeuilles.

Paradoxalement, cette rupture avec les normes du confort domestique, dominantes, fait douter de la légitimité du produit-bateau. Ainsi, même avec une cabine claire et spacieuse, l'absence de décoration de type domestique fait qualifier le *RM 900* de « rustique ». En plaisance, le « progrès moderne » est résolument associé aux normes de la décoration et du bien-être de la maison terrestre, même si cette transposition s'avère peu compatible avec la navigation. Jean-Claude Oudry, le constructeur, revendique pour la conception de son bateau une approche « strictement fonctionnelle ». Du coup, il ne craint pas de ne pas suivre « la mode » ni d'accepter « une certaine laideur » :

> La laque intérieure blanche sert de base à la décoration intérieure. C'est une solution économique et facile d'entretien. […] Dans le RM 900, j'utilise pour le sol des panneaux

[1] Didier MAUPAS, « James Bond contre Moitessier », *Bateaux*…, *op. cit.*
[2] Didier MAUPAS, « Salons de septembre », *Bateaux,* N° 377, 1989, p. 88.

> prévus au départ pour faire des planchers de semi-remorques. Ils sont plus gais que du bois et on peut les passer au Karcher. Une chose me chagrine dans la construction de série actuelle, c'est qu'on cherche à reconstruire un bateau à l'intérieur d'un autre bateau. Pourquoi ne pas essayer de rendre beau le polyester à l'intérieur de la coque ? […] Actuellement, on oscille entre le rococo et l'art grec. Ce que je voudrais, c'est aboutir à un ensemble simple et pur. Il faudrait également embellir les parties techniques pour qu'il n'y ait pas besoin de les cacher. J'ai découvert un système de tubes à la fois étanches et élégants avec lesquels tout le circuit électrique pourrait rester apparent. Dans le RM 900, l'essentiel du rangement est prévu dans des paniers visibles et pour le prochain modèle, je pense à des rangements modulaires souples que l'on transporte facilement dans la voiture. En matière de mobilier, j'aime faire des meubles qui participent à la décoration, mais je déteste l'aménagement style caravane. [1]

Les bateaux de Jean-Claude Oudry rompent avec la conception architecturale faisant la part belle au confort domestique portuaire entendu comme reproduction sur l'eau d'un studio terrestre ou d'un somptueux appartement, en dehors de toutes contraintes liées à la navigation. Il ne s'agit pas non plus de concilier à bord confort à la mer et confort domestique. Le voilier est pensé non pas comme la reproduction, sur l'eau, du lieu de vie d'à terre mais comme un outil de navigation. Ainsi, les tiroirs sont remplacés par des caisses pouvant aisément passer de l'habitation terrestre à la voiture puis au bateau et vice versa ; les planchers antidérapants pouvant être enlevés et lavés à grande eau remplacent ceux en bois, très glissants, ou les panneaux de moquette ; la serpillière ou l'aspirateur laissent place au jet sous pression.

Figure 205 : « Des rangements de cuisine aussi économiques que pratiques » pour le *RM 800* des chantiers MC2, dessiné par l'architecte Marc Lombard. *Bateaux,* N° 421, 1993, p. 78.

Sur le pont du *RM 800*, l'enrouleur est banni en raison de la diminution des performances – et donc de la maniabilité et de la sécurité par gros temps. Pour le remplacer par un système ne demandant pas de gros efforts physiques, le constructeur a fait le choix d'installer un petit foc et une importante grand-voile lattée. Le voilier est raide à la toile, c'est-à-dire qu'il gîte peu, avance vite, est doux à la barre et dispose d'un faible tirant d'eau en raison de ses deux quilles.

Décrivant le nouveau *RM 800*, Didier Maupas note que « le constructeur a refusé tous les compromis risquant d'altérer les qualités nautiques de ce modèle destiné à faire de la voile pour le plaisir avec le maximum de simplicité et le minimum de contraintes »[2] : c'est une « véritable déclaration de guerre à la "gadgétisation" à outrance et à la plaisance "cocon"».

[1] « Jean-Claude Oudry : « Je construis des voiliers hors mode » », *Bateaux*, N° 396, 1991, p. 102.
[2] Didier MAUPAS, « A bord du RM 800 », *Bateaux,* N° 421, 1993, p. 76-79.

Si les références architecturales prennent leurs source dans les bateaux confortables à la mer des années cinquante et soixante, Didier Maupas souligne que ce « retour aux sources » « ne doit rien à la nostalgie » en raison des techniques de construction nouvelles utilisant « un matériau d'avant-garde ». De même, sur le pont, la grand-voile lattée et le bout-dehors recevant un spi asymétrique sont des éléments de gréement résolument contemporains. Sous l'eau, le système des deux quilles fixes ne nuisant pas aux performances l'est aussi, inaugurant une future vogue architecturale. Dans la cabine, la cuisine est très simple, limitée à un butagaz sur cardan, à une bassine et à des casiers de rangement, tout comme le cabinet de toilette, réduit à un WC chimique placé dans la soute arrière. Le coin navigation bénéficie d'une grande table à cartes disposée dans le sens de la marche : on reconnaît les éléments de conception fonctionnelle des bateaux-écoles et de course-croisière de la période d'après-guerre. Cependant, le constructeur intègre une vaste couchette double à l'arrière, élément incontournable du confort domestique contemporain en croisière familiale. La question du confort du sommeil à la mer semble paradoxalement peu traitée, la description ne mentionnant pas la présence de toiles de roulis, par exemple sur les banquettes transversales du carré.

La navigation de nuit et la sieste en journée sont ainsi des pratiques exclues du programme de navigation. *Bateaux* traite de la question du sommeil à bord : les couchettes du bateau sont considérées comme un élément important tant du confort au port que de celui en mer. Bien entendu, en fonction de la conception du confort privilégiée, le voilier ne dispose pas du même aménagement. Olivier Le Carrer rappelle qu'en mer, le sommeil ne peut être comparé à celui d'à terre en raison des nombreux bruits produits par l'action du vent dans le gréement et celle de l'eau sur la coque. Des chefs de bord interrogés mentionnent également l'importance du maintien d'un sommeil léger, du moins pour le responsable de la navigation, afin de prévenir tout incident. Néanmoins, les aménagements du bateau doivent permettre de récupérer le sommeil en retard pendant la journée, en navigation. Du coup, « le but n'est évidemment pas de prétendre retrouver sur un bateau de plaisance le confort d'un appartement. D'abord, parce qu'une telle intention relève de l'utopie en raison de la monstrueuse différence de volume disponible […] et puis, que diable, un bateau est un objet naviguant et le dépaysement lié à un changement des normes de vie fait aussi partie du jeu »[1]. Le journaliste rappelle que ce ne sont pas forcément les grands voiliers qui disposent de couchettes confortables en navigation.

Au cours des années deux mille, les paradoxes du confort des bateaux de série sont régulièrement soulignés par les journalistes : les enrouleurs de voiles permettent certes de « réduire les efforts » mais induisent une perte de performances pouvant nuire à la maniabilité du navire[2] ; les cuisines équipées sophistiquées sont inconfortables si elles ne disposent pas d'une bonne aération[3], etc. Il convient donc de s'interroger sur le « confort réel » et celui « potentiel »[4]. Les comparaisons opposant des bateaux contemporains de même longueur ou bien ceux « anciens » aux « modernes »[5], permettent de développer cette problématique.

Naviguer pour le plaisir sur de petits bateaux

[1] Olivier LE CARRER, « Le temps du sommeil », *Bateaux*, N°417, 1993, p. 86.
[2] « La manœuvre pour réduire les efforts », *Bateaux*, N° 505, 2000, p. 74-78.
[3] « Le match des chantiers. 5. Eclairage et aération », *Bateaux*, N°505, 2000, p. 112-115.
[4] « Le match des chantiers. 4. Vivre à bord », *Bateaux*, N° 504, 2000, p. 108-112.
[5] « Les nouveaux modèles sont-ils vraiment mieux ! », *Bateaux*, N° 500, 2000, p. 53-65.

Au début des années quatre-vingt-dix, le luxe déferle sur la production de masse de navires de plaisance, balayant sur son passage toute recherche de confort sur de petits bateaux économiques, faciles d'accès et marins. La revue *Bateaux* lance alors un concours de plans, renouant avec la tradition lancée par le journal *Le Yacht* au siècle précédent : « Dessinez " le voilier pour tous " » : « Nos constructeurs n'ont pas de petits bateaux… mais vous avez de l'imagination ! Alors, que vous soyez amateur ou pro de la voile, prenez votre crayon et essayez de voir avec nous à quoi pourrait ressembler le voilier "abordable" du futur »[1]. Pour la rédaction, il s'agit de retrouver le « plaisir en mer » :

> La rapide mutation de la plaisance au cours des vingt dernières années a déplacé les pôles d'intérêt. Les histoires de poulies et d'agrément de barre ont peu à peu été éclipsées par les comparaisons de volume de prestations intérieures. En termes crus, cela signifie que l'on s'est insidieusement mis à apprécier un bateau selon les mêmes critères qu'un studio à la montagne ou une marina « pieds dans l'eau »… Logique, compte tenu de l'évolution des exigences et du budget nécessaire. Mais totalement absurde si l'on repense à la finalité de la navigation, aux joies délicieuses et primaires nées du jeu du vent et de la mer sur la voilure et la coque. Le suréquipement a, lui aussi, des effets pervers ; à voir certaines unités, on se demande parfois si la maintenance des gadgets – électroniques ou autres – n'est pas devenue une fin en soi, plus importante pour le chef de bord que pour la satisfaction de se retrouver sur l'eau. Romantisme éculé et rétrograde ? Pas sûr… Mettez-vous à la place d'un nouveau venu à la plaisance : avant même d'avoir goûté à cette griserie de la voile à l'état pur, le voilà plongé sans avertissement dans les soucis domestiques d'un habitat flottant, qui, en dépit de toutes ses qualités (car il marche généralement vite malgré son confort !) se relève bien ingrat. Entretien, factures de port (quand on en a trouvé un), contraintes diverse d'utilisation… Les motifs de démobilisation ne manquent pas. Les grands constructeurs, qui ont tant de mal à faire route en ce moment, ne nous diront pas le contraire. Le remède ? Peut-être tout simplement une mise en jambes – voire une petite « cure » de recyclage – sur une jolie coque de noix. Vous savez, un bateau sur lequel il n'est pas nécessaire d'emprunter l'échelle de bain pour plonger la main dans l'écume, une étrave que l'on peut repousser d'une pichenette au moment de l'accostage, un gréement qui marche fort mais se règle avec deux bouts et trois filoirs… Et rien de passéiste dans tout cela : il s'agit d'inventer un nouveau voilier, suffisamment facile et séduisant pour susciter la passion de l'élément liquide ; et, qui sait, redonner le goût de passer un jour à la taille au-dessus.[2]

Olivier le Carrer montre clairement le paradoxe à l'œuvre dans la recherche du confort : le suréquipement n'est plus une aide pour dépasser les contraintes et accéder à un état de mieux-être mais est source d'inconfort. Le sur-confort s'oppose en fait au plaisir. Le plaisir n'est-il pas celui des sens ? Le confort technique n'a-t-il pas pour objectif de prendre la place du corps, telle une prothèse ? La surenchère du confort s'est changée en luxe, le bateau en habitation flottante, le loisir en gouffre financier. La « démocratisation » de la plaisance est en fait portuaire. Si chacun, avec de la patience, peut obtenir une place au port ou au mouillage, peu savent choisir le bateau permettant de naviguer dans de bonnes conditions en fonction du bassin de navigation et de l'équipage.

En 1994, le débat entre les tenants du confort domestique portuaire et ceux du confort en navigation se présente dorénavant comme une opposition entre « le confort », « moderne » et « civilisé » et le « plaisir » d'antan : « Quelle priorité pour les croiseurs d'aujourd'hui et de demain : retour à la voile plaisir ou accentuation du tout confort qui ne rime pas toujours avec sécurité ? […] Le voilier de croisière n'a pas cessé de se "civiliser" ces

[1] Olivier LE CARRER, « Concours : dessinez « le voilier pour tous » », *Bateaux*, N° 395, 1991, p. 110-111.
[2] « Le goût de la mer », *Bateaux*, N° 395, 1991, p. 51.

dernières années. Une évolution qui se fait souvent au détriment de l'agrément de navigation, et va parfois à l'inverse du but recherché, certains éléments contribuant finalement à compliquer l'utilisation du bateau. […] Mais de grâce, chers constructeurs, faites preuve d'imagination pour que confortable ne rime pas forcément avec désagréable »[1]. Les journalistes distinguent le « confort qui fait du bien » de celui « qui gâche le plaisir » et, de surcroît, « qui diminue la sécurité ».

Naviguer sur de petits voiliers sûrs

La surenchère de confort domestique sur les bateaux contemporains ne se limite pas à la diminution du « plaisir de conduire », avec notamment une baisse des performances et de la stabilité, dues à un fardage trop important, un bateau peu évolutif par petit temps, dont les transmissions hydrauliques évacuent tout agrément de barre, un cockpit étriqué et peu profond du fait de la présence des cabines arrières, etc.

En effet, ces désagréments sont aussi source d'insécurité : le fardage important et le faible tirant d'eau diminuent de façon importante la capacité à remonter au vent par gros temps et la stabilité du bateau par forte gîte, notamment pour les multicoques et les dériveurs intégraux qui, selon l'architecte Guy Ribadeau-Dumas, « atteignent quelquefois les limites du raisonnable »[2].

De plus, « la confiance aveugle dans le tout électrique » entraîne les plaisanciers à une moindre vigilance en navigation et à un manque d'autonomie, incapables d'effectuer des réparations importantes en mer.

Les architectes Patrick Dubois et Grégoire Dolto accusent les emménagements conçus pour une utilisation au port d'être une source potentielle de danger : « Avec des emménagements essentiellement conçus pour une utilisation au port, il est de plus en plus difficile à vivre à l'intérieur en mer par mauvais temps, avec les risques de fatigue et donc à terme de danger qui en découlent pour l'équipage. Nous pensons à des points comme la disparition des toiles antiroulis, au nombre réduit de couchettes utilisables en mer ou aux cuisines à l'américaine qui ne permettent pas au cuistot de travailler en toute sécurité par mauvais temps »[3]. Si, pour Jean-Marie Finot, « les éléments de confort ne sont pas en eux-mêmes un handicap à la sécurité »[4], « leur complexité et leur encombrement rendent la perception globale du bateau, son entretien et le rangement à bord plus difficiles. Dans ce sens-là, l'équipage a plus de mal à le gérer dans les conditions délicates. Il perd le sens de l'essentiel ».

La mise en garde contre l'insécurité des bateaux de série au confort domestique n'est pas nouvelle. Dès 1977, la revue *Bateaux* informe ses lecteurs du risque qu'ils prennent à naviguer hors saison :

> Les équipages entraînés, prêts à affronter un coup de vent hivernal avec un matériel sans faiblesse, se comptent sur les doigts de la main. […] De plus, il ne fait aucun doute que la plupart des modèles, construits aujourd'hui par les chantiers, sont étudiés pour l'utilisation paisible des vacances d'été et non pour résister à des conditions extrêmes. Par très mauvais temps, chaque détail de la construction négligé peut créer les conditions

[1] P. CARPENTIER, O. LE CARRER, M. LESURE, R. TRISTAN, « Confort contre plaisir : les nouvelles tendances », *Bateaux*, N° 432, 1994, p. 93-99.
[2] *Id.*
[3] *Ibid.*
[4] *Ibid.*

> d'un accident. Les conditions actuelles de concurrence poussent les chantiers à accentuer leurs efforts vers une meilleure présentation et de meilleures performances et non à améliorer la robustesse de la structure. [1]

Vingt ans plus tard, la revue regrette que la guerre des prix entre les constructeurs efface l'enjeu de la navigation de plaisance : naviguer sur des bateaux sûrs.

> A bien y regarder, la seule chose qui brillait par son absence [lors de 36e Salon nautique], c'était la mer. Et avec elle le fait que ces luxueux voiliers de croisière sont destinés un jour ou l'autre à naviguer. On met une superbe cuisinière deux feux/four pour faire cossu, on l'installe sur cardan pour faire marin… mais on oublie que son débattement ridicule la confine à un usage au port. Plus troublant encore : l'enquête que nous publions ce mois-ci confirme qu'il reste de nombreux points noirs en matière de sécurité. Ce qui ne devrait au fond pas surprendre, les constructeurs rechignant à communiquer sur ce thème jugé « peu vendeur », ou pire carrément dissuasif. Je reconnais que la photo d'une belle carène glissant sur un lagon de rêve le fait davantage saliver que celle d'un bateau en pleine tourmente, mais est-ce une raison pour pratiquer la politique de l'autruche ? En 1997, on ne sait toujours pas où accrocher son harnais, on fait semblant de se fier à des radeaux inaccessibles et on constate tranquillement que le centre de gravité du croiseur moyen ne cesse de remonter. Renversant, non ? [2]

La nouvelle réglementation européenne impose depuis 1996 un marquage des bateaux selon quatre catégories de conception, échelonnées de A à D, fixant les conditions météorologiques permettant une navigation sûre. Les bateaux marqués « A », c'est-à-dire pouvant naviguer en haute mer, peuvent affronter des vents de plus de force 8 et des vagues de plus de 4 mètres de hauteur. Ceux marqués « C », naviguant à proximité des côtes, peuvent prendre la mer jusqu'à force 6 et subir des vagues jusqu'à 2 mètres de haut sans danger potentiel. Par contre, au-delà, le chef de bord fait prendre un risque au bateau et à l'équipage. Ces classifications n'ont pas le statut d'autorisation de naviguer mais d'information. C'est en effet au propriétaire de faire des choix et de prendre ses responsabilités : « Chaque plaisancier est le seul juge au moment où il décide de prendre la mer » déclare Gérard d'Aboville, président du Conseil supérieur de la navigation de plaisance, respectant en cela « l'esprit marin »[3]. C'est pourquoi la nouvelle réglementation ne va pas véritablement changer la politique de conception des chantiers : la responsabilité de la sécurité de la navigation est, en définitive, placée entre les mains du propriétaire chef de bord.[4]

Dans les années deux mille, la production de voiliers de série inhabitables en mer, le confort à la mer étant sacrifié au profit de celui au port, entraîne des petits constructeurs à fabriquer des bateaux confortables en navigation et sûrs, dans la lignée des croiseurs minimum de haute mer conçus dans les années cinquante et soixante. Ainsi, le *Bepox 700*, dessiné par David Réard, est un voilier à bouchains réalisé en contre-plaqué époxy, d'une longueur de 7 mètres, doté de ballasts servant aussi de réservoirs d'eau douce, insubmersible, à quille relevable et muni d'un grand cockpit. À la fois « sûr et très performant », il est élu « Bateau de l'année 2000 » : « Surnommé le "Muscadet de l'an 2000", le Bepox 700 rappelle par bien des aspects le merveilleux plan Harlé : un petit bateau sobre et réussi, et d'une grande simplicité de fabrication »[5].

---

[1] « Noël au balcon », *Bateaux*, N° 235, 1977, p. 45.
[2] Olivier LE CARRER, « Sécurité : encore un effort ! », *Bateaux*, N° 464, 1997, p. 19.
[3] Patrick BENOITON, « Directive européenne : tout ce qu'il faut savoir », *Bateaux*, N° 464, 1997, p.46-47.
[4] Patrick BENOITON, « Table ronde : les nouvelles orientations », *Bateaux*, N° 464, 1997, p.48-49.
[5] Loïc LE BRAS, « Bepox 700 : 150 milles à bord du Bateau de l'année », *Bateaux*, N° 503, 2000, p. 56-63.

L'architecte souhaite délibérément rompre tant avec les croiseurs au confort domestique qu'avec les bateaux de course nécessitant un équipage expérimenté et nombreux. Le confort des aménagements privilégié est celui en mer : des toiles de roulis équipent les couchettes simples du carré, une « "vraie" table à cartes » est disposée près de la descente et la cuisine est simplement constituée d'un réchaud à cardan, d'un évier et d'une glacière. Les nombreux équipets sont munis de sandows, ceux-ci remplaçant avantageusement les portes, tout aussi efficaces contre la gîte. Ce choix technique permet également de repérer plus facilement les objets, qui restent visibles. Par contre, l'intérieur du bateau paraît moins « rangé » et rompt avec les codes de l'ameublement domestique s'attachant à cacher les objets utilitaires et à montrer ceux à visée décorative :

> Je voulais construire le Muscadet d'aujourd'hui, c'est-à-dire un voilier plus puissant, plus performant, avec une grande surface de voile, un bout-dehors… Le Bepox 700 est destiné à ceux qui regrettent la trop grande spécificité des voiliers actuellement sur le marché : croiseurs « caravane » ou monotype fougueux, mais incapables d'avancer en équipage réduit et totalement inaptes à la croisière. Résolument moderne, le Bepox est conçu sans contrainte de jauge, dans un souci permanent de sécurité et de performances, sans sacrifier les facteurs essentiels au confort d'un vrai croiseur. L'aménagement intérieur ne cherche pas à reproduire l'intérieur d'une vraie maison, mais répond aux exigences d'un bateau de mer. Pour optimiser les performances, j'ai privilégié une longueur maximale à la flottaison, une largeur conséquente, sans tomber dans les excès d'un prototype de course. La quille à bulbe est relevable, alliant performances et petit tirant d'eau, et les doubles safrans assurent un contrôle parfait à toutes les allures. [1]

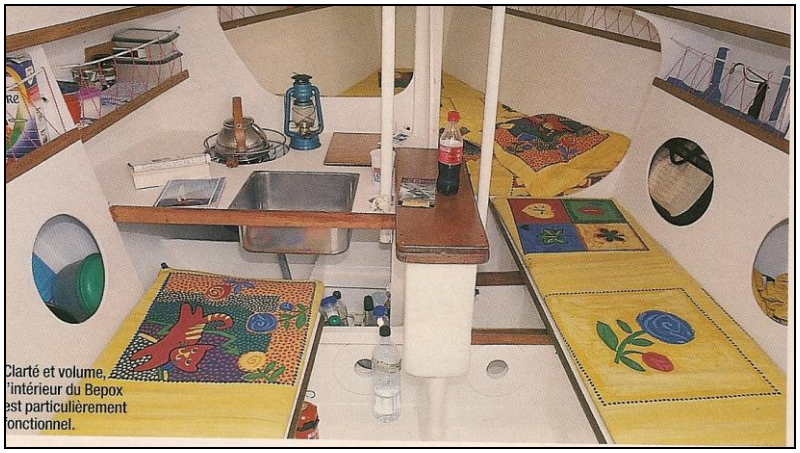


Figure 206 : « Clarté et volume, l'intérieur du Bepox est particulièrement fonctionnel », plan David Réard, in *Bateaux*, N° 503, 2000, p. 62.

En 2002, l'architecte dessine le *Bepox 990* : « Pour une fois, ce sont les emménagements qui s'adaptent à l'architecture de la coque et non l'inverse, comme sur de nombreux bateaux de série. On ne s'en plaindra pas… »[2]. Le *Bepox 850* bénéficie des mêmes remarques par les rédacteurs de *Bateaux* : « Particulièrement véloce à la voile, facile à manœuvrer, même en équipage réduit, et très agréable en navigation, le Bepox 850 bénéficie d'emménagements très confortables et marins avec deux couchettes doubles, une belle cuisine, une vraie table à cartes et même une soute à voiles au pied de la descente. Il a donc tout pour séduire ceux qui aiment avant tout naviguer à la voile, en limitant le moteur aux calmes plats ou aux marinas encombrées, et sont prêts à payer le prix d'une construction

[1] « Commentaires de David Réard, architecte du Bepox », *Bateaux*, N° 503, 2000, p. 63.
[2] Jacques ANGLES, « Bepox 990. Pour ceux qui aiment naviguer vite », *Bateaux*, N° 529, 2002, p. 56.

soignée. Enfin, l'option quille relevable permet de réduire le tirant d'eau pour s'approcher des côtes sans nuire aux performances »[1].

De la même façon, le jeune architecte Tanguy Le Bihan, inspiré par l'*Armagnac* de Philippe Harlé, présente le projet du *TBL 840*, voilier de haute mer avec carré arrière, « conçu pour un usage personnel qui pourrait bien séduire d'autres skippers »[2].

L'architecte Pierre Rolland conçoit des voiliers de croisière également remarqués pour leurs simplicité, performance, évolutivité et confort à la mer. Le *Filo*, biquille de 8 m 20 construit par GL Composite concurrence directement le *RM 800*. La référence aux bateaux de Philippe Harlé est également de rigueur : « Avec ses hublots en plexi boulonnés, les arrêtes de cockpit et ses cale-pieds un peu massifs, le bateau traîne avec lui une image d'Armagnac un peu vieillotte. Sur le plan de l'efficacité, la comparaison avec le cru Harlé reste flatteuse. Il règne sur le Filo le même équilibre qui a fait la réputation de ce "best of" encore très prisé, un sens commun de fonctionnalisme et de l'efficacité. Ce parti pris, si souvent abandonné aujourd'hui, rappelle qu'en mer c'est souvent de la simplicité que naît le plaisir »[3]. L'aménagement intérieur de la « mobylette » est décrit comme « lumineux et entièrement décloisonné, traité avec un souci de simplicité qui ne nuit pas au confort, bien au contraire ».

L'année suivante, l'architecte dessine le *Django*, d'une longueur de 7 m 50 et doté d'une quille relevable. Depuis 2005, il est adopté dans sa version biquille comme bateau-école par le Centre nautique des Glénans. Le *Yaka 6.50*, construit par le chantier Marée Haute, est proposé en biquille afin de faciliter l'échouage et réduire le tirant d'eau : « L'intérieur est intelligemment agencé avec un lit clos à l'avant et deux couchettes latérales décalées pour installer un coin cuisine à bâbord. Très stable de route avec ses deux safrans et ses deux quilles, le Yaka est très bien adapté à la balade côtière pour deux à quatre personnes. »[4] Avec deux mètres de plus, le *Malango*, construit par Idbmarine, dessiné pour la croisière côtière rapide, dispose d'un rangement pour l'annexe sous le vaste cockpit. Le succès de ces bateaux au confort marin, se référant à l'architecture de Philippe Harlé, tient aussi à leurs bonnes performances en vitesse.

La course en haute mer : sésame et cadre conceptuel des croiseurs marins

Comme leurs homologues d'après-guerre, les jeunes architectes des années deux mille s'inspirent de la conception des voiliers de course conçus pour la haute mer et menés en équipage réduit pour faire des bateaux de croisière sûrs, facilement maniables en solitaire et rapides. Créer un mini-croiseur de haute mer est aussi le moyen privilégié, pour un jeune architecte, de se faire connaître : « Pour se lancer sous son nom, la recette n'a pas changé : dessiner un bateau de course qui gagne ou marque les esprits. Les ingrédients d'un bon bateau de croisière ne sont pas forcément les mêmes que ceux d'un voilier de régate réussi, mais ce n'est pas totalement illogique : la compétition est une école de la rigueur et le succès en course apparaît comme une garantie de talent et de sérieux. Il apporte aussi de la notoriété. La

[1] Rémi TRISTAN, « Bepox 850. Priorité aux performances », *Bateaux*, N° 534, 2002, p. 49.
[2] « TBL 840. Carré arrière, un pari très audacieux », *Loisirs nautiques*, N° 417, 2006, p. 19-19.
[3] Pierre-Marie BOURGUINAT, « Filo : le goût de l'essentiel », *Loisirs nautiques*, N° 358, 2001, p. 48-51.
[4] « Croiseurs de 5,50 à 6,75 m », *Bateaux* N° 583, 2006, p. 104.

Transat 6.50 est logiquement le terrain d'expression privilégié des jeunes concepteurs désireux de se faire un trou »[1].

En 2000, l'architecte Jean-Pierre Villenave fait construire par Espace bois le *Turbo 950 SP*, voilier de croisière rapide « directement inspiré des 60 pieds open » : « Avec un potentiel de vitesse au-dessus de la moyenne, un pont et un cockpit très confortables à la gîte, des manœuvres simples et faciles, et un intérieur conçu d'abord pour vivre en mer, voilà un voilier avec lequel croisière peut être synonyme de longues traversées agréables, et pas seulement de vie au port. Il suffit juste d'accepter de vivre dans un espace très peu cloisonné et dans lequel la hauteur sous barrots est légèrement inférieure à ce qui se fait en général pour un croiseur de cette longueur. »[2]

En 1996, Pierre Rolland dessine le *Pogo* d'après la carène du prototype vainqueur de la Mini-Transat de 1993 et en respectant les contraintes de la jauge propre à cette épreuve de course en haute mer : francs-bords importants, insubmersibilité et capacité de redressement. Fort du succès du *Pogo 6,50*, l'architecte conçoit des voiliers plus grands, comme le *Pogo 850* et le *Bongo*, inspirés des carènes de course-croisière : « L'effet "fun" a engendré une génération de coureurs amateurs qui privilégient la navigation aux mouillages, la vitesse au confort, l'ergonomie du cockpit plutôt que l'eau sous pression »[3].

Une fois le succès commercial amorcé, les petits chantiers développent, à l'instar des grands, une logique de gamme et recourent au travail d'un designer pour mettre en valeur les bateaux produits. En effet, le *Pogo 850* partage avec le *RM 880* un « style rustique – lit breton à l'avant et local technique à l'arrière » : « Que ce soit sur le Pogo ou sur le RM, il y a déjà une raison de se réjouir : voilà des bateaux non-conformistes, simples et fonctionnels avant tout »[4]. Le designer et architecte d'intérieur Patrick Roséo a donc été sollicité pour travailler sur les aménagements du *Pogo 850* afin de contrecarrer cette image de rusticité.

Si les petits chantiers, en grandissant, adoptent les stratégies de développement des plus grands (gamme, design, bateau amiral), leur manière de procéder rompt radicalement avec la conception des bateaux en série dont le programme est élaboré en fonction d'une demande théorique mise en évidence par les équipes marketing. Les responsables des chantiers Structures et 3C Composite, construisant ces nouveaux bateaux au confort marin, disent tous deux avoir imaginé ces voiliers comme pour eux-mêmes. Ce n'est que dans un second temps, avec le succès, qu'une construction en série est envisagée.

Pour Christian Bouroullec, directeur du chantier Structures, le voilier de course doit être polyvalent : en effet, « n'étant pas lui-même un régatier pur et dur, il est très attaché à l'idée qu'un voilier ne doit pas avoir pour seule finalité la compétition, et que son utilisation ne doit pas s'arrêter une fois le ligne d'arrivée coupée »[5]. Ainsi, le modèle de la carène des « mini-transateux » est, au cours des années deux mille, systématiquement transposée aux petits croiseurs. Elle est sans élancements, munie d'une étrave droite et pincée et d'un arrière très large permettant d'y disposer une couchette double, en travers du voilier sur les plus petites longueurs. Il s'y ajoute un gréement privilégiant la grand-voile, souvent à fort rond de chute.

[1] Frédéric AUGENDRE, « Profession architecte », *Voiles et voiliers*, N° 461, 2009, p. 113-114.
[2] Rémi TRISTAN, « J'ai barré Turbo 950 SP. La croisière rapide tout en bois », *Bateaux*, N° 509, 2000, p. 52-53.
[3] Dominic BOURGEOIS, « Génération Mini », *Bateaux*, N° 542, 2003, p. 28.
[4] Bernard RUBINSTEIN et Sébastien MAINGUET, « 100 milles à bord. Le Pogo 8,50 face au RM 880 », *Voiles magazine*, N° 126, 2006, p. 72.
[5] Daniel BARLE, « Visite de chantier : Structures, objectif course-croisière », *Bateaux*, N° 571, 2005, p. 262.

Le *Corsaire*, petit voilier de 5 m 50 dessiné par Jean-Jacques Herbulot au début des années cinquante est remis au goût du jour, construit en contreplaqué époxy sous vide par le chantier Yorc. Insubmersible, il est qualifié en 2002 de « deux chevaux des mers » pouvant « prétendre à l'éternité »[1]. Martin Defline dessine avec *le Tonga 6*, voilier de 5 m 75 à deux dérives-quilles pivotantes, une « version moderne du Corsaire de nos rêves d'antan » : « Un voilier performant, léger, facile à transporter et assez habitable pour la croisière côtière. »[2] En 2007, il crée *Héol 7.4*, un voilier de 7 m 50 insubmersible dont les quilles relevables, grâce à un système hydraulique, permettent au propriétaire de transporter son bateau et de le mettre lui-même à l'eau, afin d'éviter le problème de la location d'une place au port.

En 2008, Eric Henseval propose le *Souriceau*, construit au chantier naval de l'Otarie. D'une longueur de 4 m 75, il se présente comme le plus petit croiseur contemporain pouvant affronter la haute mer. Insubmersible, il renoue avec le thème du « coffre-fort » imprenable et ne craignant pas la mer, cher aux petits voiliers anglais du JOG, dans les années d'après-guerre. Le bateau peut en effet être barré de l'intérieur. Pour lui assurer une bonne visibilité, l'architecte propose des bulles en Plexiglas comme celle qu'Éric Tabarly installa sur *Pen Duick II*, bulle disposée ensuite par Jean-Jacques Herbulot sur le *Mousquetaire Club*, dans les années soixante-dix : « En rehaussant son assise avec un coussin, le barreur à l'intérieur pourra passer la tête par l'une des deux bulles en Plexiglas et surveiller ses voiles et la mer. Pas de descente prévue, mais un trou d'homme autour duquel toutes les manœuvres reviennent. Debout dans ce trou, le skipper est calé au niveau de la taille et peut même réaliser, en théorie, un changement de voile en roulant le petit solent pour envoyer un foc, sans aller sur la plage avant. Bien sûr, barrer ou manœuvrer peut toujours s'effectuer depuis le cockpit par beau temps »[3]. Le *Souriceau* possède aussi des qualités de croiseur côtier : il est transportable et peut s'échouer facilement sur sa quille à bulbe relevable et ses deux safrans.

Patrick Viau, « jeune architecte-designer dont on s'arrache le talent dans les grands chantiers »[4] a procédé de la même manière pour concevoir son *Chat Noir*, voilier fait pour le large, insubmersible, d'une longueur de 3 m 99 : « Avec Chat Noir, j'ai réalisé mon bateau, celui dont je rêvais depuis tout petit. Je suis parti de l'idée d'un Canoë International en me disant que je dormirais bien à bord, bref j'ai voulu tout mettre dans mon bateau. Je l'ai construit dans le jardin de mes parents après bien des années de réflexion ». Le voilier bénéficie de conceptions architecturales innovantes – quille basculante au bulbe de torpille, mât aile rotatif, grand voile et foc à corne et bout de dehors de trois mètres – et se manie « comme un catamaran » : « On gère tout au chariot, et on garde le foc à contre pour les virements de bord ». Le micro-croiseur ne s'adresse donc pas à des novices.

Les bateaux conçus « comme pour soi-même » à partir des années quatre-vingt renouent avec la navigation d'agrément, privilégiant le plaisir en navigation au détriment de celui au port. Néanmoins, deux types de conceptions se distinguent : l'une se réfère explicitement à la course en haute mer à bord de petits bateaux, l'autre à la croisière, même si les performances en vitesse ne sont pas négligées. Le succès remporté par les voiliers de mer performants pousse les constructeurs à adopter une logique de développement semblable à celle des « grands » chantiers : création d'une gamme – le même type de voilier à succès est proposé en différentes longueurs - avec un « voilier amiral » - le plus grand et donc le plus cher - qui représente alors l'ensemble de la gamme, les plus petits modèles se référant

[1] Daniel BARLE, « Corsaire, le mythe redoré », *Bateaux*, N° 532, 2002, p. 96-97.
[2] Jacques ANGLES, « Tonga 6 : un mini-croiseur qui passe partout », *Bateaux*, N° 528, 2002, p. 52-53.
[3] « Les 12 inédits de Paris », *Voiles et voiliers*, N° 453, 2008, p. 166.
[4] Olivia MAINCENT, « Chat noir contre Souriceau », *Bateaux*, N° 613, 2009, p. 54-59.

implicitement aux plus grands. De plus, les aménagements intérieurs sont retouchés par des architectes d'intérieur ou des designers reconnus. Ils renouent alors avec les codes de la décoration domestique : les nouveaux *RM*, par exemple, ne disposent plus de caisses en plastique comme rangements de cuisine mais de placards avec portes.

La conception de petits voiliers économiques, transportables et confortables en mer n'est pas donc pas celle privilégiée aujourd'hui, malgré l'inconfort croissant des ports du littoral, surchargés. À l'aube du 21e siècle, l'éditorialiste de *Voile magazine* interpelle les acteurs du nautisme à ce sujet, malgré les ventes florissantes et les carnets de commandes bien remplis : « Définitivement catalogués du côté des jamais contents, nous regretterons seulement que durant cette période euphorique les chantiers français n'aient pas profité du prestigieux Salon de Paris pour innover dans le secteur des petites unités à prix abordables. Mettre le pied à l'étrier à une nouvelle génération d'acheteurs pourrait s'avérer payant un jour ou l'autre. A force de grimper en taille, on en vient à considérer que le nouveau Jeanneau 26 pieds, admirable dans bien des domaines, est un modèle d'entrée de gamme… à près de 300 000 F tout de même ! »[1].

Les petits bateaux aux qualités marines n'apparaissent pas comme un objectif de production légitime mais comme un moyen, pour des navigateurs, de se lancer dans une carrière professionnelle d'architecte ou de constructeur naval. Il s'agit maintenant de s'interroger sur les ressorts de la production de bateaux sans cesse plus grands, plus rapides, plus confortables, plus équipés et donc plus chers ainsi que sur la fascination qu'ils exercent et le lien avec l'idéologie du « progrès », figure de la modernité s'incarnant dans les objets qui, eux-mêmes, nous subjectivent.

2) Concilier confort en mer et confort domestique : un luxe marin

Le développement du confort au port au détriment de celui en mer devient un sujet épineux dans les années soixante-dix. Des constructeurs français se démarquent de la construction en série de voiliers polyester associant performances et confort domestique sans se soucier du confort à la mer. Ils se lancent ainsi dans la conception de bateaux distinctifs, tant par leur prix que par leur volonté de concilier des qualités apparaissant contradictoires : le confort à la mer et celui au port.

Se distinguer avec un bateau qui navigue

Le constructeur Michel Dufour confie « son admiration pour les architectes américains qui, à taille égale, dessinent des bateaux beaucoup plus volumineux que les nôtres. Avec le Dufour 35, il n'a plus rien à leur envier et aucun 35 pieds existant ne paraît aussi étoffé que ce sloop qui atteint 3,48 m au maître bau, mais surtout dispose d'un franc-bord inhabituellement important »[2]. Le journaliste Jacques Monsault considère que l'atout du voilier, d'une longueur de 10 m 75, est de concilier « confort en mer et au port sans aucun compromis ».

[1] William BOREL, « A quand les p'tits voiliers ? », *Voile magazine*, N° 37, 1999, p. 6.
[2] Jacques MONSAULT, « A la barre du Dufour 35 », *Bateaux…, op. cit.*

En effet, si le carré propose cinq couchettes au port, en mer, trois personnes peuvent y dormir par tous les temps : « En position de jour, les planches à roulis des couchettes supérieures deviennent des dossiers masquant les équipets et les tiroirs derrière les couchettes inférieures ». De même, « le poste avant, généralement aussi peu agréable en mer qu'au port, devient au mouillage, dans le Dufour 35, une très bonne cabine, avec une vaste couchette double et l'isolement convenable pour en profiter ».

La volonté de se distinguer des plaisanciers sédentaires et de répondre aux attentes d'une élite sociale et financière s'exprime clairement dans les publicités. À bord du *Dufour 3800 Frers* – c'est-à-dire dessiné par German Frers, architecte naval argentin réputé pour ses plans ayant remporté des victoires en course, le chantier vante l'installation d'une « mini-chaîne stéréo Pioneer » : « A bord, Beethoven, Mozart, Springsteen, Schubert et Vangelis sont aussi du voyage. La 39e Symphonie embrase la mer et le vent nous entraîne à l'aventure. Nous sommes seuls au monde »[1].

D'autres chantiers, dont celui d'Henri Wauquiez, produisent à partir des années soixante-dix des voiliers de haute gamme alliant confort en mer et au port, dans la lignée de ceux participant aux courses en haute mer dans l'entre-deux-guerres, alliant qualités marines et dernier cri du confort moderne domestique. Le constructeur décline dans ses publicités les qualités de ses voiliers « confortables », conçus « pour ceux qui naviguent », à la différence des autres, restant au port.

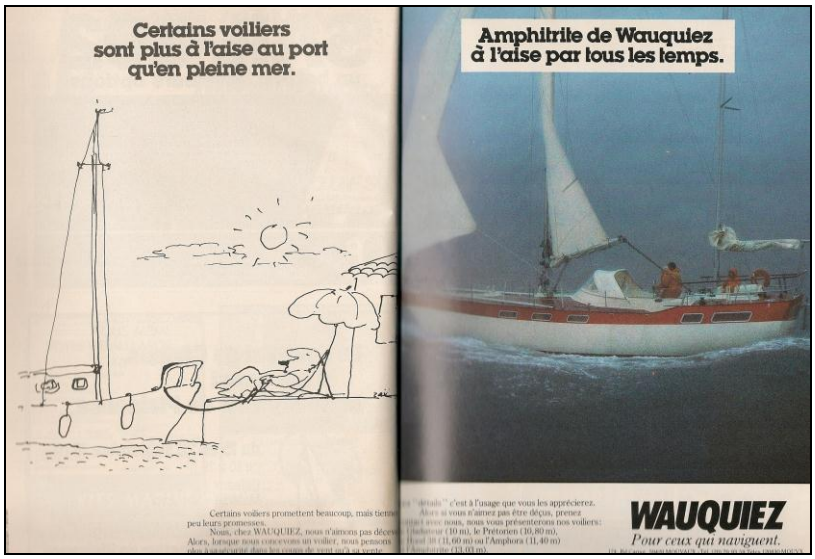


Figure 207 : Publicité du chantier Wauquiez pour l'*Amphitrite,* voilier de 13,03 m de longueur : « Certains voiliers sont plus à l'aise au port qu'en pleine mer. Amphitrite de Wauquiez, à l'aise par tous les temps. Wauquiez, pour ceux qui naviguent ». *Bateaux*, N° 255, 1979, p. 32-33.

Si le *Gladiateur*, construit par le chantier, possède toutes les qualités marines induisant une navigation confortable – « Il est raide à la toile et gîte moins qu'un autre bateau. Sa grande stabilité et sa puissance donnent de la douceur à ses mouvements et sa carène ne tape jamais » -, il est aussi équipé des éléments du confort moderne les plus élaborés et ne se contente pas du confort domestique minimum – « Nous avons voulu préserver le grand volume intérieur sans entasser trop de couchettes. On se déplace sans problème et on respire […]. Une ventilation bien étudiée et une circulation d'air entre le pont et son doublage suppriment pratiquement toute condensation. Confortable, parce que le four, le grill, la douche, l'eau sous pression, le ramasse-miettes, la poubelle et même les rideaux sont standards. Ceux qui naviguent aiment aussi leur confort ».

[1] Publicité Dufour, *Bateaux*, N° 293, 1982, p. 8-9.

Figure 208 : Publicité du chantier Wauquiez pour le *Gladiateur,* voilier de 10 mètres : le « confortable » « pour ceux qui naviguent ». *Bateaux,* N° 248, 1979, p. 25.

Si la conception de ces voiliers s'inspire directement de celle des bateaux de haute mer de l'entre-deux-guerres, elle n'obéit cependant pas aux normes dictées par la course-croisière sportive et performante qui s'est développée en France dans les années d'après-guerre, favorisant la conception de voiliers plus légers, nécessitant un équipage nombreux et dépourvus des équipements de confort domestique non nécessaires en course. Les constructeurs de ces voiliers confortables tant en mer qu'au port veulent se différencier de la stratégie de chantiers comme Jeanneau, Bénéteau ou Mallard, voulant conquérir un large marché en baissant les prix de voiliers associant carène de course et habitabilité. Il s'agit de produire « des bateaux faits pour naviguer !!! Une idée fixe chez Wauquiez – la moindre des choses diront certains – oui, la moindre des choses, mais ce n'est pourtant pas si simple. A une époque où les maîtres mots sont compétitivité, rendement ou productivité, beaucoup ont pensé qu'un bon prix au mètre ou au kilo suffirait pour vendre un voilier. Et c'est vrai, cela suffit pour le vendre ; mais pour qu'il navigue ? »[1].

Cette conception s'écarte aussi résolument des navires-écoles privilégiant exclusivement le confort à la mer, au détriment de celui au mouillage ou au port. Renouant avec le confort des grands bateaux des années trente, le « confortable » proposé par les chantiers Dufour et Wauquiez n'est pas à la portée de toutes les bourses. S'agit-il d'un luxe ? « Non, simplement l'observation des véritables conditions de vie en croisière et la volonté de résoudre au mieux tous les problèmes ». Des aménagements de pont nécessaires au confort et à la sécurité en mer, proposés en option par les chantiers concurrents – ou bien qui ne sont pas proposés du tout, laissés à l'initiative des propriétaires – sont ici « de série » : lignes de vie - « que dirait-on d'une voiture livrée sans ceinture de sécurité ? » -, mains courantes, sangle de maintien pour cuisiner en mer et toiles anti-roulis.

Le chantier Amel perpétue également cette conception de la navigation confortable au port et en mer depuis les années soixante-dix. Le gréement de ketch divise la voilure du bateau et en facilite le maniement. Le cockpit central est protégé par une capote et un pare-brise. Les voiles sont toutes équipées d'un système d'enrouleur. Les aménagements intérieurs disposent de tous les éléments de confort domestique comme, aujourd'hui, d'une machine à laver et d'un écran de télévision. Ils sont néanmoins toujours praticables en mer, les

[1] *Bateaux*, N° 259, 1979, p. 4-5.

couchettes doubles présentant des systèmes pour les diviser et former ainsi des couchettes de mer, à la différence de la plupart des autres chantiers.

Figure 209 : Publicité pour le *Meltem*, des chantiers Amel : « Meltem, le voilier d'exception… votre sécurité, votre confort : l'obsession ». *Bateaux*, N° 200, 1975, p. 1.

Léon, interrogé en 2003, propriétaire et skipper talentueux de voiliers de course-croisière dans les années cinquante, considère le constructeur Henri Amel comme « le grand chef des aménagements en général des bateaux. Pas forcément pour la course mais pour la ballade » :

> Amel, c'est un type génial. Je le connais depuis toujours en fait. Il est retiré. Maintenant, il a 90 ans je pense. Mais c'est un type qui n'a jamais fait de courses : il était contre. C'est marrant, je ne sais pas pourquoi… Mais c'est un type qui a su intégrer – il a beaucoup navigué mais sans faire de courses – il a su intégrer dans ses bateaux les conceptions quelquefois opposées les unes aux autres, pour faire des aménagements formidables. Je dois dire actuellement – je ne navigue plus pratiquement – mais j'ai un de mes amis qui a un *Super Maramu 2000*, c'est un bateau fantastique. Alors ça, vraiment ! Parce que les bateaux d'Amel, nous on les considérait avec un certain mépris parce que ils ne marchaient pas : « Les bateaux Amel, ce sont des veaux ! » Ils n'avancent pas, ils ne remontent pas beaucoup au près, m'enfin, c'est normal par rapport à mon bateau de course ! Alors Amel disait : « Moi je ne fais pas la course, moi ce que je veux, c'est que les gens soient confortables à bord ». Ce n'était pas tout à fait exact ce qu'il disait. Il parlait confort au port mais il y avait le confort en mer, quand même, ça compte. Alors finalement, maintenant, il est arrivé à créer des bateaux – *Super Maramu 2000* pour moi c'est la quintessence – parce que c'est un bateau qui marche très bien, qui a un dessin de coque très intéressant, il est très volumineux, c'est un bateau de 16 mètres, qui est très large. Il a un aménagement somptueux à l'intérieur et alors la cuisine, alors ça, j'ai jamais vu une cuisine aussi extraordinaire, il y a une machine à laver le linge, une machine à laver la vaisselle dans le bateau, total, il y a tout-tout-tout-tout-tout ! Il y a un désalinisateur pour l'eau de mer, il y a un bac à eau douce, qui ne fait que 18 litres mais en plus il fait de l'eau douce tous les jours avec son désalinisateur. Il a installé un moteur de propulsion qui fait 200 et quelques CV et il a un groupe électrogène qui est pratiquement de la même puissance pour justement alimenter en énergie électrique tout le matériel qui est à bord. Alors, il y a des gens, lorsque j'ai eu l'occasion de parler de ce *Maramu 2000* et des croisières que l'on avait faites à bord, des amis, qui m'ont dit : « Ah,

mais toi, tu dis ça ! » Moi j'étais considéré comme un type qui cravachait. J'ai fait énormément de courses. Evidemment, j'ai fait un certain nombre de courses très dures. [Récit d'une course avec démâtage]. Mais malgré tout on a très bien pu faire la cuisine dans le bateau [de course] alors qu'on était dans des conditions très inconfortables. Il n'y avait pas tellement de bateaux bien équipés comme ça. Mais maintenant, ben justement un type comme Amel a fait des progrès formidables, il a eu une très bonne influence sur la plupart des constructeurs qui maintenant sortent des bateaux dans l'ensemble qui sont quand même mieux. Mais c'est pas toujours le cas parce que Bénéteau par exemple fait de très bons bateaux, j'ai fait une traversée de l'Atlantique sur un Bénéteau il y a quelques années, une de mes dernières sorties, on a navigué pendant 18 jours, 19 jours : on avait une cuisine lamentable, c'était… très très nul… alors que le bateau était très rapide, excellent, pour naviguer, si vous voulez, mais du point de vue des aménagements intérieurs, c'était nul ! Vraiment nul ! C'était un de mes équipiers qui avait ce bateau, ben, je lui dit : « Tu sais mon vieux, il y a des progrès à faire au point de vue des aménagements ! » Alors nous, évidemment, on est très entraînés, alors ça nous était un peu égal mais ce n'était vraiment pas confortable et ça c'est long, une vingtaine de jours sans aucun confort ! Pour faire la cuisine, il fallait vraiment… Quand vous traversez l'Atlantique, avec les Alizés, vous roulez beaucoup car vous êtes presque tout le temps avec des allures portantes. C'était du sport de faire la cuisine. Ça, je m'en souviens. Donc c'est très important d'avoir un bon aménagement. Et alors, pour revenir à Amel, qui a fait des choses formidables. Par exemple, il a fait un frigo qui s'ouvre par le dessus ! C'est aussi simple que ça ! Si vous l'ouvrez par le côté : tout se casse la gueule, forcément, donc si vous l'ouvrez par-dessus tout va bien. Le congélateur aussi, s'ouvre par le dessus. Tout ce qui était évier, etc., système à cardan, tout très bien conçu, même par très mauvais temps, on arrivait à faire la cuisine. Je me rappelle en Baltique, on s'est fait drôlement secoué, ça ne nous empêchait pas de faire la cuisine sans problèmes, sans difficultés. […] Ah oui il y a les couchettes aussi. Alors ça c'est très important. Parce que les gens, maintenant, ils arrivent au Salon nautique ou ailleurs : « Ah, un bateau ! On peut mettre combien de couchettes là-dedans ? » Il n'y a que ça qui les intéresse. Alors quand on leur dit « Il y a huit couchettes », ils sont contents ! Dans un bateau de huit mètres… non mais ça ne tient pas la route ! Un bateau ce n'est pas un dortoir ! Un bateau est fait pour trimballer le nombre de gens, un minimum de gens dans des conditions confortables ! Et non pas un maximum dans des conditions inconfortables ! C'est souvent le cas. [Couchettes peu accessibles, dangereuses car sans système anti-roulis ou couchettes doubles inadaptées à la mer] Alors avec les grands bateaux genre *Maramu 2000,* on a des couchettes assez larges mais il y a quand même des planches à roulis qu'on a installées. Il y a tout ce qu'il faut. Alors, pour réduire la largeur on met la planche à roulis et puis vous avez des coussins qui font toute la longueur de la couchette que vous pouvez mettre, qui ont cette épaisseur-là à peu près, qui servent à vous appuyer dessus. Ils appuient sur la planche à roulis qui est en bois par exemple, et vous, vous vous appuyez sur ces coussins. C'est confortable et en même temps ça réduit la largeur utile de la couchette. Ce sont des détails mais des détails qui comptent vraiment dans l'aménagement des bateaux. À mon point de vue, ça compte beaucoup. […] Il y a la conception et la réalisation. Et Amel c'est quelque chose de magnifique. Faut dire aussi que ça coûte cher ! Un *Maramu 2000*, quand il l'a acheté, mon copain, trois millions deux cent mille. Ça vaut peut-être quatre millions maintenant. C'est beaucoup d'argent. Mais il y a en échange la qualité extraordinaire. Alors dans les petits bateaux, qui vous intéressent peut-être plus, il y a eu des progrès de faits, c'est vrai, mais moi je ne m'intéresse pas spécialement aux petits bateaux. […] Ça ne m'intéresse pas le camping à bord. Je préfère à ce moment-là avoir un petit bateau qui n'a aucun aménagement mais qui fasse de la régate. Mais les tout-petits bateaux-maisons ça ne m'intéresse pas tellement. Mais je comprends que ça puisse plaire à certains. [1]

[1] Extrait d'entretien enregistré avec Léon à son domicile, 2003.

Figure 210 : Cuisine du *Super Maramu 2000*, d'une longueur de 16 mètres, construit par les chantiers Amel. « Aperçu de l'équipement standard : groupe électrogène 7 kw, réfrigérateur, congélateur, micro-ondes, réchaud/four inox, combiné lave-linge-sèche-linge, lave-vaisselle », Photographie S. Josso, Grand Pavois de La Rochelle, 2004.

L'émerveillement de Léon, ancien coureur au large, surprend beaucoup les personnes qui le connaissent pour ses succès en course. Si les bateaux Amel ne sont en effet pas conçus pour la course, ils renouent cependant avec les luxueux voiliers de haute mer de l'entre-deux-guerres – période qui correspond à l'enfance de Léon -, valorisant tant les performances en vitesse que celles en matière d'équipements domestiques. Ces deux domaines sont en effet les lieux où se manifeste et se mesure le « progrès » technique triomphant. Alors encore réservée aux classes supérieures, la technologie domestique n'est pas encore dévalorisée et associée au domaine féminin. Elle fait encore partie des préoccupations légitimes du yachtsman.

Confort et progrès

Le confort de ces voiliers peut être défini comme un confort machinisé et technicisé, des équipements tant domestiques que de navigation suppléant aux efforts physiques. Ainsi, dans une publicité de 1984, le chantier Amel entend créer « la navigation de l'avenir : plus de changement de foc, plus de prises de ris, plus de difficiles manœuvres de tangons et des coulisseaux d'écoute de foc réglés du cockpit » c'est-à-dire plus besoin de se déplacer le long des passavants.

Le « progrès » apporté par cette conception du confort consiste à libérer l'individu de tâches physiques jugées astreignantes. Il répond en cela à la définition du confort bourgeois du 19^{e} siècle, transformé dans les années trente en confort domestique moderne rationalisé nécessitant un réseau produisant et véhiculant les différents flux d'électricité, d'air, de lumière, d'eau, de chaleur et de froid. Bien que la propulsion à la voile ne nécessite pas d'autres sources d'énergie, la consommation énergétique à bord de ces bateaux équipés de

tout le confort moderne est élevée. Le « tout confort » est ici proche du luxe, c'est-à-dire de l'équipement dépassant les limites du nécessaire.

Au milieu des années quatre-vingt, la revue *Bateaux* met en garde contre les « bateaux-gadgets »[1] où les équipements domestiques peuvent être source d'inconfort, voire de danger. Dans une logique de confort utile, plus bourgeoise qu'aristocratique, il convient donc de repérer quel nouvel équipement, issu du « progrès » technique, « permet de libérer le navigateur et l'équipage de contraintes peu séduisantes ». En effet, gare au piège du superflu : « Si à chaque programme de navigation et à chaque bateau correspondent des matériels utiles, on a vite fait aussi de tomber dans le superflu. Il est en effet très facile aujourd'hui de donner à un petit croiseur de huit mètres l'apparence d'une navette spatiale, à grand renfort de cadrans lumineux et de bip-bip sonores. En ce cas, tout le charme mystérieux de la voile disparaît devant les seuls attraits d'un jouet électronique sophistiqué. »[2]

Les équipements proposés aux plaisanciers ne cesseront pourtant pas de se perfectionner, issus tant des innovations techniques domestiques que de celles de la course. Ainsi, en 1984, les enrouleurs de focs sont considérés comme apportant « un confort indéniable » : « Aussi bien à l'appareillage que pendant les changements de voilure en mer, rapidité et moindre effort – même pour une personne seule – donnent incontestablement l'avantage du système enrouleur »[3]. Les inconvénients du système ne sont pas développés, comme par exemple les performances moindres d'un génois enroulé, notamment au près, ce qui peut entraîner une baisse notable de la maniabilité du bateau et de sa capacité à remonter au vent.

En 1987, *Bateaux* titre : « Pas de trêve dans la guerre de l'électronique »[4] entre les fabricants, de plus en plus nombreux. Les plaisanciers ont donc le choix tant pour la navigation - navigateur par satellite, radiotéléphone, VHF, et BLU – que pour l'équipement domestique car « le confort aussi passe par l'électronique : pour offrir sur un voilier le meilleur confort, meubles et vaigrages dissimulent un équipement de plus en plus complexe » : déssalinisateur, groupe électrogène, chargeur solaire, répétiteur, convertisseur, répartiteur de charge, détecteur de niveau, testeur électronique de fuite, chauffe-eau, chargeur de batterie, alarme de protection, tableau électrique, guindeau électrique, etc.

Figure 211 : Publicité pour instruments électroniques, pilotes automatiques, radio et VHF Navico : « Naviguez chic ! », in *Bateaux*, N° 371, 1989.

[1] Didier MAUPAS, « James Bond contre Moitessier », *Bateaux…, op. cit*.
[2] « Voile et progrès », *Bateaux*, N° 310, 1984, p. 55.
[3] Olivier LE CARRER, « Les enrouleurs : une bonne réduction », *Bateaux*, N° 312, 1984, p. 111.
[4] *Bateaux*, N° 354, 1987, p. 126-131.

Les équipements électroniques font partie du confort distinctif, c'est-à-dire du luxe ostentatoire : « Le summum de l'élégance et du plaisir de naviguer reste pour tout plaisancier la maîtrise et la précision dans tous les domaines de la navigation. […] Représentant le top niveau des technologies actuelles, le micro-ordinateur du système 200C vous donnera toutes les informations dont vous aurez besoin sur le vent, la vitesse, la profondeur, pour optimiser vos performances et faire une navigation rigoureuse. »[1]

Peu à peu, les machines se substituent au navigateur, qui n'a même plus besoin de sortir sur le pont pour naviguer. En 1990, un dossier rédigé sur les équipements de luxe promeut le concept de « la mer en chaussons » : « Lorsqu'on est confortablement installé à sa table à cartes et que le bateau taille sa route sous pilote automatique, il est désagréable d'être obligé de sortir sur le pont pour voir si tout se passe bien ; sachez que pour 16 000 F un ensemble vidéo avec caméra de pont étanche vous permettra de visualiser de l'intérieur du bateau tout ce qui se passe sur le pont. »[2] Six ans plus tard, le micro-ordinateur portable est embarqué : « Equiper son bateau d'un ordinateur n'est plus du domaine de la fiction. Les logiciels se développent, les mers du monde entier sont aujourd'hui disponibles sur disquettes ou CD-Rom. »[3] Les logiciels de navigation facilitent le travail du skipper, véritables « second à bord »[4]. En 2008, il est possible d'équiper son navire d'une « souris trackball étanche et écrans E-SV »[5] permettant d'installer la centrale de navigation sur le pont, de télécommandes étanches et flottantes pour guindeaux et propulseurs d'étrave et d'une « poulie Wi-Fi » avec capteur de charges transmettant à l'ordinateur les informations sur les forces de traction subies. Le magazine *Voiles et voiliers* parle de « délocalisation électronique » de la table à cartes : « Avec la raréfaction de la carte papier, la table à cartes tend à disparaître des bateaux dont le programme est la croisière classique. Elle se délocalise alors sur les écrans électroniques du carré et surtout du cockpit. Le traceur intégré au pupitre de la barre à roue devient le lieu principal de la navigation. »[6]

Confort et luxe

Ce type de voiliers est réservé à une classe de plaisanciers disposant d'un capital économique important. Alors que les bateaux bon marché, neufs ou d'occasion, disposent soit de confort à la mer et non de confort au port, ou bien, à l'inverse, de confort au port mais pas de confort en mer, les chantiers comme Amel offrent les deux. Néanmoins, cela a un prix : naviguer confortablement devient un privilège revendiqué comme tel. Le luxe n'est plus la vitesse de navigation mais le confort domestique au port comme en mer, entendu comme la facilité des tâches sur le pont et dans la cabine : « Pour se détendre au soleil, pour cuisiner "comme chez soi ", pour déjeuner "au large", pour dormir à l'aise… La "qualité de la vie", c'est aussi savoir vivre, savoir goûter sa liberté dans l'action comme dans les loisirs, ce n'est pas donné à tout le monde… Mais Henri Amel n'a jamais construit le Meltem pour tout le monde ! »[7]

[1] Publicité Navico, *Bateaux*, N° 371, 1989.
[2] Albert BREL, « Luxe : les sommets de l'équipement », *Bateaux*, N° 385, 1990, p. 126.
[3] « Un micro-ordinateur à bord », *Bateaux*, N° 457, 1996, p. 108-115.
[4] Publicité Max Sea, *Bateaux*, N° 527, 2002, p. 41.
[5] Albert BREL et Sébastien MAINGUET, « Les nouveautés 2008 : quelle inventivité ! », *Voile magazine*, N° 145, 2008, p. 46-47.
[6] Olivier CHAPUIS, « Tables à cartes : la délocalisation électroniques », *Voiles et voiliers*, N° 543, 2008, p. 198-199.
[7] Publicité du chantier Amel, *Bateaux*, N° 213, 1976.

La largeur des bateaux américains n'est pas la seule source d'inspiration des chantiers français rompant avec l'idéal de la performance. Dans les années soixante-dix, le confort à l'anglaise, privilégiant les « salons de pont » nommés avant-guerre « deck-house », apparaît sur le marché français. Le *Voyager 30*, dessiné par Angus Primrose, offre ce confort d'habitation avec vue sur mer : « Les constructeurs d'outre-Manche ont découvert bien avant les nôtres les avantages du salon de pont sur un voilier de croisière. Le Voyager 30 de l'architecte Angus Primrose représente le type même du croiseur dessiné pour la qualité de vie à bord. Alors que de nombreux voiliers de croisière modernes empruntent leur silhouette aux machines de course I.O.R., l'architecte du Voyager 30 a misé résolument sur la tradition et l'adaptation au programme [de croiseur tranquille]. »[1]

À la fin des années soixante-dix, le chroniqueur de la revue *Bateaux* semble cependant partagé sur la légitimité « marine » de ce choix architectural : « La hauteur sous barrots à l'entrée impressionne le visiteur (1,96 m) et les grandes baies vitrées autour du carré donnent l'impression d'entrer dans une caravane plus que dans un bateau. Pourtant, les aménagements paraissent tout à fait marins […]. Quelques bords à la voile nous ont révélé un voilier bien équilibré, plutôt plus rapide que son aspect confortable le ferait croire. » Un bateau qui ne ressemble pas à une machine de course est-il encore un voilier ou bien devient-il une caravane flottante ?

Ce questionnement montre l'importance de la domination de la course-croisière dans le champ de la navigation sur voiliers, mise en évidence par la sociologue Cécile Créac'h. La course-croisière impose tant les justes manières de naviguer que celles de juger de l'esthétique d'un voilier et même de son appartenance à la classe des « véritables » bateaux, ceci indépendamment de ses qualités marines. Cela explique le choix fait par le chantier Bénéteau de lancer la gamme des First, associant performances en vitesse et confort domestique moderne de petit studio.

Cependant, dans les années quatre-vingt, la conception anglaise du confort à la mer « à base de nombreux détails bien pensés » acquiert peu à peu une certaine légitimité vis-à-vis du modèle de la course-croisière quand ce dernier, lorsqu'il est transposé à la conception de bateaux de croisière, est peu à peu associé à la « frime ». Le *Moody 34*, gros bateau de 10 m 21 dessiné par Bill Dixon, successeur d'Angus Primrose, possède un cockpit central permettant de concevoir une « vraie » cabine arrière avec une hauteur sous barrots d'1 m 80, une banquette et une coiffeuse, à la différence des voiliers français de même longueur. Son volume imposant n'est plus jugé inesthétique : « Ce modèle se présente comme un pur voilier de croisière qui allie volume et confort avec une élégance certaine, sa silhouette puissante profitant de lignes plus tendues ». Pour les journalistes français, habitués aux normes des voiliers de croisière dérivés de ceux de course, il s'agit « de ne pas tomber dans le piège de la caravane flottante ». Le constructeur semble avoir évité cet écueil car le voilier se comporte bien à la mer et avance souvent à plus de six nœuds :

> Il n'est pas offensant pour le chantier de dire en effet que le Moody 34 n'est pas un bateau de jeunes avides de performances et de glisses sauvages. Il s'adresse plutôt aux plaisanciers sages, désireux de disposer d'un matériel fiable sans se référer à la dernière mode. La réussite de son architecte est d'avoir évité le piège de la caravane flottante et obtenu une telle qualité de confort, sans que le Moody ne cesse d'être un vrai voilier, aussi bien à la barre que dans ses aménagements. Il est amusant de constater que notre équipe habituée à naviguer sur des unités de conception plus moderne et, au départ, un

[1] Didier MAUPAS, « Coup d'œil : Voyager 30 », *Bateaux*, N° 259, 1979, p. 85-87.

peu sceptique sur les mérites de ce modèle s'est accordée à lui décerner un avis très favorable avec mention : « gagne à être connu ». [1]

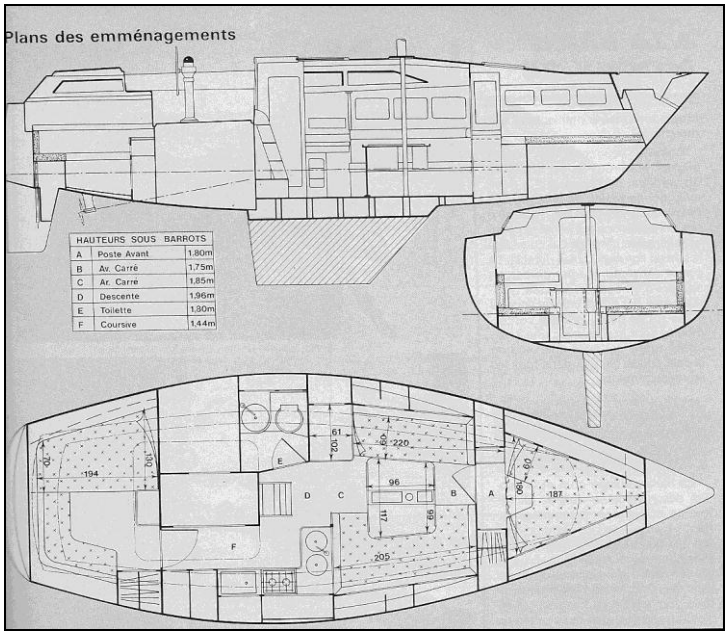


Figure 212 : Plan des emménagements du *Moody 34*, d'une longueur de 10 m 21, dessiné par Bill Dixon et construit par le chantier anglais Moody & Son, disposant d'une « vraie cabine arrière ». *Bateaux*, N° 325, 1985, p. 167.

En France, le chantier Bénéteau élargit sa gamme en lançant les *Idylle*, « la troisième voie », concurrençant ainsi les chantiers alliant confort d'équipement technique domestique et de navigation :

> Imaginez votre voilier. Un voilier différent. Ni course-croisière, ni fifty. L'Idylle 8.80 rappelle ces merveilleux voiliers classiques, dessinés hors des modes passagères. Vous le souhaitez bon marcheur ? L'Idylle profite de toute l'expérience des First Bénéteau. Vous fuyez les bateaux dortoirs ? L'Idylle privilégie le vrai confort d'un équipage peu nombreux : 2 grandes cabines doubles avec 1,82 m de hauteur sous barrots, grande penderie et profusion d'équipets. Vous désirez manœuvrer facilement à deux votre voilier ? Le foc à rouleau, la barre à roue, le puissant diesel de 30cv et le faible tirant d'eau vous le permettent.[2]

Il s'agit aussi pour le chantier de produire des voiliers adaptés au marché américain et éventuellement au « grand départ » circumatlantique dans « le confort et le luxe » domestiques : « Décidément, le haut de gamme a du bon ! On se fait la même réflexion en trouvant, comme chez soi, un interrupteur près de la porte de sa cabine, au lieu d'avoir à chercher dans le noir un plafonnier avec un petit bouton. »[3]

Dans la même idée, à partir de 1986, le chantier sort la gamme des *Océanis*, voiliers équipés du confort moderne et qui ne soient pas de « "faux vrais" voiliers de course supposés offrir le confort douillet d'une maison flottante. Conscient de cette impasse, Bénéteau a eu la sagesse de recibler ses produits en créant la gamme des Océanis, de purs voiliers de croisière,

[1] Jacques MONSAULT, « A la barre du Moody 34 », *Bateaux*, N° 325, 1985, p. 164-173.
[2] Publicité des chantiers Bénéteau, *Bateaux*, N° 303, 1983, p. 1.
[3] Didier MAUPAS, « A bord de l'Idylle 13,50 m », *Bateaux*…, *op. cit.*

tout en accentuant la sophistication sportive des First avec les nouveaux modèles signés Starck »[1]. Une publicité décline les atouts des Océanis : « Partir en Océanis, c'est si facile » ; « Partir en Océanis, c'est retrouver une douceur de vivre, un confort, un espace, un luxe de détails si soignés »[2]. Ces voiliers sont conçus pour être facilement maniés par une ou deux personnes et disposent, entre autres aides à la navigation, de prises de ris dans le cockpit et d'un ferlage automatique de la grand-voile. La jupe arrière est aisément reconnaissable, équipée de « défenses pares-chocs fixes ».

Cet équipement, en apparence anodin, est en fait l'affirmation d'une nouvelle éthique des « justes manières de naviguer », opposée à celle de la course. En effet, laisser des pare-battages à poste ne passe pas inaperçu en plaisance, où l'étiquette, du moins chez les régatiers, veut que ces défenses ne soient posées qu'à la dernière minute contre la coque du bateau lors d'une manœuvre d'entrée de port. De même, il convient de les retirer dès que possible lorsque le bateau prend la mer. Les laisser passe pour une grave faute de goût. Pour le skipper, il s'agit tant de ne pas nuire à l'esthétique des lignes de son navire que de montrer sa maîtrise des manœuvres, les défenses n'étant placées le long des francs-bords que lorsque le bateau accoste au ponton ou à quai. Comme les voiliers du chantier Amel, les *Océanis* rompent avec les codes des justes manières de naviguer des régatiers qui affirment l'importance des manœuvres au sein d'un équipage aux mouvements maîtrisés, coordonnés et réglés comme une machine, les navigateurs faisant corps avec le bateau. À bord des voiliers Amel et des *Océanis*, l'éthique de la navigation ne passe pas par le corps à corps avec le bateau. Au contraire, de nombreuses machines aident et suppléent le navigateur, à la barre, avec le pilote automatique, aux changements de voile d'avant avec les enrouleurs, à la diminution de voilure avec les prises de ris automatiques, au ferlage de la voile avec les enrouleurs, au hissage de la grand voile avec le winch auto-enrouleur et lors des délicates manœuvres d'accostage dans les ports méditerranéens avec les défenses fixées à la jupe et le puissant moteur pourvu d'une hélice tripale, etc. : « Dans l'Océanis 320, tout le progrès est orienté vers la facilité de manœuvre. Il est possible que cette conception très moderne de la croisière heurte un peu les tenants de la tradition, mais il faut admettre que tout est si fonctionnel à bord de ce voilier que l'on s'y sent parfaitement à l'aise. Croisière ne rime pas forcément avec galère. »[3] La publicité n'indique pas que la maîtrise de tous ces équipements demande un réel apprentissage.

Le champ thématique du luxe comme conciliation des conforts, à terre et en mer, est clairement exprimé dans les publicités du chantier, aussi bien pour sa gamme grande croisière que pour celle de régate. Ainsi, les *First* bénéficient d'un luxe tant pour les équipements intérieurs – « boiserie satinée, ébénisterie soulignée de moulures de teck lamellé » que pour ceux de pont – « winchs self-telling, enrouleur de foc, guindeau électrique, échelle de bain » : « Un vrai yacht. »[4] Après la description des qualités marines du voilier, le promoteur conclut : « Au fond, le véritable prestige de se limite pas au luxe » des équipements. En effet, il doit être associé à la possibilité de naviguer, qualité dont sont dépourvus la plupart des petits croiseurs de série de basse et moyenne gamme.

Au milieu des années quatre-vingt, le chantier Jeanneau se lance à son tour dans cette gamme de produits de luxe avec les *Espace* : « Le confort peut être qualifié de "bourgeois" avec deux cabines sans restriction de volume […]. La présentation intérieure, teck et velours, contribue à l'impression d'un bateau tout à fait "comme il faut". »[5]

Le marché est largement ouvert sur l'exportation et notamment sur un nouveau mode de navigation comme le « charter », c'est-à-dire la location de voiliers dans des pays

[1] Didier MAUPAS, « A bord : Océanis 320 », *Bateaux*, N° 374, 1989, p. 88-92.
[2] Publicité Bénéteau, *Bateaux*, N° 376, 1989, p. 1.
[3] Didier MAUPAS, « A bord : Océanis 320 », *Bateaux…, op. cit.*
[4] Publicité Bénéteau, *Bateaux*, N° 316, 1984, p. 1-2.
[5] « Espace 990 : jupe longue et confort bourgeois », *Bateaux*, N° 318, 1984, p. 59.

étrangers. À partir de la fin des années quatre-vingt, les monocoques ont de sérieux concurrents : les multicoques. Les grands catamarans de croisière gîtent très peu, offrant un confort à la mer semblable à celui au port. De plus, la vaste nacelle permet de constituer un grand carré avec vue sur mer, espace de vie situé au niveau du cockpit. Les deux coques latérales reçoivent les cabines, isolées les unes des autres.

Le développement des grandes courses océaniques en multicoques permet de promouvoir une image de performance et donc d'asseoir la légitimité de ces voiliers en tant que « vrais » bateaux : « Catana, le plaisir des performances, le luxe du bien-être. Les joies d'un bateau sensible et efficace, capable de serrer le vent de très près, naviguant vite par petit temps, solide et sûr dans le gros temps : le Catana offre à son barreur le meilleur de la voile. Pour votre famille et vos amis, les plaisirs d'une vie confortable à bord aussi facile qu'à terre du fait de l'absence de gîte, un carré spacieux de plain-pied avec le cockpit, une grande surface de pont pour profiter du soleil et de la mer. »[1] Le chantier Jeanneau lance la gamme des *Lagoon* : « La spécialité du Lagoon, c'est plutôt le confort. Pas moins de cinq cabines doubles (chacune avec son cabinet de toilette) pour ce cata de 16,50 m signé par Marc Van Peteghem et Vincent Lauriot-Prévost. Le tout avec un carré et une surface de pont imbattables ! Bien voilé et doté de jolies carènes, il devrait bien s'accommoder des brises tropicales. La plupart des bateaux prévus sont en effet destinés à croiser en charter aux Antilles. La société de location Alcyon s'est d'ores et déjà portée acquéreur d'un Lagoon qui devrait naviguer à Fort-de-France dès janvier 1989. »[2]

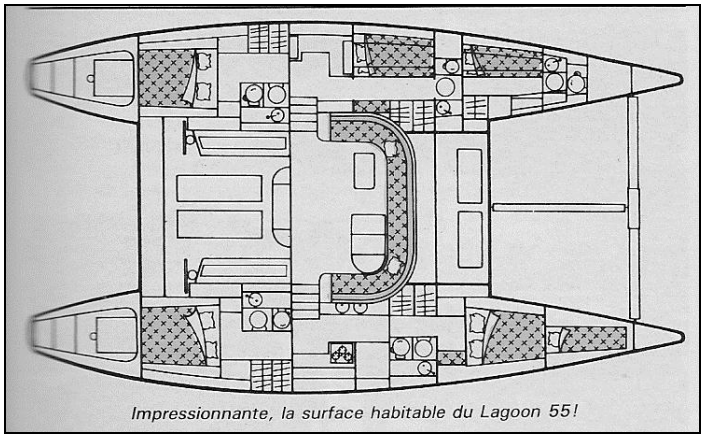


Figure 213 : « Impressionnante, la surface habitable du Lagoon 55 ! » dessiné par Marc Van Peteghem et Vincent Lauriot-Prévost et construit par Jeanneau, destiné à une activité de location aux Antilles. *Bateaux*, N° 361, 1988, p. 73-74.

Pour rivaliser avec l'habitabilité des catamarans, les chantiers produisent des monocoques disposant de « salons de pont », c'est à dire d'un carré surélevé avec « vue sur mer panoramique », décrit dans le chapitre précédent.

3) Les bateaux de grand voyage : le confort de l'autonomie

Au milieu des années soixante-dix, « de plus en plus nombreux sont les plaisanciers qui se lancent dans la croisière au large »[3]. Le confort recherché est différent : il ne s'agit plus d'un confort à la pointe de la technique de l'équipement domestique et de la navigation, grand

[1] Publicité pour la gamme des Catana, Bateaux, N° 361, 1988, p. 15.
[2] « Un Lagoon en rade de Brest », *Bateaux*, N° 361, 1988, p. 73-74.
[3] « Voiliers non transportables de plus de 10 mètres », *Bateaux*, N° 200, 1975, p. 198-199.

consommateur d'énergie, mais, au contraire, du confort d'autonomie. Il s'agit de pouvoir vivre longtemps, en famille, sur son bateau, en voyage.

Un grand volume intérieur, la séparation de l'espace en cabines individuelles et l'installation des sanitaires facilement accessibles par tous constituent des éléments essentiels pour l'entente de l'équipage : « Tous ces aspects de la vie à bord conditionnent le confort et doivent être examinés avec autant d'attention que l'installation mécanique ou le montage des réservoirs »[1]. Pour les plaisanciers rencontrés ayant fait ou se préparant à entreprendre une telle navigation, les cabines individuelles pour le couple parental et les enfants, associées à un espace de rangement permettant d'y conserver des affaires personnelles, sont des éléments de confort indispensables, tout comme une cuisine aérée et fonctionnelle à la mer, équipée de nombreux rangements accueillant chaque pièce de la batterie de cuisine, un poste de navigation permettant d'y travailler quel que soit le temps ainsi qu'un espace de vie commun agréable et sécurisé tant à l'intérieur, dans le carré, que sur le pont, dans le cockpit.

Les nombreux équipements domestiques présents sur les bateaux de type Amel ne sont plus synonymes de confort. Au contraire, « avec la taille d'un bateau, grandit la complexité des installations mécaniques, électriques, sanitaires ou électroniques. Nul ne peut imaginer les interférences diaboliques qui peuvent se produire entre des circuits en principe totalement indépendants. Le confort et la sécurité dépendent en grande partie de la qualité de toutes ces installations. […] Un bon bateau ne doit pas nécessiter un ingénieur mécanicien en permanence. Certains skippers ont la manie du gadget, ils multiplient ainsi les sources de pannes risquant de gâcher des vacances dont une relative rusticité aurait assuré le succès. »[2]

Trente ans plus tard, la même appréciation est donnée sur les bateaux américains construits par le chantier Hunter selon une logique de reproduction de la vie domestique : « En croisière lointaine, abondance de biens peut nuire et avoir à bord une multiplicité de systèmes complexes utilisant l'énergie électrique est, à court ou moyen terme, une source potentielle de problèmes. *A contrario*, en croisière côtière, le Hunter offre tous les agréments d'une résidence à terre »[3]. De plus, les équipements du confort domestique d'à terre ne sont pas ceux qui apparaissent confortables en grand voyage :

> En cours de route, tu te rends compte que tous les bateaux sont en manque – c'est marrant ça – de confort. Quand je dis confort ce n'est pas obligatoirement, ça ne veut pas dire télévision, mais ça veut dire de l'aération, de la lumière, de l'espace visuel – à l'intérieur pas de cloisons, des choses comme ça -, de l'autonomie. Moins tu en fais sur un bateau, mieux c'est. […] Quand tu fais du bateau en permanence : moins tu en fais, plus tu es heureux ! […] Le jour où tu as vraiment envie de tirer sur tes écoutes, tu le fais ! Mais si tu es obligé de le faire en permanence, là c'est plus du tout la même chose. D'où l'intérêt d'avoir un bateau qui navigue tout seul.[4]

Pour Ludovic, un bateau qui navigue « tout seul » est équipé d'un pilote automatique, de winchs puissants et d'un guindeau. Le confort prôné par les propriétaires de voiliers dits de grand voyage est beaucoup plus proche du confort à la mer développé par le Centre nautique des Glénans que du confort moderne issu des voiliers de haute mer d'avant-guerre ou de celui des bateaux de course au déplacement léger des années cinquante. D'ailleurs, l'architecte Philippe Harlé, ancien Glénanais, a conçu plusieurs bateaux de

[1] « Voiliers non transportables de plus de 10 mètres », *Bateaux*, N° 200, *..., op. cit.*
[2] *Id.*
[3] Antoine BERTELOOT, « Hunter 466 : suréquipement de série », *Bateaux*, N° 532, 2002, p. 142-145.
[4] Entretien enregistré avec Ludovic à bord de son voilier – un *Maracuja*, plan P. Harlé -, quelques mois après le retour de dix années de circumnavigation familiale, 2003.

croisière hauturière dans cette optique. En 1976, son épouse Claude lui passe commande d'un voilier de 12 mètres destiné à faire un voyage familial d'un an :

> J'avais fait des courses, j'étais allée aux Açores en *Romanée* [voilier de 10 m 20 doté d'une coque en forme en aluminium, s'étant illustré dans de nombreuses compétitions en haute mer dans les années soixante-dix] : là j'ai appris comment se comportait un bateau dans la mer. Je ne savais pas ce que je voulais mais je savais ce que je ne voulais pas : un bateau léger car il est fatiguant dans ses mouvements. Un bateau supérieur à 12 mètres, plus lourd et plus long pour passer d'une vague à l'autre. Pour les aménagements : un grand carré arrière car les enfants y faisaient leurs devoirs et moi j'avais la machine à écrire. Il y avait de la place à l'arrière, un grand tatami : c'est nous qui avions presque inventé ça. On a surélevé le plancher de la table à cartes et de la cuisine pour voir dehors.[1]

Claude insiste sur l'importance de l'aération – paniers dans la cuisine, hublots ouvrants permettant de faire des courants d'air – et des nombreux rangements : « La qualité des plans de Philippe, c'est les rangements ». Le *Beaujolais* de 12 m 85 sur lequel la famille Harlé a effectué un voyage de 14 000 milles inspire quelques années plus tard les formes du *Sancerre*, voilier de 11 m 40 en polyester et du *Jurançon*, bateau en aluminium de 9 m 40, tous deux dotés d'un carré arrière et destinés à la navigation en haute mer.

Une version plus luxueuse des bateaux de grand voyage est produite par le chantier Alubat proposant, à partir du début des années quatre-vingt, la série des *Ovni*, dériveurs intégraux en aluminium, à bouchains vifs, puis en forme. L'intérieur dispose d'un confort domestique qui reste cependant compatible avec le confort à la mer : « Le confort à la mer et au port sont souvent peu contradictoires. C'est le cas pour l'Ovni 37 dont la disposition en couloir facilite les déplacements à la gîte. Le constructeur n'a pas oublié les mains courantes aussi bien au-dessus de la cuisine et du coin navigation que sur le carré, et pour confirmer qu'il s'agit d'un voilier conçu pour naviguer vraiment, le plancher devant la descente est recouvert d'un revêtement antidérapant à pastilles qui forme une "zone humide". »[2] Dans les années quatre-vingt-dix, l'équipement de navigation est tel qu'un couple seul peut mener facilement un *Ovni* de 17 mètres.[3]

Dix ans plus tard, les architectes promouvant le confort à la mer sur de petits croiseurs créent des bateaux plus grands, destinés à la croisière hauturière et rapide. Pierre Rolland, architecte du *Pogo* de 6 m 50 conçu en 1997 dessine alors en 2003 le *Fabulo 36*, d'une longueur de 10 m 97 : « La volonté de faire un bateau de grande croisière, simple et rapide, va à l'encontre des canons traditionnels du voilier de voyage en aluminium, souvent lourd, à bouchains et sous-toilé. Le Fabulo 36 conjugue le plaisir de glisser sur les vagues, d'aligner de bonnes moyennes avec la simplicité des manœuvres. Omniprésente, la sécurité tient autant à la vitesse qu'à la légèreté ou au plan de pont clair. Légèreté ne signifie pas fragile. Le bateau est construit comme un coffre-fort. Les emménagements sont bien organisés. Une invitation à la haute mer. »[4] Si l'aménagement du bateau reprend un plan classique, la décoration rompt avec les codes du confort domestique : les vaigrages en bois sont ainsi remplacés « par une laque de finition pour gagner en poids et en volume » : « Espace, lumière et simplicité sont déclinés comme un art de vivre ». La revue *Loisirs nautiques*, spécialisée dans les bateaux de voyage, présente ainsi *l'Irisoft 44*, construit sur plan des architectes Plessis et Dilasser, avec un carré arrière : « Aucun gadget à bord : ici, le

[1] Notes d'entretien avec Claude Harlé à son domicile, 2006.
[2] Jacques MONSAULT, *Bateaux*, N° 335, 1986, p. 102-111.
[3] *Bateaux*, N° 391, 1990, p. 214.
[4] Antoine BERTELOOT, « J'ai barré le Fabulo 36 : le bateau passion », *Bateaux*, N° 544, 2003, p. 78-81.

sens marin prime. »[1] Le voilier renoue avec la notion de « confortable » de la fin du 19e siècle, associant qualités marines (il gîte peu, ne mouille pas, avance vite, remonte bien au vent) et d'habitation, offrant un confort « comme à la maison », même en navigation (« vrai bureau pour le navigateur », « deux chambres comme chez soi », « cuisine à l'américaine » et coursives offrant une bonne circulation même par mer agitée). Le « nec plus ultra en matière de grande croisière » n'est cependant pas accessible à tous, son prix étant « très élevé »...

Dans la même revue, en 2006, Alex de Roquefeuil regrette que les bateaux destinés à la croisière en haute mer soient copiés sur les carènes légères des coureurs, « inconfortables » à la mer. Il évoque les options architecturales développées dans les années soixante-dix et délaissées aujourd'hui :

> Allons-nous en mer pour un combat ou pour le plaisir de profiter de l'immensité magistrale de notre milieu d'origine ? À ceux qui préfèrent le confort à la vitesse, la solution tient dans les mots de rythme et d'harmonie ; ils laisseront la mer donner le ton et marquer le tempo. Il faudra apprendre à accepter de naviguer moins vite que les conditions le permettent. […] Pour résumer, un bateau confortable sera d'un déplacement moyen ou lourd, d'autant plus qu'en tablant sur une capacité de charge importante, on pourra s'équiper en conséquence d'accessoires de confort sans nuire à ses qualités nautiques. Plus un bateau est confortable en mer, plus on peut y passer de temps sans penser à la prochaine escale, reléguant la vitesse au rang des nécessités secondaires. [2]

La logique du confort à la mer, « art du compromis », s'oppose à celle du luxe distinctif et ostentatoire, option privilégiée par les chantiers contemporains.

4) Luxe et volupté du design d'un loft sur mer

Si, dans les années soixante-dix, un bateau de plus de dix mètres est destiné à la haute mer, il en est autrement à partir de la décennie suivante. Les chantiers, produisant pour l'export et le charter, conçoivent de grandes unités. La concurrence étant féroce, Bénéteau produit en 1988 le *First 35 S 5*, « chef d'œuvre contemporain » dont la carène de course dessinée par Jean Berret est travaillée par le designer Philippe Starck. Tous les signes du luxe distinctif sont réunis tant sur le pont que dans la cabine. Le voilier est élu « Bateau de l'année » : « Cette année Bénéteau fait entrer la plaisance dans l'univers de la création. […] Un voilier qui dépasse l'imagination. Des lignes précises et pures. Des matériaux vrais et rares. Des formes justes et fonctionnelles. Un racer inspiré et novateur. Quille à bulbe, gréement fractionné, barre franche en carbone. Carène élancée, plan de pont dégagé. Un voilier passionnant. Univers de marbre et d'acajou, de lumière et de beauté, de vitesse et d'émotion »[3]. Tous les chantiers étoffent leur gamme vers le haut, sortant des unités de plus en plus grandes et coûteuses, disposant d'un confort d'équipements domestiques et de navigation de plus en plus pointu.

Même si la grande majorité des lecteurs de la presse nautique n'appartient pas à l'élite économique française, les publicités des chantiers vantent les unités les plus prestigieuses et font explicitement référence aux signes du luxe le plus distinctif. Ainsi, en 1989, le chantier belge Etap décrit le « nouveau-né » de la gamme comme « le caviar du

[1] Emmanuel VAN DETH, « Irisoft 44, bouffeur de milles », *Loisirs nautiques*, N° 417, 2006, p. 42-43.
[2] Alex de ROQUEFEUIL, « Confort : l'art du compromis [2] », *Loisirs nautiques*…, *op. cit.*
[3] Publicité Bénéteau, *Bateaux*, N° 361, 1988, p.1.

propriétaire » : « Une version propriétaire sublime qui se distingue par un confort unique et un équipement standard exceptionnellement complet. En mer, vous apprécierez sans aucun doute le génois biradial à enrouleur, la grand'voile entièrement lattée, la barre à roue et les winches auto-enrouleurs. Le circuit 220 V, le réfrigérateur électrique et l'eau chaude sous pression assurent votre confort dans le port. Tout comme les autres voiliers de la gamme, l'Etap 38i est également insubmersible… passez du rêve à la réalité »[1]. C'est-à-dire posséder un voilier associant sécurité, performances, confort de navigation et confort au port.

La montée du luxe est tel que la revue *Bateaux* y consacre un article, tout en s'en excusant – ne souhaite-t-elle pas, depuis plus de trente ans, participer à l'ouverture sociale de la navigation sur voiliers ? : « Vous ne voyez pas souvent dans les pages de Bateaux ces unités de prestige qui souffrent de la priorité que nous avons coutume d'accorder à la plaisance "raisonnable". Alors profitez bien des pages qui suivent ! Etre le champion de l'information pratique n'interdit pas de s'offrir une escapade dans l'univers magique des bateaux hors normes. »[2]

Les journalistes distinguent le « luxe tapageur » de celui dit « efficace », comme à bord des voiliers du chantier Amel : « Ici, pas de luxe ostentatoire, pas de clin d'œil forcené à la mode, mais une efficacité redoutable dans tous les domaines. Depuis le propulseur d'étrave jusqu'aux enrouleurs en passant par l'installation sanitaire, il y a peu de risques pour qu'un tel bateau vous fasse un jour défaut, que ce soit dans les pertuis rochelais ou aux marquises. Le grand confort en toute discrétion, c'est peut-être cela le sommet du luxe ! »[3] En promouvant les bateaux Amel, la revue met en avant le confort en mer lié aux qualités marines, à distinguer du seul confort domestique et plus particulièrement du luxe tapageur fluctuant avec la mode, c'est-à-dire de la décoration.

C'est pourtant le travail sur la décoration intérieure, nommé design, qui caractérise les bateaux contemporains. Dès le début des années quatre-vingt, une séparation des tâches intervient dans les cabinets d'architecture. Si le célèbre architecte Philippe Harlé s'occupe « des problèmes de carène, de structure, de technique d'architecte », son jeune associé Alain Mortain « se penche uniquement sur les questions de design et d'architecture intérieure »[4]. La décoration des bateaux se professionnalise et échappe peu à peu aux architectes navals qui ne sont tenus responsables que de la sécurité et des performances de la carène. S'ils travaillent le confort à la mer à travers les qualités marines du bateau, sa maniabilité, sa stabilité et sa raideur à la toile, la conception des aménagements est par contre attribuée à des professionnels de la décoration. Pour ceux-ci, le confort en mer n'est pas une priorité. En effet, Philippe Starck revendique l'intérêt, pour son travail novateur, de ne jamais avoir mis un pied sur un voilier de plaisance[5]. *Bateaux* titre en 1991 : « Décoration : une vogue déferlante ».

> On voit mal en effet comment les designers pourraient avoir dans l'avenir une place plus importante que celle qu'ils occupent aujourd'hui sur la scène nautique. L'examen des documentations des modèles et un rapide sondage dans les allées du Salon nautique sont éloquents en ce sens : les créateurs des grands First sont plutôt Starck et Pininfarina que Berret ou Farr ! Idem pour la concurrence chez qui l'on apprend qu'Andrew Winch a travaillé sur les Sun Odyssey avant de savoir que les plans de ceux-ci sont signés Andrieu ou Ribadeau-Dumas. Derrière l'argument commercial évident, le recours à des stars de la décoration ne manque pas d'éléments positifs. Il autorise effectivement l'apport d'idées

[1] Publicité Etap, *Bateaux*, N° 376, 1989, p. 50.
[2] Olivier LE CARRER et Albert BREL, « Le luxe dans la plaisance », *Bateaux*, N° 385, 1990, p. 107.
[3] Olivier LE CARRER, « Luxe : Swan et les autres », *Bateaux*, N° 385, 1990, p. 119.
[4] « Philippe HARLE, trente ans d'architecture », *Bateaux*, N° 394, 1991, p. 63-65.
[5] Laurent CHARPENTIER, « Quels desseins pour le design ? Points de vue de cinq designers sur les bateaux de demain. Philippe Starck », *Carré Voiles*, N° 8, 2007, p. 48-49.

> nouvelles et – élément tout aussi important – fait admettre celles-ci plus facilement grâce à la notoriété de leurs auteurs. Servant de « locomotives » de l'opinion, ces grands noms ont toutes les chances de servir indirectement la cause des quelques précurseurs qui, à l'image de Patrick Roséo, d'Alain Mortain, d'Eric Cadro ou de l'ancien cabinet Idei, essayaient de faire bouger un peu le petit monde de la plaisance. [1]

Si, comme à la fin des années trente, l'aménagement intérieur des grands voiliers est confié à des décorateurs, les architectes navals contemporains ne se s'opposent pas, comme leurs prédécesseurs E. Breuille ou H. Dervin, à cette séparation des tâches. En effet, aujourd'hui, les aménagements intérieurs sont pensés comme largement tributaires du confort au port calqué sur les normes domestiques. Même si certains regrettent la sédentarisation des voiliers transformés en « appartements flottants », ils disent se plier à « la demande des clients » ainsi qu'à la « loi du marché » instaurant une rude concurrence entre les constructeurs et une surenchère décorative :

> En remontant quelques années en arrière, Henri Wauquiez concevait lui-même les plans d'emménagements de ses bateaux, aidé en cela par son expérience de navigateur et par les remarques de ses clients. […] Pour un peu empirique qu'elle soit, cette formule s'est avérée satisfaire les plaisanciers pendant de nombreuses années. Mais peu à peu la clientèle est devenue plus exigeante, souhaitant disposer d'un confort toujours accru et se retrouver à bord un peu « comme à la maison ». Pour la construction du Centurion 59 il y a deux ans, le chantier Wauquiez a fait appel pour la première fois à un designer de renom afin d'étudier l'architecture et la décoration intérieures de son voilier amiral. Une intervention signée Andrew Winch, particulièrement sensible pour tout ce qui touche à l'harmonie des formes et des parois. Il a su créer des lignes fuyantes par rapport à l'axe longitudinal du bateau ou étudier en détail des courbures des meubles qui ont tendance à devenir aujourd'hui moins anguleux. Le designer est également intervenu dans le choix des coloris pour le décor, que ce soit pour les essences de bois, les tissus ou les vaigrages. Mais dans ce domaine, la clientèle des voiliers reste assez classique et les matériaux évoluent fort peu. Tout au plus a-t-on remplacé les mosaïques des plans de travail de la cuisine par du Corian, un matériau de synthèse qui imite parfaitement le marbre tout en étant léger et résistant. […] Le moindre détail a son importance : ainsi, la douceur d'un interrupteur ou l'esthétique d'un tableau électrique. Près de la table à cartes, les simples inverseurs n'ont plus leur place. Maintenant, on veut des schémas, des diodes et de l'affichage digital, mais ces changements se font avant-tout en fonction des appareils disponibles sur le marché. [2]

Le rôle du designer n'est pas formulé par tous de la même manière. Pour Alain Mortain, son travail de décoration s'apparente à du « maquillage ». Selon le programme du voilier, le travail de maquillage diffère : si sur un bateau de course, il n'est pas nécessaire de cacher les boulons, par contre, sur un croiseur de série, « un peu d'habillage s'impose »[3]. La nécessité de cacher les éléments marins du bateau est telle - conformément à la notion de confort domestique reproduisant sur l'eau l'habitation d'à terre -, qu'Alain Mortain parle d' « oser montrer certains éléments de la vie du bateau à condition de les traiter avec attention ». Par contre, pour les architectes Patrick Dubois et Grégoire Dolto travaillant avec le designer Jean-Pierre Bertin, les termes de maquillage ou d'habillage ne sont pas exacts. Le responsable du « look » est intégré au projet dès le début : « Il faut se tenir au fonctionnel,

[1] Olivier LE CARRER, « Décoration, une vogue déferlante », *Bateaux*, N° 395, 1991, p. 104-105.
[2] J.-M. GAIGNE, « Design : deux exemples significatifs », *Bateaux*, N° 395, 1991, p. 109.
[3] « Une démarche de maquilleur », *Bateaux*, N° 395, 1991, p. 106-107.

l'esthétique ne peut pas résulter d'une accumulation de gadgets inutiles. Cela n'empêche pas qu'à partir d'une fonction à remplir, d'un volume à habiller, plusieurs approches sont possibles. »[1] Patrick Roséo différencie quant à lui le travail de l'architecte d'intérieur sculptant l'espace de manière fonctionnelle, de celui du décorateur intervenant ensuite sur la sculpture.[2]

Dans les années quatre-vingt-dix, le luxe distinctif consiste à associer une carène très performante et des équipements de pointe travaillés par un célèbre designer, comme pour le *First 53F5* : « Par rapport aux autres voiliers mouillés à proximité, il tranche par son élégance comme une Ferrari arrêtée dans une file de taxis. Rien de plus normal pour une coque signée Pininfarina. »[3] Les éléments techniques valorisés ne sont pas ceux appartenant au monde maritime : si le tableau arrière s'ouvre par une simple pression sur une télécommande, le tambour de l'enrouleur du génois, équipement de croisière facilitant la manœuvre, est « dissimulé sous le pont ». En mer, les mains courantes « jouent surtout un rôle décoratif, n'étant utilisables que pour se tenir sous le vent ». À l'intérieur, la cabine avant « a été étudiée exclusivement pour le port ou le mouillage ».

Les années deux mille déclinent le thème du « loft » avec « vue imprenable sur mer ». La publicité pour les catamarans *Nautitech* les compare avec un bien immobilier offrant une vue sur mer : « Exceptionnel, avec un vaste salon salle à manger, une grande terrasse ainsi qu'un balcon panoramique, admirez les étoiles sous un superbe toit ouvrant… Composé de 4 grandes chambres doubles et de leurs vastes salles d'eau en bois exotique, ce loft profite d'une répartition idéale pour accueillir une grande famille ou un groupe d'amis en toute sérénité. Prestations et équipements haut de gamme. A 2 pas/pieds d'Ajaccio, de Fort de France, de Nouméa et d'où vous souhaitez aller ! »[4] Pour rivaliser avec les catamarans, les « vrais »[5] salons de pont avec vue sur mer du carré, de la cuisine et de la table à cartes se multiplient ces dernières années sur les monocoques.

Comme le *Nautitech*, le *Hanse 630*, voilier de construction allemande, est qualifié de « petit loft »… bien peu marin : « Tant pis si le bar est inutilisable en mer ! »[6]. Le chantier adopte en effet « un style d'aménagement très particulier. Un design tout en dépouillement et en angles droits qui fait désormais partie intégrante de l'identité du chantier au point qu'on le retrouve jusque dans les bureaux ou à la cafétéria ». Aucune séparation ne se fait entre les aménagements intérieurs des bureaux du constructeur et ceux des bateaux produits, tous dotés d'angles droits interdisant de fait toute habitation des voiliers en navigation.

Malgré les difficultés à habiter ces voiliers en mer – les propriétaires rajoutent eux-mêmes des fargues et des mains-courantes qui ont été supprimées pour des raisons d'esthétisme -, ces bateaux remportent un vif succès : « Ce style contemporain, éloigné des codes traditionnels du nautisme, déroute les plaisanciers les plus conservateurs mais séduit souvent les autres. Ou leurs épouses… ». Un aménagement design ne tenant pas compte des contraintes de la vie en mer, reproduisant à bord la disposition d'un loft d'à terre représente aujourd'hui un des signes du luxe distinctif. Si les grands bateaux associant confort en mer et confort domestique accordent à leur propriétaire le luxe de naviguer comme chez soi, les bateaux-lofts, excluant de leur conception toute contrainte liée à la vie en mer sont dotés de carènes performantes – les publicités vantent un bateau « conçu pour les navigateurs » - qui ne sont habitables qu'au port. Est-ce le nouvel « art de naviguer » ?

[1] Olivier LE CARRER, « Les carrossiers de la mer », *Bateaux,* N° 396, 1991, p. 101.
[2] « Profession : architecte d'intérieur », *Bateaux,* N° 396, 1991, p. 104-105.
[3] Jacques MONSAULT, « A la barre du First 53F5 », *Bateaux,* N° 395, 1991, p. 136.
[4] Publicité Nautitech, *Bateaux,* N° 607, 2008, p. 109.
[5] « Salon de paris : une déferlante de nouveautés », *Voile magazine,* N° 145, 2008, p. 17-19.
[6] François-Xavier de CRECY, « Chantier Hanse. Il était une fois dans l'Est », *Voile magazine,* N° 140, 2007, p. 62-67.

Cette tendance apporte alors une légitimité nouvelle aux petits voiliers de série privilégiant le confort domestique, appelés aussi « bateaux-ventouses », bien que ces derniers ne soient pas tous dotés de performances en vitesse. Remarquons que le goût du design est attribué aux hommes les moins conservateurs – les novices, par opposition aux héritiers, conservateurs de la tradition maritime ? - ainsi qu'aux épouses.

Au terme de la première décennie du 21e siècle, la presse nautique se fait le reflet d'une construction nautique de plus en plus luxueuse, inaccessible aux « plaisanciers moyens ». Un lecteur de *Voile magazine* le déplore :

> Arrivé bientôt à la cinquantaine (hurlante ?), cela fait 42 ans que je navigue et je me sens de plus en plus marginal dans ma pratique par rapport à ce que reflètent les revues nautiques : des bateaux de plus en plus gros et chers, de plus en plus équipés pour aller souvent de moins en moins loin (Concarneau-Glénans, Hyères-Porquerolles…) et de moins en moins bien – au moteur, grand voile bordée dans l'axe par beau temps et bon vent ! Rappelons-nous qu'à la sortie du Super mistral Sport, M. Amel trouvait normal que ses clients aillent en famille en Irlande ou aux Canaries sur son petit 7 mètres. Alors même si les grands chantiers vous font vivre, continuez à penser aux petits plaisanciers plus riches en milles parcourus qu'en milliers d'euros.[1]

Le projet architectural du petit voilier économique marin et confortable dont la presse nautique se fait le promoteur depuis la fin du 19e siècle est aujourd'hui largement dominé par la construction de luxe, tournée vers les marchés étrangers.

C. Les enjeux contemporains du confort à bord

Les enjeux contemporains du confort à bord sont multiples et liés aux différents acteurs de la filière d'approvisionnement des navires. Ils concernent tant la conception des bateaux que la construction, la vente, les usages des ports et des plans d'eau et les relations à bord. Pour le géographe Nicolas Bernard, « les enjeux sont de taille et l'intérêt grandissant pour le nautisme porte en germe les risques d'une croissance mal maîtrisée. Pour garantir un développement harmonieux et durable des loisirs et des sports nautiques, les acteurs de la filière et les partenaires associés (élus locaux, professionnels du tourisme..) doivent s'accorder pour relever ensemble un triple défi : social, économique et environnemental »[2]. L'encombrement des ports par des plaisanciers qui ne navigueraient pas assez figure aujourd'hui comme l'un des problèmes majeurs de la plaisance française. J'ai montré que ce phénomène ne peut pas être séparé de la question de la conception des bateaux et, notamment, pour la navigation à voile, de la notion de confort au port, en lien avec les logiques de construction et de vente qui se sont développées depuis quarante ans. Pour les constructeurs et les distributeurs, la production de voiliers au confort portuaire est une réponse logique à la conquête de consommateurs novices. Par contre, pour les architectes, les journalistes de la presse nautique et les plaisanciers, la construction de bateaux-caravanes devenant des bateaux-ventouses encombrant les ports suscite amertume et incompréhension. Pourtant, la

[1] Pascal LUTZ, « Humeur. Petit bateau, grand voyage », *Voile magazine*, N° 155, 2008, p. 50.
[2] Nicolas BERNARD, « Conclusion. Pour un développement durable du nautisme », p. 321-324 : in *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires,* Rennes, PUR, 2005.

fascination pour la course, le progrès technique et la modernité est au cœur de l'ambivalence de ces acteurs vis-à-vis de la surenchère de conforts, à la fois dénoncée et encouragée.

1) L'ambivalence des architectes

La réflexion architecturale sur les aménagements intérieurs et la recherche du confort d'habitation en navigation – et non pas au port -, amorcée dès les débuts du devéloppement de la pratique au 19e siècle, s'est peu à peu éteinte à partir des années soixante-dix.

Cette période coïncide avec la professionnalisation de la course au large s'imposant comme le modèle distinctif de la croisière : les architectes travaillent sur la recherche de carènes de plus en plus performantes en course, transposées dans un second temps à la croisière. À bord d'un équipage familial, c'est aussi l'échec de l'application du modèle conjugal égalitaire en mer en raison de l'organisation maritime obligatoire distinguant un chef de bord qui dirige et un équipage lui obéissant. Les performances du bateau sont attribuées au mari-capitaine et la cabine au confort d'une petite résidence flottante à son épouse. L'analyse des publicités et des descriptifs de voiliers de la presse nautique montre que le confort d'habitation, systématiquement associé à la femme du bord, devient synonyme d'appareillage technique : eau chaude, électricité, gaz, aspirateur, réfrigérateur, four à micro-ondes, télévision et même machines à laver équipent les bateaux les plus luxueux. Sur le pont, génois et grand-voile à enrouleur, capote de protection, pare-brise, taud de cockpit, pilote automatique, guindeau, centrale de navigation par GPS, moteur puissant sont synonymes de navigation confortable. « Devenu bien consommable, le confort entre de fait dans la logique du "bonheur technique marchand" […] il ne s'agit plus dès lors de répondre à ce que l'on peut appeler des "besoins primaires". De nouveaux besoins apparaissent dont la satisfaction passe par de nouveaux modes de consommation »[1] précise Olivier Le Goff.

Fatalité du client-roi

Les architectes navals sont les premiers à déplorer cet état des choses, regrettant la prolifération des « caravanes flottantes ». En même temps, ils soutiennent que ce phénomène est causé par la demande des plaisanciers et en particulier par celle de leurs femmes. Soumis dans leur activité professionnelle à la demande des clients et à la « loi du marché », ils ne peuvent que céder à ces désirs de confort terrestre à bord. Au terme des trente glorieuses, « le modèle dominant de confort est technique, se substituant en cela au confort bourgeois qui, jusqu'alors, constituait la référence obligée. […] A la technique de régir l'ordre du monde, à l'économique d'en fixer les objectifs ! »[2] Aujourd'hui, les architectes définissent leur tâche comme consistant à dessiner un bateau naviguant bien et en toute sécurité. Le dessin des carènes est beaucoup plus valorisé que celui des intérieurs. Les aménagements sont traités de manière « rationnelle » à l'aide de « modules » répondant à des « fonctions ». Certains préfèrent parler d'habitabilité : il s'agit de définir les grandes lignes d'un « minimum confortable » en mer. La séparation des tâches s'accentue, la conception des emménagements

[1] Olivier LE GOFF, *L'invention du confort…, op. cit.,* p. 99.
[2] *Id.,* p. 93.

et souvent celle du pont leur échappant, pour être confiées à des architectes d'intérieur ou bien à des designers.

La séparation entre le confort de navigation, distinctif et associé au masculin et celui d'habitation, dévalorisé et relevant du féminin, se creuse. L'idée d'un confort d'habitation en navigation n'apparaît pas aux architectes comme un objet d'étude légitime. Un consensus règne sur la distribution des espaces reproduisant celle terrestre car « elle a fait ses preuves » : confort rime ici avec conformité. D'ailleurs, pourquoi innover puisque les clients demandent toujours la même chose et que les statistiques montrent qu'ils ne naviguent pas ? Les designers sont alors convoqués pour « ré-enchanter » la rationalisation des modules en créant un mobilier qui parfois entre en contradiction avec la navigation avec, par exemple, la présence d'angles droits : « Fini les tabous, les habitacles ressemblent à des lofts d'inspiration japonaise… »[1]

Si les architectes navals s'accordent pour reconnaître les déplaisirs et même les dangers en navigation des excès du confort domestique adapté à une vie au port, ils disent ne pas être en position de faire valoir leur opinion, soumis qu'ils sont à la demande des clients, c'est-à-dire à celle des chantiers guidés par les lois du marketing : « Plusieurs architectes interrogés stigmatisent d'ailleurs l'ambiguïté de la demande. "*On fait du bateau… en faisant tout pour ne pas en faire"*. Entendez par là que l'évolution tend à vider la pratique de la voile de tout ce qui faisait son charme et sa spécificité : plaisir des réglages, agrément de conduite, satisfaction d'une navigation bien menée, contact avec la nature… Mais après tout, le client est roi ! Et il ne nous appartient pas de juger des bouleversements, dans un sens ou dans un autre, des mœurs plaisancières » conclut la revue *Bateaux* en 1994.

La question de la légitimité des études marketing dans la conception architecturale, fondées sur la méthode de sondages d'opinion souvent réalisés dans les salons nautiques, n'est pas soulevée. La responsabilité éventuelle des industries nautiques dans la sédentarisation portuaire est éludée. La situation paradoxale d'une navigation au port n'est pas jugée car « le client est roi ». Si le client-plaisancier propriétaire d'un voilier inconfortable et même dangereux en mer n'est pas le roi de la navigation, il devient, par contre, celui des pontons. L'a-t-il demandé pour autant ? C'est en tous cas sur ce client, « plaisancier moyen », figure théorique improbable, que repose dorénavant toute la responsabilité de la « crise » de la plaisance : « Le problème n'est pas de faire accepter des choses intelligentes aux chantiers. Le problème, c'est que cette profession est trop petite pour avoir la force d'imposer les solutions intelligentes aux clients […]. C'est Michel Joubert qui le dit, et ses confrères sont tous d'accord pour regretter l'inertie générale de la plaisance. »[2]

La vitesse contre le confort

Dans les années deux mille, de nombreux architectes ne différencient plus, dans les interviews qu'ils donnent, confort en mer et confort au port. Le confort d'un bateau est dorénavant synonyme de confort domestique. L'ambivalence vis-à-vis des bateaux-maisons s'efface peu à peu. La conception de voiliers en série se résume alors au couple confort *versus* vitesse : il s'agit de dessiner des croiseurs comprenant l'équipement domestique d'une résidence secondaire tout en ne sacrifiant pas trop leurs performances en terme de vitesse. L'architecte Dominique Presle explicite ce point de vue :

[1] Olivia MAINCENT, « La nouvelle vague du design », *Bateaux*, N° 601, 2008, p. 146.
[2] P. CARPENTIER, O. LE CARRER, M. LESURE, R. TRISTAN, « Confort contre plaisir : les nouvelles tendances », *Bateaux*, N° 432, 1994, p. 97.

> Schématiquement, on peut distinguer, pour un bateau moderne, deux types de priorités : le confort d'une part, la performance (ou vitesse) d'autre part. La difficulté est que ces objectifs sont naturellement antinomiques. Si les connaissances et les technologies (matériaux notamment) permettent aujourd'hui une relative convergence pour les bateaux que l'on peut qualifier de raisonnables (c'est-à-dire ceux qui allient harmonieusement confort et performances, c'est le cas de nombreux croiseurs modernes), il n'en reste pas moins que ces mêmes connaissances technologiques creusent les écarts aux extrêmes : les bateaux performants le sont de plus en plus, y compris pour les voiliers de haute mer (de type course open, dont les vitesses époustouflantes sont dues à un allègement drastique qui leur interdit tout élément de confort), tandis que les bateaux confortables le sont de plus en plus grâce à des équipements sophistiqués qui nécessitent des besoins en énergie (hors propulsion mécanique, c'est-à-dire souvent par des groupes électrogènes) de plus en plus puissants, qui tuent (par leurs masses, y compris celle des équipements) toute ambition de performances. Il faut choisir, et l'architecte naval doit – c'est son rôle de conseil – attirer à tout instant l'attention de son client sur le fait que quelques kilos par-ci ou par-là peuvent présenter un réel inconvénient, le cas échéant, pour la réussite du projet par rapport aux objectifs fixés.[1]

Dans le cas de la production en série, l'architecte répond au programme fixé par le chantier. Il ne peut pas prévenir le futur propriétaire, peut-être néophyte, des conséquences des choix d'aménagements domestiques sur les performances ainsi que sur les garanties de sécurité du navire. Les services commerciaux des chantiers n'ont bien entendu pas le rôle d'information et de conseil des architectes vis-à-vis de leurs clients.

La conception duelle vitesse *versus* confort, est aujourd'hui largement partagée dans le milieu professionnel de l'architecture navale, comme le montrent quelques entretiens présentés à la Cité de la voile Éric Tabarly, ouverte au public en 2008. Ainsi, Lauriot-Prévost oppose la conception d'un voilier de croisière à celle d'un coureur : si, pour le croiseur, on conçoit d'abord un aménagement intérieur puis « on met une coque, quelque chose autour »[2], pour le bateau de course, « on conçoit une coque la plus performante possible et on aménage sans concession ». Pour Marc Lombard, la conception d'un bateau de série répond à un programme donné par le chantier. L'architecte et le bureau d'étude du chantier tentent de dessiner le « bateau idéal » en rapport avec ce programme. L'enjeu est de descendre le prix du navire. Néanmoins, l'architecte contacté apporte aussi sa culture, acquise sur le long terme, issue de la course : « On n'est jamais des architectes de série. Si on est architecte de série, c'est parce qu'on dessine un bateau de course »[3]. Ici, la légitimité des architectes tient à leur capacité à concevoir des bateaux rapides.

L'aménagement du bateau pour une habitation de longue durée, en famille et en navigation ne relève pas de cette science architecturale. Cette problématique est alors renvoyée du côté du rêve, de l'irrationnel. Pour Daniel Andrieu, « le plus important c'est le client et le programme. Le bateau idéal ne veut rien dire ». L'architecte « vend un produit de rêve » : « Les gens, ils vont s'en servir quelques jours par an et ils en rêvent toute l'année. Pour les tenir éveillés, il faut que ce rêve soit aussi en adéquation avec leur vie. Qu'est-ce qui les motive ? La réponse aujourd'hui n'est pas la même qu'il y a dix ans »[4].

Les qualités marines des croiseurs sont absentes des discours. L'antinomie entre « confort », entendu comme domestique, et « performances », définies comme qualités de vitesse, renforce l'opposition entre course et croisière, et entre ceux qui naviguent et ceux qui restent au port…

---

[1] « Le rôle de l'architecte : priorité au programme », *Bateaux*, N°527, 2002, p. 88-89.
[2] Entretien diffusé à la Cité de la voile Éric Tabarly. Notes prises en février 2010.
[3] *Id.*
[4] *Ibid.*

La Cité de la voile Éric Tabarly met en scène l'opposition entre voiliers de course et de croisière en présentant côte à côte des reproductions de leurs aménagements intérieurs. Si la cabine du trimaran de course est conçue comme « une capsule de vie » terrifiante du fait de la vitesse du bateau heurtant chaque vague avec fracas, le voilier de croisière – un Bénéteau -, quant à lui, « concentre dans un minimum d'espace le maximum de confort » : « Cette unité de 13 mètres est conçue pour six personnes, pourtant son volume de quelques 60 m^3 équivaut à celui d'un petit studio pour un couple. L'aménagement est fonctionnel, réparti en espace d'activité et de repos. L'ensemble du mobilier est intégré, les sièges forment des rangements, la gazinière est montée sur cardan pour pallier à la gîte. Cet appartement flottant possède une terrasse où le cockpit est le centre de vie. En croisière, on vit surtout dehors. On n'est pas au bord de la mer, on est sur la mer ». Un description séduisante qui, associée au luxe des aménagements présentés, à de quoi séduire de nouveaux candidats au confort portuaire d'une résidence secondaire flottante.

Figure 214 : « Quel luxe ! » s'exclament les visiteurs de tous les âges – ici une jeune fille émerveillée par tant de confort -, pénétrant dans l'aménagement du voilier de croisière présenté sur un plan horizontal. Cité de la voile Eric Tabarly, Lorient. Photographie S. Josso, 2010.

Par contre, aucun simulateur comme celui proposé aux visiteurs pour se représenter la navigation sur un coursier des mers ne vient mettre à la gîte le somptueux intérieur décoré de boiseries et de tissus clairs du voilier de croisière. La cuisine en long, dite « à l'américaine », associée aux planchers glissants, compromet toute utilisation en mer malgré la présence d'un réchaud-four sur cardan. Les intérieurs de bateaux contemporains différents privilégiant le confort à la mer ne sont pas exposés ni mentionnés.

Si *Bateaux* titre en 2009 « Il faut réinventer la plaisance »[1], la réflexion porte non pas sur la conception des bateaux et les aléas du confort à bord mais sur la gestion des ports, afin que ceux-ci puissent accueillir le nombre sans cesse croissant des bateaux-maisons et de leurs clients-rois. Si les ports s'organisent pour héberger les « bateaux-caravanes », les zones de navigation présentant quelques difficultés restent réservées au « héritiers », c'est-à-dire à ceux qui, de par leur culture nautique héritée, savent résister aux tentations du confort domestique et choisir un bateau conçu pour naviguer, ainsi qu'à ceux dont le capital économique permet d'accéder au luxe des grands voiliers conciliant confort à la mer et au port.

[1] « Le dossier noir des ports français », *Bateaux*, N° 612, 2009, p. 18-28.

2) L'ambivalence de la presse

Si la revue *Bateaux* publie des articles critiques sur les déplaisirs et les dangers de la surenchère du confort au port au détriment de celui en mer, elle présente également un nombre important de publicités vantant les mérites d'intérieurs luxueux conçus pour ne pas être habités en mer.

Critiquée par des lecteurs, la rédaction de *Bateaux* ne sent pas responsable des messages véhiculés par les publicités des chantiers.[1] Pourtant, des chercheurs comme Anne Higonnet démontrent que ces dernières font intégralement partie du message diffusé par la presse.[2] Régulièrement, la presse nautique se défend de n'être qu'un support publicitaire pour chantiers nautiques. Ainsi, la revue *Bateaux* met en place des procédures visant à l'« objectivité », comme à la fin des années quatre-vingt-dix, en instaurant l'essai critique du bateau choisi sur une période d'une semaine et non plus sur une journée.[3] La revue fait remarquer que le métier de journaliste nautique n'est pas sans risques en mentionnant le cas d'un procès attenté par un constructeur à leur confrère anglo-saxon le *Yachting World,* coupable « d'avoir dit qu'un bateau ne marchait pas aussi bien que prévu ». Plus récemment, la revue propose un « discours de la méthode » des essais nautiques effectués, fondé sur l'adéquation entre le bateau essayé et le programme défini… par le chantier.[4]

Fascination pour le confort domestique

L'argumentaire méthodologique développé par *Bateaux* ne lui permet pas de résister à la fascination exercée par le « progrès », incarné par les nombreux équipements domestiques. Ainsi, en 1995, Didier Maupas et Rémi Tristan auraient « souhaité des menuiseries plus présentes pour rendre encore plus accueillant le carré en U »[5] de l'*Océanis 321*, menuiseries qui auraient pourtant provoqué un surplus de poids dans les hauts et donc diminué d'autant la stabilité du navire. De plus, ils disent avoir « apprécié le "toaster", la protection métallique autour de la cuisinière et le bel évier en inox poli » du *Moody 31*, équipement ménager de pointe qui ne manque pas d'augmenter tant la consommation d'énergie que le poids du bateau et son coût.

Quand, dans les années deux mille, des architectes conçoivent à nouveau des bateaux privilégiant le confort à la mer, les appréciations de la revue *Bateaux* notent comme point « négatif » leur « confort minimal », comme pour le *Mistral 650* dessiné par Bernard Nivelt. Pourtant, les journalistes décrivent par ailleurs des qualités marines et des aménagements fonctionnels et agréables en navigation, « pour peu que "l'esprit Muscadet" habite son équipage. Les quelques concessions au confort domestique que cela implique seront amplement compensées par le plaisir sous voiles »[6]. L'intérieur « dépouillé » de l'*Héol 7.4*, un plan Martin Defline alliant performances, échouage et facilité de transport et de mise à

[1] C. ROBERT, « Publicité. L'exemple à ne pas suivre », *Bateaux*, N° 510, 2000, p. 11.
[2] Anne HIGONNET, « Femmes, images et représentations », p. 457-508 in : *Histoire des femmes en Occident. Le XX^e siècle, Tome V,* Paris, Perrin, 2002 [1992].
[3] Olivier LE CARRER, « Une question d'objectivité », *Bateaux*, N° 468, 1997, p. 45.
[4] Dominic BOURGEOIS, « Discours de la méthode », *Bateaux*, N° 579, 2006, p. 38-39.
[5] Didier MAUPAS et Rémi TRISTAN, « Banc d'essai : Moody 31 contre Océanis 321 », *Bateaux*, N°442, 1995, p. 76-77.
[6] « Spécial essais Mistral 650 », *Bateaux*, N° 532, 2002, p. 102-103.

l'eau est noté « mal vu »[1]. Pourtant, le bateau offre tous les modules du confort domestique : cabine double arrière, cabinet de toilette séparé, cuisine, carré avec banquettes et table centrale. Mais… il fait pâle figure à côté des performances domestiques de *l'Océanis 31*, un des « coups de cœur » de la rédaction présentant dans la cabine arrière « un lit géant (2,20x2 m !) »[2]. De même, si à bord du *First 27.7*, le plaisir est « garanti en navigation », les journalistes émettent un « bémol » quand à l'intérieur « un peu spartiate », calqué sur les voiliers comme le *Filo* ou le *Pogo* : le bateau s'adresse donc « à un public jeune avide de sensations, aimant naviguer à la voile avant tout. Certains plus âgés se l'offriront pour naviguer à la journée et en régate, comme voilier ludique ! Le mouton à cinq pattes n'est donc pas encore né… La performance nécessite de faire des choix, souvent au détriment du confort intérieur »[3]. Pourtant, le voilier dispose d'un plan d'emménagements classique tripartite avec une cabine double à l'arrière, un cabinet de toilette séparé, une grande table à cartes, une cuisine fonctionnelle dotée de nombreux rangements, un carré avec deux banquettes et une table centrale et enfin à l'avant, un lit breton.

La distinction des conforts au port et à la mer n'est plus mentionnée, gommée par l'opposition de la vitesse et du confort, ce dernier étant défini par l'équipement domestique et une décoration valorisant boiseries et tissus, ici qualifiée de « cosy ». Pourtant, les boiseries vernies ne sont pas les matériaux qui résistent le mieux à la navigation, comme le montrent régulièrement les descriptions des voiliers du marché de l'occasion.[4]

La valorisation du bateau comme une œuvre d'ébénisterie apparaît dans les publicités promouvant des navires de luxe comme celle du chantier Wauquiez : « La noblesse des boiseries, l'architecture d'intérieur, l'amour du travail bien fait de nos ébénistes font d'un Wauquiez un yacht exceptionnel ; et sur le pont d'un Centurion, la notion de plaisir de naviguer prend tout son sens »[5] - celui-ci est recouvert de latte de teck. Le thème du navire-meuble de luxe est à mettre en relation avec le développement d'un mouvement de patrimonialisation des navires de plaisance, distinguant alors des voiliers de série en polyester d'un « yachting classique » également nommé « belle plaisance ». En 2010, *Le Progrès* commente ainsi la première édition de la « Brest classic week »[6], « rassemblement d'une quarantaine de yachts classiques […] en rade de Brest » : « Des joyaux posés au cœur d'un écrin précieux », la rade souhaitant concurrencer les golfes méditerranéens.

Adhésion au bonheur technique marchand

La publicité du chantier Jeanneau, présentée ci-dessous, montre les paradoxes de voiliers conçus pour apporter à leurs occupants un confort domestique : « Que serait le bonheur de naviguer sans le confort en mer ! » L'image laisse entendre que le confort en mer est en fait le confort domestique de la cabine. En effet, si les parents et leur fille prennent le goûter dans le carré, de nombreux indices montrent que s'ils sont « sur mer », ils ne sont probablement pas « en mer », mais plutôt au port. Pourtant, le texte mentionne que le bateau « dispose de tout le confort utile en mer. Hauteur sous barrot de 1,90 m jusqu'à 1,83 m à l'avant, grande salle d'eau digne de ce nom, vraie cuisine avec réfrigérateur et eau chaude,

[1] « Croiseurs de 6 à 8 m », *Bateaux*, N°607, 2008, p. 120.
[2] « Croiseurs de 9 à 10 m », *Bateaux*, N°607, 2008, p. 132.
[3] Olivia MAINCENT, « First 27.7. Le petit qui voit grand », *Bateaux*, N° 534, 2002, p. 28-37.
[4] Cf. par exemple *Bateaux* N°542 et 543 pour l'année 2003 et *Bateaux* N° 550 et 555 en 2004.
[5] Publicité Wauquiez, *Bateaux* N°583, 2006, p. 23.
[6] E. J., « Brest classic week : coup d'essai, coup de maître ! », *Le Progrès*, le 9 juillet 2010.

spacieuse cabine arrière double et grande cabine avant… De plus, le Sun Odyssey 32 se démarque par des performances et une sécurité optimales »[1]. Les éléments de confort décrits sont ceux domestiques, utilisables au port. Ceux permettant le confort en mer sont passés sous silence.

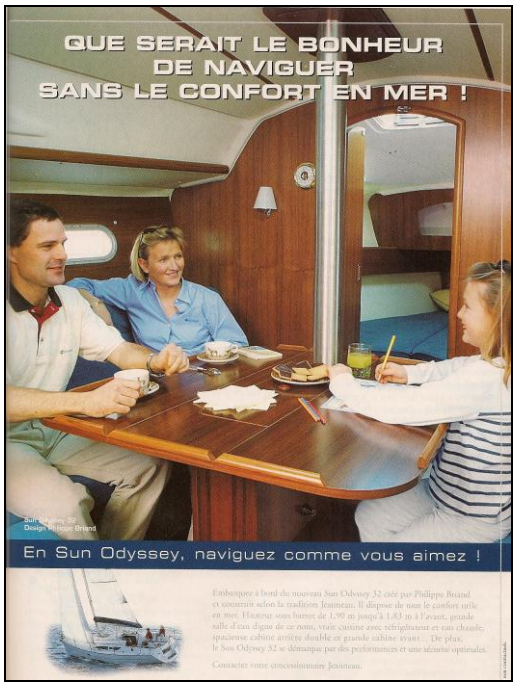


Figure 215 : Extrait d'une publicité du chantier Jeanneau, pour le *Sun Odyssey 32* : « Que serait le bonheur de naviguer sans le confort en mer ! En Sun Odyssey, naviguez comme vous aimez ! ». *Bateaux*, N° 526, 2002, p. 13.

La métaphore du salon flottant s'impose même dans la revue *Loisirs nautiques*, spécialisée dans la navigation hauturière et donc, traditionnellement, dans les bateaux de voyage privilégiant le confort à la mer et l'autonomie énergétique. Ici, *l'Océanis 31* est décrit comme un « petit salon qui aime le large. Le plus petit des Océanis a un sacré caractère. Par 20 nœuds de vent, il s'est révélé très marin et amusant à barrer. Presque un tempérament de First, avec des emménagements superconfortables dignes d'un voilier de trois pieds de plus ». Cependant, la description faite des emménagements souligne qu'ils sont conçus non pas pour « le large » mais pour le port : dans la cabine arrière, « le lit est installé en travers de la marche. Pas idéal quand on dort par forte gîte, mais bon, vous en connaissez beaucoup des plaisanciers qui tirent encore des bords la nuit dans la piaule sur un 31 pieds ? Bref, une parfaite cabine au mouillage et au port, presque assez large (1,69 m) pour dormir dans le sens conventionnel »[2].

Si depuis les années soixante-dix, la presse nautique a régulièrement soutenu la conception de voiliers destinés à naviguer et donc du confort à la mer, aujourd'hui, un large consensus affirme la prépondérance du confort au port, le plaisir de naviguer résidant dans la seule vitesse potentielle du bateau.

L'ambivalence vis-à-vis de la définition du confort apparaît indépassable : un voilier confortable à la mer est-il vraiment confortable ? Est-il encore possible aujourd'hui, à l'heure de « la culture du confort »[3], de concevoir le confort d'habitation d'un lieu sans référence à l'univers domestique et au progrès technique ? Olivier Le Goff rappelle que « le confort

[1] Publicité Jeanneau, *Bateaux*, N° 526, 2002, p. 13.
[2] Emmanuel VAN DETH, « Océanis 31. Le petit salon qui aime le large », *Loisirs nautiques…, op. cit*.
[3] Olivier LE GOFF, *L'invention du confort…, op. cit.,* p. 128.

moderne induit la suppression d'un certain nombre de pratiques », pratiques que d'autres auteurs qualifient de « confort discret ».

En plaisance, la situation est différente de celle des familles d'agriculteurs-éleveurs habitant en Margeride entendus par Martyne Perrot[1], transformant leur logement selon les normes de confort urbain établies par d'autres catégories sociales, afin de bénéficier de subventions – normes qui véhiculent une idéologie hygiéniste redéfinissant les catégories du propre et du sale et donc l'ensemble de la culture rurale. Dans leur très large majorité, les plaisanciers appartiennent à des catégories sociales se référant à la culture bourgeoise établie au 19e siècle : ils ne sont donc pas contraints de changer leurs habitudes d'habitation et donc leur culture matérielle en achetant un bateau « moderne » doté des éléments du confort domestique. Par contre, l'extension de ce type de confort au détriment de celui en mer fait disparaître une culture plaisancière ancienne, celle du « confortable » à la mer, privilégiant l'agrément de l'habitation sur l'eau, au profit des seuls conforts au port et d'équipement ainsi que des performances en vitesse.

En 2002, *Bateaux* retrace « quarante ans d'évolution » de voiliers de 9 mètres, sous un angle exclusivement technique : « L'évolution architecturale opérée depuis quarante ans fait cohabiter la vitesse et le confort. Deux notions souvent antinomiques, mais que les concepteurs repoussent chaque année plus loin, avec la découverte de technologies toujours mieux appropriées. […] Où s'arrêtera l'évolution ? Les techniques de construction en perpétuelle amélioration permettent de penser à des bateaux encore plus légers, confortables et résistants. Mais attention, le prix fait souvent fonction d'arbitre ! »[2] L'histoire de la construction en série est ici pensée en terme d'évolution positive constante dépendant de l'essor de nouvelles techniques. Les doutes émis depuis trente ans sur les « progrès » de l'introduction du confort domestique dans les voiliers de croisières, au détriment de celui en mer, ne sont plus de mise.

D'ailleurs, il est symptomatique que l'analyse de « l'évolution » architecturale commence à la « naissance » de la « plaisance moderne », date assimilée au début de la construction en série de voiliers en polyester. Pourtant, l'histoire de la plaisance contemporaine commence cent ans plus tôt.

Si la mise en place d'une technique de production de masse est considérée comme l'acte de naissance de la plaisance, c'est en raison du culte voué au confort comme « bonheur technique marchand »[3] : « Les "trente glorieuses", qui voient le développement rapide de cette infrastructure entraînant l'idée d'un confort minimum et de celui de la société de consommation permettant la diffusion de masse de ces objets, sont donc le contexte idéal qui rend maintenant possible ce qui, jusque-là, n'avait connu qu'un développement limité ». Cette période est également définie comme celle de la « naissance de la plaisance moderne » du fait de la massification de la pratique au niveau des classes supérieures et moyennes, souvent confondue avec une démocratisation, c'est-à-dire une diffusion à l'ensemble des classes sociales. La confusion entre massification, production de masse et naissance de la plaisance tient à la croyance qu'avec la massification des produits, plus accessibles, du fait des « progrès » des techniques, le bonheur sur l'eau peut s'acquérir de la même façon qu'un lave-linge ou une voiture : « Par cette consommation régulière de biens de confort, la France, à l'image de l'Amérique, entre dans la modernité. »[4] « Véhicule du mythe égalitaire du bonheur », le confort, « lié à la fois au progrès – dont il est une "conséquence naturelle" – et au bonheur – dont il est une cause possible », « participe ainsi activement à ce qui constitue

[1] Martyne PERROT, « Le corps et la maison. Hygiène, propreté, commodité, confort », *Ethnologie française*, 11, N° 1, 1981, p. 8-13.
[2] Daniel GILLES, « Quarante ans d'évolution. Huit bateaux de 9 mètres racontent », *Bateaux*, N°527, 2002, p. 90-91.
[3] Olivier LE GOFF, *L'invention du confort…, op. cit.*, p. 96-97.
[4] *Id.*, p. 98.

les deux mythes fondateurs des sociétés modernes et légitime par là même l'ordre économique établi »[1].

Du coup, seule la logique du confort marchand massifié est retenue comme pertinente dans la définition de la plaisance contemporaine, les architectes eux-mêmes devant s'y plier. À ces derniers est confiée la recherche de « performances » en vitesse, afin de garantir la fonction marine des bateaux : se déplacer sur l'eau. De ce fait, les autres logiques conceptuelles développées dès le 19e siècle, comme la navigation confortable au moindre coût, ne font plus partie du panthéon de l'histoire de la plaisance. Cette amnésie permet de gommer tout esprit critique vis-à-vis du progrès technique marchand, toujours garant du « bonheur sur l'eau ». Bien plus, outre une promesse de bonheur, le confort incarne aujourd'hui « le sens » de la modernité, devenant « une fin en soi »[2]. La définition même du confort d'usage permet une amélioration infinie des progrès techniques se matérialisant dans des objets toujours plus performants remplaçant ceux devenus obsolètes ou bien dans des objets nouveaux répondant « à de nouvelles tâches ou de nouvelles contraintes » engendrées, entre autres, par d'autres objets de confort. Ce confort innovant a un prix. L'adhésion au mythe du progrès légitime ce surcoût. Même si les éléments de confort innovants ne sont pas nécessaires à la navigation, leur présence à bord n'est pas perçue comme un luxe mais comme une nécessité : il convient en effet de « vivre avec son temps ». Le projet du petit yacht économique, regretté par certains lecteurs de la presse nautique (« Je me sens de plus en plus marginal dans ma pratique par rapport à ce que reflètent les revues nautiques : des bateaux de plus en plus gros et chers, de plus en plus équipés pour aller souvent de moins en moins loin »), ne semble plus d'actualité : « Concernant les tendances actuelles de la plaisance, vous n'avez pas tort, réplique *Voile magazine*. Cependant, il existe aussi des plaisanciers qui ont quelque moyens et qui naviguent bien et loin sur de gros bateaux, en croisière comme en course : voyez par exemple notre article sur la Transquadra[3]. »[4]

Aujourd'hui, la conception des bateaux n'est déterminée qu'en fonction de deux paramètres considérés comme contradictoires, la vitesse et le confort. Plus aucune distinction n'est faite entre confort au port et en mer. Seul le prix du voilier apparaît comme un facteur pouvant limiter l'irrésistible progrès de la plaisance, ce qui sous-entend que ce n'est qu'en mettant le prix que l'on peut accéder à un voilier vraiment « évolué ». L'idéal des petits bateaux simples, marins, maniables et confortables en mer n'est plus d'actualité.

3) L'ambivalence des plaisanciers

Pour les plaisanciers, consommateurs de l'objet-bateau conçu, produit et vendu par des professionnels, l'ambivalence vis-à-vis de la recherche de confort prend différents aspects. En effet, l'équipage fait vite l'expérience de l'inconfort paradoxal apporté par la surenchère d'équipements de confort. Cette prise de conscience amène les navigateurs à réfléchir sur leur consommation d'objets à terre. Le choix d'emporter en mer tel objet plutôt qu'un autre a des conséquences sur le confort ou l'inconfort de la navigation. La recherche de l'équipement permettant d'obtenir le meilleur confort en fonction de l'usage du bateau fait intégralement partie de la navigation. De plus, ces choix d'objets changent pour une même

[1] Olivier LE GOFF, *L'invention du confort…, op. cit.,* p. 101.
[2] *Id.,* p. 110.
[3] La Transquadra est une course transatlantique en double ou en solitaire réservée aux personnes de plus de 40 ans. <http://www.transquadra.com/>, consulté en juillet 2010. Ces navigateurs aguerris représentent-ils toute la plaisance ?
[4] « Les lecteurs ont la parole », *Voile magazine,* N ° 155 S, 2008, p. 50.

personne avec l'âge, la santé, le rôle à bord. Connaître les équipements de confort en navigation, savoir s'en servir et en équiper son bateau, est aussi un facteur de sociabilité. Est-il possible d'y échapper ? Enfin, les choix d'équipements du bateau facilitent ou entravent certains usages : ils sont donc supports de gouvernementalités.

Confort à la mer et réflexivité

La recherche du confort à la mer par le plaisancier, usager du voilier, peut être considérée comme un acte réflexif sur le confort à terre. Olivier le Goff montre qu'aujourd'hui la thématique du confort est omniprésente dans notre société. Plus qu'un phénomène social, le confort est un procès pouvant être analysé comme une forme sociale simmelienne, au-delà de sa polysémie. En effet, si les diverses acceptions du confort déroutent, sa légitimité n'est pas entamée. Bien au contraire, le confort est institué aujourd'hui comme un véritable enjeu social.

En plaisance, la recherche du confort en mer est inévitablement liée à toute tentative de navigation - au contraire du confort au port. C'est donc un confort utile, loin du luxe d'un confort domestique transféré en mer, non nécessaire à la navigation. Si, pour des plaisanciers interrogés, faire un tour en mer c'est d'abord « mieux voir la terre », c'est aussi expérimenter par corps les différents éléments de confort d'à terre transférés en mer. Pour Alex de Roquefeuil, journaliste à *Loisirs nautiques*, le confort est ainsi « l'art du compromis ». Il n'est pas possible de faire une croisière confortable avec un bateau rapide : il faut choisir. Ce choix est l'occasion de s'interroger sur le superflu et le nécessaire à emporter à bord d'un bateau, et, par comparaison, dans l'habitation terrestre : « Passé ce tour d'horizon, la notion de confort ouvre tant de pistes de réflexion qu'on en arrive à se demander si le dénuement le plus total n'est pas la solution la plus satisfaisante sur le plan spirituel. Il en va de même dans notre vie de terrien, où chaque option de confort ajoutée à notre train de vie s'accompagne d'un asservissement, consommateur de temps et d'argent. Chacun en tirera ses propres conclusions. »[1]

Le temps de la navigation permet de remettre en cause la légitimité des multiples objets embarqués : ont-ils vraiment leur place à bord ? L'espace réduit du bateau et la nécessité de ne pas trop l'alourdir afin de préserver sa stabilité et sa maniabilité sont des contraintes agissant comme des révélateurs de la profusion d'objets. Dans les années soixante-dix, l'engouement pour les navigations circumterrestres s'inscrit dans un désir d'autonomie vis-à-vis de la société de consommation considérée comme aliénante. Le navigateur Bernard Moitessier, à bord de *Joshua,* en est une figure emblématique. Dans *La longue route,* il évoque le tri effectué à bord du bateau avant le départ de la course : « Quand je songe à cette masse de bric-à-brac débarquée avant le voyage, je me demande si la plupart de ceux qui vivent à bord de leur bateau ne sont pas comme la "pie-chercheuse", cet oiseau tellement hanté par la crainte de manquer un jour du nécessaire, qu'il ramasse et accumule tout ce qui passe dans sa ligne de mire. »[2] Il raconte l'histoire d'un soufflet, jadis trouvé sur un quai, qu'il s'était approprié « au cas où ». En fait, cet objet ne servit jamais comme soufflet mais comme monnaie d'échange entre navigateurs de passage.

Pour Dominique, la soixantaine, navigatrice passionnée ayant effectué une longue navigation en famille dans les années soixante-dix, cet « art du compromis » ou du choix des objets nécessaires, est intimement lié à la navigation : « Une maison et un bateau, ce n'est pas la même chose. Dans une maison, il y a beaucoup de choses. L'espace est mal utilisé. Plus tu

[1] Alex de ROQUEFEUIL, « Confort : l'art du compromis [2] », *Loisirs nautiques*…, *op. cit.*
[2] Bernard MOITESSIER, *La longue route…, op. cit.,* p. 49-50.

as d'espace, plus tu le gâches. Chaque centimètre en bateau est important : il faut que ce soit pratique, il ne faut que le nécessaire pour vivre un an. [Dans notre société] on achète des choses inutiles. Le bateau, je trouve ça parfait, surtout dans un monde dans lequel on gâche. […] Le bateau c'est la rigueur dans tous les sens du terme : armement, préparation et ce que tu mets dedans »[1]. Pour le grand voyage, Dominique se rappelle que chaque objet apporté par les équipiers fut l'objet d'une négociation avec le chef de bord, époux et père, pour qui la surcharge du bateau représente un danger. Ainsi un des enfants a-t-il dû faire un choix entre les cubes et les poupées. Aux escales, les livres lus étaient échangés et les enfants faisaient les poubelles pour collecter les matériaux leur servant à fabriquer jouets et cadeaux.

Pour chaque membre de l'équipage, les objets jugés nécessaires varient en fonction de l'âge, des goûts personnels et du rôle tenu à bord. Le père-chef de bord emporte le matériel de navigation et des outils ; Dominique, épouse, équipière et cuisinière exige un certain type de réchaud et une grande bibliothèque ; les enfants apportent quelques jouets ainsi que les nombreuses photocopies et cahiers pour effectuer les devoirs scolaires.

Confort et corps varient

Les objets et équipements nécessaires à bord varient d'une personne à l'autre et pour une même personne, en fonction de son âge, de ses goûts et de la place qu'elle occupe par rapport aux autres. Léon, initié à la voile sur le bateau paternel dans les années trente est devenu coureur de haute mer amateur dans l'après-guerre. Aujourd'hui, il évoque l'évolution de ses goûts en matière de confort en croisière. Lui, qui, jadis, était reconnu comme casse-cou, peu enclin au confort domestique en mer, étonne ses amis lorsqu'il déclare être devenu un inconditionnel des bateaux construits par le chantier Amel, associant confort domestique et confort en mer au détriment des performances en vitesse. En effet, le confort des bateaux Amel, suréquipés, lui a permis d'effectuer des croisières à un âge avancé et dans des zones de navigation difficiles, comme la Mer du Nord :

> À quatre, [dans le *Super Maramu 2000*], c'est merveilleux car on est chacun chez soi. On a chacun sa salle de bain, véritablement. Moi, en Suède, je prenais une douche tous les jours ! Il n'y avait pas de problème de flotte ! On avait de l'eau ! Et j'avais de l'eau chaude, courante ! Aucun problème ! Mais ça, ça améliore beaucoup les conditions de la vie. Quand on fait de la croisière, on peut faire ça d'une façon spartiate – Dieu sait si avec ma femme on l'a fait -, on a navigué en Méditerranée pendant des années, sans moteur, sans rien. Pas de source d'énergie sinon un petit groupe électrogène pour faire un peu d'électricité. Donc on sait ce que c'était le non-confort. Mais d'abord on était jeunes ! On faisait ça jusqu'à l'âge de 40, 45 ans. On avait 30 ans, 25 ans, 35 ans. Mais il n'empêche que l'on ne peut pas dire que le confort soit un élément négatif, si vous voulez, dans la qualité d'une croisière et d'un bateau ! Le confort c'est quand même quelque chose d'important. Il est vrai que quand on navigue en Méditerranée, l'été, il fait chaud, il fait beau, on se baigne toujours dans la mer. Les problèmes ne sont pas les mêmes que si vous allez en Suède. Ça c'est sûr. […] Le confort, ça dépend de l'âge que l'on a d'abord. C'est pas toujours la même réponse suivant son âge et suivant ce que l'on fait comme navigation. Mais si vous voulez faire de la croisière confortable, il faut avoir chaud. Et puis pas d'humidité. La première chose c'est la sécheresse. […] La chaleur vient après. Elle vient un peu en même temps. […] Mais est-ce vraiment la deuxième chose ? Non, ce qui est très important, c'est de pouvoir faire la cuisine. […] Et alors, avoir un bon bateau

[1] Entretien avec Dominique, à son domicile, 2006.

> ou un bateau qui marche, un bateau à peu près maniable, qui soit manoeuvrant, c'est important ! […] Alors, le moteur c'est devenu presque une nécessité impérative. [1]

Pour répondre à ma question, Léon essaye de définir le confort. En évoquant l'âge et les zones de navigation, il modère alors tout jugement formel sur les conditions objectives d'un bateau confortable. Si tel voilier sommairement équipé a pu être jugé confortable par un couple de trente ans lors de croisières estivales en Méditerranée, il ne l'est plus du tout lorsque ces mêmes personnes ont quarante ans de plus. Néanmoins, Léon tente de rationaliser la définition du confort à bord en mettant en exergue l'importance de la chaleur, de la sécheresse, de la cuisine et de la maniabilité du bateau. Cependant, si ces critères sont en effet importants dans la vie à bord, la réponse architecturale et les choix d'équipements sont éminemment variables. Le confort est une notion intimement liée au corps : le bateau, objet-prothèse incorporé dans l'action de naviguer, est jugé confortable en fonction du corps à corps plus ou moins satisfaisant, ou, pour utiliser le vocabulaire des yachtsmen de la fin du 19e siècle, de « l'agrément de navigation » qu'il procure à son utilisateur.

Si des tentatives de définition du « confort minimal » ont eu lieu dans les années cinquante, le confort d'un bateau ne peut pas être lié à des paramètres simples, lié de façon rationnelle à une architecture particulière ou bien à une somme d'équipements tant domestiques que de navigation répondant à des « besoins » physiologiques. L'écart est grand entre « le confort mesuré »[2] par les ingénieurs et celui ressenti par les usagers. C'est ce que Jean-Pierre Goubert nomme le « confort discret, presque silencieux qui échappe à la réglementation et – souvent – jusqu'à l'observation »[3], à la différence du « confort moderne » nommé « confort d'objets »[4] par Jacques Dreyfus. Pour Olivier Le Goff, la prise de conscience par les producteurs d'objets de l'importance du confort discret ou « ressenti », aurait pour conséquence le développement d'une ingénierie du sensible, du moins dans l'industrie automobile. Le recours aux designers est, pour l'auteur, à intégrer à cette volonté de maîtrise du confort sensible des objets – les lignes extérieures et intérieures des bateaux sont « plus douces » et les matériaux choisis font appel aux « sens » des occupants. Néanmoins, cette recherche du confort sensible d'ingénierie et de design ne peut pas venir à bout du butoir sur lequel reposent le confort et son double, l'inconfort : le sujet incarné.

Plaisirs et déplaisirs du confort

Le paradoxe du confort vient de son rapport intime au corps, au plaisir et à l'objet. Or, l'analyse de ces notions montre leur ambivalence constitutive et indépassable. En effet, si le confort est défini, selon la logique du confort minimal, comme l'absence d'inconfort, à la manière de l'Organisation mondiale de la santé définissant cette dernière comme « le silence des organes », le confort est-il pour autant le silence du corps et des sens ? C'est en effet dans ce sens que les scientifiques ont cherché à définir le confort, comme « une satisfaction du corps à être maintenu dans un état que nulle perturbation extérieure ne vient troubler », une « absence de sollicitation corporelle ou physiologique », un « degré zéro de toute excitation corporelle »[5]. Pour Philippe Dard, la recherche du confort thermique comme idéal technique

[1] Entretien enregistré avec Léon, à son domicile, 2003.
[2] Olivier LE GOFF, *L'invention du confort…, op. cit.,* p. 154.
[3] Jean-Pierre GOUBERT, « Le confort dans l'histoire : un objet de culte »…, *op. cit.,* p. 27.
[4] Jacques DREYFUS, *La société du confort…, op. cit.*
[5] Philippe DARD, « Le destin de la norme »…, *op. cit.,* p. 119.

aboutit à « un confort désincarné » visant à annuler « le corps, l'objet technique et le rapport social qu'il organise ».

Olivier Le Goff montre l'absurdité de cette logique : « Pour pousser cette situation à son paroxysme, on pourrait ainsi affirmer qu'un confort total et permanent ne peut qu'entraîner une disparition du plaisir et devenir ainsi finalement source d'inconfort à force d'ennui et de monotonie. »[1] Ce paradoxe animant la recherche du confort à bord est vécu par tous les plaisanciers : la barre à roue permettant de conduire un grand voilier avec moins d'effort qu'avec une barre franche enlève du coup les sensations fines de barre qui, incorporées, font le plaisir de barrer ; la capote de protection de rouf protège des embruns mais, du coup, elle réduit les sensations visuelles du barreur ainsi que celle du vent sur son visage, sensations lui permettant de se repérer par rapport au vent et lui procurant de la satisfaction quand elles sont maîtrisées – comme par exemple d'avoir senti la risée arriver et donc d'avoir anticiper la gîte en choquant l'écoute ; les systèmes d'enrouleur de génois tout comme les *lazy-bag* et *lazy-jack*, permettant de laisser la grand voile à poste, font gagner du temps à l'arrivée au port en rendant inutile la corvée du pliage des voiles. Or, hormis la perte du plaisir pouvant être pris à la réalisation de cette tâche, le génois sur enrouleur peut s'avérer être très inconfortable en mer lorsque le bout se coince et qu'il n'est plus possible de prendre des tours de rouleau, alors même que le bateau est dans une situation critique (vent fort ou entrée de port) nécessitant de réduire la toile. De plus, réduite, une voile sur rouleau est moins performante : le bateau est moins maniable et le plaisir de barrer en est réduit. Si Paul, la soixantaine, a fait le choix de mettre un génois sur enrouleur, c'est pour limiter les déplacements sur l'avant, jugés dangereux par son épouse, celle-ci n'ayant pas le goût de la navigation, ayant découvert la voile avec son mari. En accédant au « confort » de manœuvrer son bateau depuis le cockpit, Paul perd en même temps le plaisir d'effectuer une manœuvre qu'il a apprise et qui ne présente pas de dangers particuliers s'il prend soin de s'attacher au bateau. De plus, il perd aussi l'accès à la plage avant, zone du bateau pouvant être agréable, propice à l'isolement.

En navigation de plaisance, le plaisir vient du contact avec les éléments naturels que sont le vent, le soleil, la mer, médiatisé par un objet, le bateau, incorporé en navigation, le marin faisant corps avec son voilier. Ce corps à corps est aussi source de plaisir dans l'habitation même du voilier, quand, à force d'apprentissage, le navigateur parvient à cuisiner, à se faire un café, à aller aux toilettes ou à dormir malgré les mouvements du bateau, ou plutôt, avec ces mouvements, en les incorporant aux actions qu'il entreprend. Pour Catherine Bertho-Lavenir, ce plaisir est à la source même du développement des pratiques de loisir de pleine nature : « Le plaisir qu'on y trouve ne réside pas seulement dans la proximité de la nature, qui apporte un lot d'émotions agréables, ou dans l'accomplissement sportif, qui procure des sensations nouvelles, mais aussi dans le fait que les nouvelles activités de plein air font surgir, pour les événements les plus simples de la vie, des difficultés qu'il est plaisant de résoudre. »[2] Or, l'instauration du confort moderne à bord, c'est-à-dire du confort technique apporté par les réseaux et les divers équipements, vise paradoxalement à réduire l'intensité du corps à corps, instaurant une distance, et donc à réduire le plaisir.

Pourtant, le désir de « toujours plus » de confort technique ne s'épuise pas, bien au contraire. La position du journaliste Alex de Roquefeuil, prônant « l'art du compromis », dans la lignée des articles critiques apparus dans la presse dès l'industrialisation de la construction nautique, est aujourd'hui largement dominée par la surenchère objectale et discursive déclinant le thème du confort : « Pour ma part, le confort doit simplifier la vie et éliminer les efforts physiques dépassant nos capacités. En rejetant toute sophistication ne répondant pas à ces deux critères, je suis bien conscient que je finirai, l'âge venant, par

[1] Olivier LE GOFF, *L'invention du confort…, op. cit.,* p. 124.
[2] Catherine BERTHO-LAVENIR, *La roue et le stylo…, op. cit*.., p. 314-315.

adopter des béquilles qui me paraissent aujourd'hui superflues. C'est pourquoi, si le confort est un sujet à intégrer à la conception d'un bateau, c'est aussi une notion évolutive qui condamne toute option à caractère excessif. »[1]

4) L'ambivalence des institutions publiques

L'excès caractérise pourtant l'offre de la construction nautique contemporaine : des bateaux toujours plus grands, plus rapides, plus luxueux, plus à la pointe des techniques, plus confortables au port, plus designs et plus chers. Et son corollaire, des ports toujours plus urbanisés, encombrés et pollués. Les nuisances de la société urbaine du 19e siècle dénoncées par les yachtsmen et les canotiers français – miasmes, bruits désagréables, aliénation -, sont alors présentées comme l'élément déterminant la pratique de la plaisance, en rivière comme en mer. Il n'est toutefois pas question de remettre en cause le progrès, incarné par la science et la technique, dont l'art du yachting est un précieux exemple. Pour la « société du confort », c'est par le progrès que les nuisances urbaines seront vaincues.

Toujours plus de confort et d'inconfort

Des auteurs comme Olivier Le Goff et Jacques Deyfus pointent les enjeux sociaux de ce phénomène qui ne se présente pas comme une mode passagère mais bien comme un enjeu de la modernité et ceci malgré la crise économique et sociale du début des années soixante-dix jetant un doute sur l'association entre confort et bonheur. Bien plus, confort et inconfort sont désormais liés : « Il ne s'agit plus simplement d'améliorer en proposant plus de confort mais aussi de réduire, ou du moins de gérer, les inconforts multiples qui surgissent et touchent le corps social dans son intégralité. »[2] Ces préjudices sont identifiés comme les « dégâts du progrès ». Néanmoins, congestion automobile, cité-dortoirs, pollutions et bruits ne remettent pas en cause le sens de la modernité, toujours associée à l'innovation scientifique et technique.

Aujourd'hui, pendant la saison estivale, les ports de plaisance et les mouillages forains du littoral français sont encombrés, pollués, bruyants et lieux de violences – j'ai pu observer au cours de mes navigations insultes entre plaisanciers, accostages sauvages avec bris de matériel, largage des amarres d'un autre voilier pour récupérer sa bouée de mouillage, etc. Pourtant, la surenchère de confort et son corollaire, l'inconfort, sont des logiques qui ne sont pas remises en cause. Au contraire, la solution proposée aujourd'hui au problème de la saturation des ports est leur extension, sur mer comme sur terre : « Face à la saturation des ports de plaisance, les projets d'extension fleurissent notamment en Bretagne, où 3 000 nouveaux emplacements sont prévus d'ici 2005. »[3] La revue se félicite de cette annonce et espère que d'autres emplacements seront créés. En 2005, *Bateaux* titre : « Refus de place. Le port condamné en justice »[4]. Pourtant, « Granville prévoit d'ajouter 700 places de ports à son

[1] Alex de ROQUEFEUIL, « Confort : l'art du compromis [2] », *Loisirs nautiques…, op. cit.,* p. 54.
[2] Olivier LE GOFF, *L'invention du confort …, op. cit.,* p. 19.
[3] « 3 000 places de port en projet », *Bateaux*, N° 542, 2003, p. 10-11.
[4] Thierry MONTORIOL, « Refus de place. Le port condamné en justice », *Bateaux*, N° 571, 2005, p. 10-11.

parc actuel. Mais la liste d'attente vient de s'allonger : 2 600 inscrits… ». En 2009, le magazine publie un dossier sur cette épineuse question.

Figure 216 : Forêt de mâts à Port-Tudy, dont la capacité d'accueil est saturée en été. Île de Groix, 2004. Photographie S. Josso.

Les ports à sec apparaissent comme une des solutions au manque de places. Ainsi, le port du Crouesty dispose d'un « ascenseur à bateau : le Meps (pour Mise à l'eau en port à sec) »[1]. Si le système fut tout d'abord considéré avec perplexité, ses avantages séduisent certains : économies sur la peinture antifouling et protection contre l'osmose. La location d'une place à sec est parfois moins chère et les plaisanciers peuvent demander à mettre leur bateau à l'eau tous les jours s'ils le désirent. Certaines installations permettent même de faire l'opération soi-même.

Par contre, ce système supprime des pratiques d'usage du voilier au port comme l'habitation au ponton, de jour comme de nuit, la pêche, le bricolage ou la prise de l'apéro entre amis : « On perd l'ambiance des mouettes, de la circulation des bateaux, de l'odeur de la mer et, surtout, de l'apéro à bord »[2].

Figure 217 : Le confort de la vie au port : pêcher de son bord en toute tranquillité. Bretagne sud, 2004, photographie S. Josso.

[1] Anne BERGOGNE, « Le dossier noir des ports français : 2e partie. Le partage des eaux », *Bateaux*, N° 612, 2009, p. 18.
[2] *Id.*, p. 22.

L'injonction est claire : il faut pousser les plaisanciers à naviguer et non pas à utiliser le port comme cadre de vie à bord. Ainsi, la Sagemor, dans le Morbihan propose un « Passeport » ou « passe-ports » : « Les clients ayant un contrat à l'année dans l'un des dix ports peuvent séjourner gratuitement dans les autres et bénéficier également de cinq nuitées gratuites par an dans les vingt ports partenaires de l'opération. Il est ainsi possible de relâcher de Trébeurden à Port-Médoc sans débourser un euro. Une condition toutefois : le plaisancier doit obligatoirement avertir de son départ et mentionner la durée de son absence. Le port d'attache peut ainsi relouer la place à un bateau d'escale » : « Il ne s'agit plus de gérer un stock mais un flux »[1]. Les techniques d'organisation utilisées dans le champ du tourisme sur terre sont appliquées à la plaisance : « Aussi la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice a-t-elle eu l'idée de créer une centrale de réservation, RésaPort, calquée sur celles qui existent dans l'hôtellerie. Le plaisancier peut réserver sa place par téléphone ou sur Internet jusqu'à trois jours à l'avance. Et il peut rester dans chaque port jusqu'à trois jours. Si le port est déjà complet, RésaPort lui propose un autre choix »[2]. La Fédération française des ports de plaisance et Euromarina mettent en place un système de carte à puce comportant l'identité précise du propriétaire et du bateau afin d'accéder aux différents services des ports. Cette gestion des flux plaisanciers, visant à rationaliser, contrôler et maîtriser les déplacements des bateaux est-elle compatible avec la pratique de la voile ? En effet, selon les vents, les courants, les marées et les désirs de l'équipage, il est difficile de prévoir à l'avance la date d'arrivée et de départ au port, à moins de naviguer sur des bateaux dont les déplacements seraient indépendants des conditions météorologiques, comme par exemple ceux munis de puissants moteurs…

Les ports à sec ne constituent pas l'unique solution au problème de l'encombrement des ports. En effet, « il est impensable de truffer le littoral de parkings à bateaux peu esthétiques. L'arrière-pays semble mieux indiqué, mais il faut un cours d'eau débouchant dans la mer »[3]. Des projets de ports à sec sous-terrains germent, transférant à la plaisance littorale les solutions architecturales adoptées en ville : « Il s'agit de construire un silo cylindrique qui ferait office de parc à bateaux, enterré sous un bassin. Il suffirait de quelques minutes pour la mise à l'eau à l'aide d'une grue située au centre du cylindre. Pour Damien Grimont, Blue Ring [nom donné au projet de port à sec souterrain] remplacerait les ports à sec en surface et libérerait ainsi les terrains en bord de mer. Il imagine d'en faire un espace convivial accueillant également des commerces et, pourquoi pas, un cinéma »[4]. On peut également imaginer que Blue Ring soit relié aux quartiers d'habitation des propriétaires de voiliers par des lignes de métro, de TGV ou bien par une bretelle d'autoroute. Du bord, il serait ensuite facile, avant de prendre le large, de commander un menu spécial marins au service de restauration rapide qui n'aura pas manqué de s'installer dans le complexe portuaire sous-terrain. Mais, les bateaux prendront-ils la mer quand le temps sera gris ? Une séance de cinéma ne serait-elle pas plus tentante, avec au programme le dernier documentaire filmé par les concurrents de la course autour du monde sans escale et sans assistance ? À moins qu'une séance dans un simulateur de navigation sur voiliers de course – ou de pêche, de commerce, militaire, des îles Kiribati ou de la baie d'Along - avec sièges inclinables, petits jets d'eau et spots halogènes simulant gîte, embruns et rayons de soleil soit plus à propos…

Pour la navigatrice Catherine Chabaud, chargée de mission auprès du ministre de l'écologie, un service de formation permettrait au plaisancier néophyte « d'envisager sa croisière plus sereinement, en toute autonomie ». Dans l'idée d'une « "éco-navigation", qui a pour ambition de (ré)apprendre au plaisancier à naviguer en harmonie avec le milieu dans

[1] Anne BERGOGNE, « Le dossier noir des ports français : 2e partie. Le partage des eaux », *Bateaux…, op. cit.*, p. 24.
[2] *Id.*, p. 28.
[3] *Ibid.*, p. 22.
[4] *Ibid.*, p. 25.

lequel il évolue »[1], elle promeut l'usage de voiliers adaptés au programme de navigation : « Les grandes unités sont confortables pour des tours de Bretagne, des virées en Angleterre… Mais pour une navigation plus côtière, à la journée, on peut avoir énormément de plaisir sur de petites unités, transportables, que l'on peut alors entreposer à terre. Il faut aussi oser d'autres bassins de navigation, ne pas s'agglutiner dans les mêmes endroits ». La navigatrice ne se permet cependant pas de souligner l'inconfort de grandes unités au confort uniquement portuaire et, *a contrario*, le confort à la mer d'unités plus petites, qualité nécessaire à toute navigation.

En effet, l'introduction des normes du confort domestique à l'intérieur du bateau en augmente du même coup l'inconfort. Ainsi, le nombre de couchettes dans un voilier peut être présenté à l'acheteur comme un élément de confort supplémentaire. Or, bien au contraire, ce surplus de confort d'objet, ici le lit, entraîne une diminution de l'espace disponible pour les autres éléments d'aménagement liés à d'autres activités quotidiennes ainsi qu'une augmentation du nombre potentiel de personnes à bord. Si cette « convivialité » ne pose pas de problème particulier lorsque le bateau est au ponton, elle peut par contre s'avérer bien inconfortable en mer, dans un espace réduit. Le chef de bord, considéré par la loi comme responsable de la sécurité du bateau et de son équipage, doit faire preuve de plus de vigilance ; le travail du maître coq – poste occupé le plus souvent par l'épouse du chef de bord quand celui-ci est pris par les tâches de navigation – croît également avec le nombre d'invités.

Reformuler la problématique

Devant ce paradoxe, Olivier le Goff s'interroge : comment expliquer la surenchère contemporaine de confort alors même que la crise des années soixante-dix a montré que son double, l'inconfort, lui était inexorablement attaché ? En effet, depuis le 19^{e} siècle, le procès du confort s'est étendu à de nouveaux territoires, quittant l'intimité des intérieurs bourgeois pour s'étendre aujourd'hui à l'ensemble du tissu urbain. Cette extension du confort à de nouveaux lieux, comme par exemple les transports collectifs (par exemple concevoir des bus plus confortables), est en lien avec la montée de l'inconfort collectif (des villes dans lesquelles il est difficile de circuler, à cause des embouteillages) suscité par les effets des multiples équipements de confort individuels (chacun veut circuler dans sa voiture pour son propre confort). Malgré l'émergence toute récente de cette problématique dans les thématiques politiques par le biais du discours environnemental, le confort, de par sa polysémie, est maintenu comme l'enjeu de la modernité (parlera-t-on bientôt du "confort de la planète" ?). Il est indissociablement lié à la technique et à l'idée de progrès. En plaisance, le paradoxe est d'autant plus grand que le leitmotiv des yachtsmen d'avant-guerre comme des plaisanciers contemporains est de « sortir » sur l'eau pour fuir les désagréments de la société urbaine. Or, en sortant sur mer, ils y transposent aussi tout l'inconfort du confort qu'ils y apportent.

Pour Olivier le Goff, le sens du confort n'est pas à chercher dans l'analyse de la multiplicité de ses formes mais dans sa forme globale et dans son rapport au corps, individuel et collectif. En effet, l'objet du désir, ici le bateau de plaisance, est par essence évanescent. En effet, il ne peut pas combler le manque qui est à l'origine du désir.[2] Des constructeurs et architectes exploitent d'ailleurs avec un brin de cynisme cette propriété de l'objet du désir, en

[1]Anne BERGOGNE, « Le dossier noir des ports français : 2^{e} partie. Le partage des eaux », *Bateaux…, op. cit.*, p. 26.

[2] Je renvoie ici le lecteur au vaste champ de la psychanalyse.

concevant et construisant sciemment des voiliers qui ne sont pas destinés à la navigation : l'essentiel n'est-il pas de rêver, déclarent-il ? De plus, comme les consommateurs de bateaux ne sont plus censés naviguer, à quoi bon leur fournir des voiliers permettant de vivre en mer avec agrément ? Les éléments « vendeurs » sont ceux qui représentent, à terre, la modernité, c'est-à-dire la vitesse, représentée par une carène dite « performante » et des équipements de navigation issus de la conception des voiliers de course ainsi que le confort domestique, c'est-à-dire les objets, équipements et réseaux disponibles dans l'habitation à terre. Le décalage entre l'objet-bateau produit et l'usage pour lequel il est acheté – naviguer – stimule paradoxalement le désir de l'objet par le ratage qu'il suscite. La recherche du « toujours plus », qui, en plaisance, s'exprime par le désir insatiable « du mètre de plus », n'est pas à interpréter uniquement en termes de logique distinctive. Cette quête du bateau idéal – de l'objet parfait comblant le manque -, est au cœur du discours plaisancier dès le début de la pratique. Il est cependant plus facile de changer de navire à l'heure de la production de masse qu'aux temps de la production à l'unité. De plus, l'étendue constante des gammes de produits vise à attiser une demande qui n'est pas à la hauteur de l'offre proposée. Le mythe de la modernité s'actualisant dans la surenchère technique vise à rendre obsolètes des bateaux qui pourtant, naviguent.

Ainsi, en 1976, le skipper, « un de ces mangeurs de milles n'hésitant pas à embarquer pour la Corse ou les Baléares avec sa femme, leurs deux jeunes enfants et leur chien sur un voilier de neuf mètres » reconnaît que « pour ce type de navigation semi-hauturière, un voilier de cette taille n'offre pas un confort suffisant dès que le beau temps et les allures portantes font face au louvoyage » : « Pourtant, […] nous n'avons pas vraiment trouvé l'oiseau rare, ce bateau de prix abordable avec lequel un équipage sans entraînement particulier ne serait pas condamné aux éternels ronds dans l'eau qui enchaînent la majorité des plaisanciers à un rayon de vingt milles de leur base. »[1] Mais est-ce un nouveau bateau, « oiseau rare » permettant le fantasme d'une navigation idéale, qui règlera le problème de la croisière en famille dans des conditions de haute mer, c'est-à-dire la question du désir de l'autre ?

« L'imaginaire est toujours un imaginaire du *matériel* », rappelle en effet Jean-Pierre Warnier :

> Les « envies » de plage, de lagon et de bateau sont-elles de nature à remplir le vide qui sépare le désir de son effectuation ? Par un jeu de déplacements, de censures, de métaphores, l'objet dont l'image est offerte au touriste n'est-il pas devenu un fantôme de l'objet de son désir ou, pour reprendre une expression chère à Leclaire (1971), un cache-fantôme de l'objet ? – Cache-fantôme qui, néanmoins, va réellement au-devant du désir et lui fait une proposition qui, dans ce qu'elle a de matériel, d'extérieur au sujet, d'immédiat et du durable, s'adresse en direct au corps et à l'inconscient ? Le fantasme se projette vers et dans la culture matérielle qui donne corps à l'imaginaire des vacances tropicales, ou de la voiture, du chez-soi, du pavillon individuel avec les deux enfants, le chien, le chat, le contrat d'assurance-vie et les achats en grande surface. Et c'est là que nous retrouvons les caractéristiques qui s'inscrivent dans la mise en objets : matérialité, incorporation d'une extériorité par le sujet, immédiateté, durabilité et enfin résistance à la narration. Une fois inscrit dans les choses, le fantasme prend l'évidence quasi naturelle de la faculté matérielle, et il évide le discours. [2]

Ainsi, les diverses productions tant matérielles que sociales de l'imaginaire apparaissent comme des évidences échappant à tout questionnement. Les diverses institutions

[1] « Pour un vrai bateau de croisière familiale », *Bateaux*, N° 220, 1976, p. 45.
[2] Jean-Pierre WARNIER, *Construire la culture matérielle…, op. cit*., p. 98-99.

de la plaisance sont des productions imaginaires liées à des objets différents : l'imaginaire de l'Institut français des architectes navals se manifeste dans les plans de voiliers en lien avec un programme de navigation et la personnalité de l'architecte, celui de la Fédération des industries nautiques dans la production en série de bateaux dans une logique de marché, celui de l'Union nationale de la course au large dans un règlement instituant des jauges sur lesquelles la créativité des architectes s'appuie pour concevoir des bateaux les plus rapides possibles, etc. Jean-Pierre Warnier, en s'appuyant sur les travaux de Cornélius Castoriadis, Max Weber et Michel Foucault, précise que la rationalisation ne vient qu'après, *a posteriori*. La légitimité des objets – des plans signés, des gammes de voiliers produits en série privilégiant le confort au port, des carènes de bateaux de course conçus pour la vitesse seule devenant des modèles pour les voiliers destinés à la promenade – n'est apportée que par l'institutionnalisation et la matérialisation des fantasmes sous-jacents. L'ingénieur, l'architecte, le gestionnaire, le directeur marketing promeuvent l'idée inverse, largement partagée, que la culture matérielle est le produit de l'intelligence, de la rationalité humaine. Or, la production d'objets résulte d'abord de désirs individuels, n'ayant rien à voir avec la rationalisation. Celle-ci intervient après, pour légitimer les objets et asseoir les gouvernementalités de leurs concepteurs, producteurs et utilisateurs. Il s'agit ici de la question du pouvoir, définie par Michel Foucault comme « action de soi sur soi », ou « subjectivation », et « action sur les actions », c'est-à-dire sur celle des autres.

5) Conforts et gouvernementalités

Pour Jean-Pierre Warnier, il n'existe pas de consommation de masse en tant que telle. En effet, chaque objet est produit par une filière ou système d'approvisionnement spécifique. Ainsi, il n'est pas possible de faire des homologies entre la filière d'approvisionnement des voitures, du mobilier domestique ou bien des voiliers de plaisance. Conception, production, distribution et consommation sont liées et interagissent les unes sur les autres. La consommation n'est pas passive : chaque plaisancier utilise son objet-bateau d'une manière singulière, le détournant parfois de sa fonction – « Tiens, un bateau-caravane qui navigue ! » Bien plus, c'est par l'action de naviguer sur ou avec tel bateau que le navigateur se subjectivise, c'est-à-dire qu'il est pris, transformé, engagé dans des actions sur lui-même et sur les autres. La culture matérielle n'est pas le décor d'une culture déjà-là mais le lieu de production d'une culture à partir de chaque singularité engagée dans une action médiatisée par les objets : cette position « ouvre le champ à une étude de la culture matérielle du politique et des gouvernementalités, en ce que les systèmes d'approvisionnement autorisent les techniques de soi, les rendent possibles et les contrôlent. *Vice versa*, les régimes de subjectivation par la mise en objets sont autant de modalités de la participation à des gouvernementalités »[1]. Il y a donc lieu de s'interroger sur les gouvernementalités en jeu sous les diverses formes discursives et objectales du confort à bord.

Les objets du confort comme accès à la socialisation

[1] Jean-Pierre WARNIER, *Construire la culture matérielle…, op. cit*., p. 161.

Le confort est-il l'objet d'une normalisation ou bien un enjeu de normalisation, se demande Olivier Le Goff ?

> Il existe de fait peu de normes de confort à proprement parler, c'est-à-dire comme ayant objet le confort, tant cette notion est considérée comme subjective et difficile à mesurer. C'est pourtant par cette idée de confort, même définie comme un minimum, que l'on fait ressortir la maîtrise de la technique et l'avancée vers le progrès. A travers cette procédure de normalisation, la technique affirme son rôle prépondérant, à la fois comme instance productrice de normes techniques, pour lesquelles le confort est un objet, et comme productrice de normes sociales, par lesquelles le confort est un enjeu.[1]

Ainsi, dans les années deux mille, Paul, formé à la voile dans les années soixante par le biais du Centre nautique des Glénans, a troqué son *Mousquetaire*, petit voilier de 6 m 50 en contre-plaqué marine équipé d'un confort à la mer qualifié aujourd'hui de « rustique », pour un voilier en polyester d'un mètre de plus, acheté d'occasion, jugé plus « moderne ». Peu à peu, le nouveau bateau est équipé d'un grand nombre d'accessoires visant à augmenter son confort tant en navigation qu'en habitation au port : davier fixe recevant l'ancre à poste, guindeau, étai largable, génois enrouleur, projecteur de pont, grand voile *full batten* – entièrement lattée - avec prises de ris automatique, *lazy bag*, *lazy jack*, hale-bas semi-rigide, capote de rouf, nouveaux taquets coinceurs, hublot dans les WC, baffles marines dans le cockpit, barre d'écoute Harken, stick « comme les coureurs du Figaro », moteur de 14 CV, petite plate-forme arrière faisant office de jupe, nouvelle sellerie pour les banquettes du carré, frigidaire, courant 220 V, petits spots pour la cuisine et la table à cartes, lecteur de cartes électronique, équipets supplémentaires… Pour expliquer ce changement de culture matérielle, Paul évoque différents facteurs : une situation financière plus confortable qu'avant, la confiance moindre dans ses capacités physiques et la volonté de « vivre avec son temps »[2].

Une maladie récente lui fait désirer un navire plus équipé en matière de sécurité : « Équiper un bateau c'est accroître sa sécurité, et donc c'est augmenter le confort et le plaisir de naviguer. C'est ce qui n'est pas vraiment indispensable mais qui l'est presque, comme la capote de rouf. Ce n'est pas indispensable mais ça apporte un immense confort, pour dévier le vent - un confort de séjour dans le cockpit, par vent froid -, ça protège du soleil et des vagues quand elles explosent sur le rouf. Ça augmente le confort de barre, ça crée un espace de vie transitionnel en extérieur vrai et intérieur vrai. » Ces équipements rassurent Marie, son épouse, qui navigue parfois. Elle a été initiée à la voile par son époux et n'a pas souhaité se former. En effet, elle ne se déclare pas passionnée pas la navigation, étant sujette au mal de mer. Elle apprécie surtout la découverte de nouveaux ports car la navigation lui fait peur : « J'ai peur des coups durs. […] Dans un bateau, tu sais que dans les cinq minutes, il peut y avoir une merde. C'est épuisant. » Du coup, elle apprécie les nouveaux équipements du bateau : « C'est vrai que c'est bien. L'enrouleur, je le voulais. Je ne voulais pas qu'il [Paul, son mari] aille à l'avant. J'ai eu trop peur : j'ai mal pris la lame, j'ai vu qu'il allait à l'eau. Je suis trop nulle… Je veux tout au cockpit. Je ne veux pas qu'il aille à l'avant ! » Elle se tourne vers Paul : « Je suis sérieuse ! J'ai été traumatisée par la lame : si tu es à l'eau, je ne sais pas te récupérer. Et les manœuvres d'homme à la mer, quand je suis barbouillée… » Pour Paul, le danger potentiel est excitant. Il prend plaisir à « prévenir les risques » en apportant un « soin méticuleux » au bateau, en lisant des revues spécialisées et en naviguant souvent le week-end.

Si, selon les termes de Marie, « c'est plus le bateau nostalgie, c'est le bateau dernier-top », pour Paul, ce changement radical de type de bateau n'est pas dû qu'à sa forme physique et au souci de sécurité. Si, auparavant, effectuer des manœuvres physiques sur son bateau lui

[1] Olivier LE GOFF, *L'invention du confort …, op. cit.,* p. 80.
[2] Entretien avec Paul et Marie sur leur bateau au ponton, 2006.

« faisait plaisir », maintenant, ça ne « l'amuse plus » : « Quand j'ai loué des bateaux plus gros [avec des amis, dans des pays tropicaux], je ne savais pas ce qu'était un bateau moderne. J'étais un dinosaure ! Je ne savais plus naviguer, sur un bateau moderne ! C'est être un fossile sur un bateau fossile en se croyant éternellement jeune… Les autres se marrent… T'as des réflexes que tu n'as pas forcément, une manière de naviguer différente. Par exemple, j'ai eu peur par rapport à un bruit d'un diesel… J'avais intérêt d'évoluer, de rattraper le temps perdu, de recoller à la réalité. » Marie raconte comment son époux s'est retrouvé isolé au sein de l'équipage en effectuant la navigation de manière traditionnelle, avec des cartes papier et un compas de relèvement. En effet, le co-skipper, doté du dernier GPS portable, contestait les estimations de Paul, skipper officiel. Depuis, Paul a effectué avec succès d'autres croisières en tant que skipper sur des bateaux « modernes » de location, en compagnie d'amis.

L'équipement dernier cri de son petit voilier « moderne » lui permet de s'entraîner et de préparer ainsi les futures croisières exotiques au cours desquelles il ne se mettra plus en situation d'échec, ne sachant pas faire fonctionner les nombreuses machines et écrans, humilié devant ses amis d'être resté si hermétique aux nouvelles techniques de navigation. Aujourd'hui, ses équipiers ne le traitent plus de « dinosaure » ; au contraire, ils apprécient sa maîtrise des diverses techniques présentes à bord. Ainsi, Paul prépare sa dernière croisière exotique sur Internet, croisant les données de cartes marines téléchargeables avec celles disponibles sur Google Earth. De son bureau situé en France, il peut observer des vues d'avion des criques situées de l'autre côté de la planète et propices à de futurs mouillages forains et pique-niques. Ainsi, il planifie toute sa croisière. À ma question sur les aléas des vents et courants contraires, il répond qu'il suffit de démarrer le puissant moteur pour respecter le programme et satisfaire l'équipage.

Pour Paul, posséder et maîtriser le fonctionnement d'un équipement « moderne » est une véritable injonction, une norme sociale, dès lors qu'il ne navigue plus seul ou en famille. Sa socialisation en tant que marin et plus spécialement en tant que skipper d'un groupe d'amis est liée à sa culture matérielle « moderne ». En s'y soustrayant, en naviguant sur son *Mousquetaire* comme lorsqu'il avait vingt ans, Paul ne s'est pas subjectivé en « marin moderne », maîtrisant les techniques de pointe. La question posée n'est plus celle du gain de confort réellement apporté par la surenchère d'équipements et de technique nouvelles mais bien celle s'appartenir ou non au « monde du confort », enjeu de la modernité.

Yvon, la quarantaine, également formé au Centre nautique des Glénans, possède un *Requin*, quillard monotype de 9 m 60 conçu dans les années trente pour la régate, doté de grands élancements mais d'un espace habitable réduit. Yvon est très fier de son bateau, qu'il a restauré lui-même. Il prend beaucoup de plaisir à naviguer sans moteur. Il n'effectue pas de régates avec mais des croisières côtières entre amis ou en famille, avec sa femme et son fils. Cependant, il pense s'en séparer du fait de son « manque de confort »[1]. Les différents éléments évoqués sont :

- Le manque d'espace :

> Ce bateau est follement petit, il y a plein de choses à ranger. Donc il a fallu trouver de la place. [Yvon me montre les différents rangements] C'est particulier car moi j'avais navigué sur des bateaux beaucoup plus grands, et j'embarque toujours, si tu veux, je pense que la plupart des gens qui vont aux Glénan n'ont pas tout ça quoi. Moi, j'emmène une caisse à outils, une perceuse à main, j'emmène toujours une chignole, une boîte de

[1] Entretien enregistré avec Yvon à bord de son bateau, 2004.

mèches, j'ai une foule de tournevis, une scie à métaux, une scie à bois… J'emmène toujours plein de trucs. Ya vraiment plein, plein de choses à ranger.

- Les voies d'eau :

Il y a toujours de l'eau qui passe par le pied de mât […] et comme le cockpit n'est pas auto-videur, toute l'eau qui passe dans le cockpit (pluie ou mer), le remplit, et bien qu'il y ait une marche étanche (sur les bateaux en bois ce n'est jamais étanche) l'eau passe à l'intérieur.

- L'entretien :

Soit on écope, mais c'est assez difficile d'écoper, soit on vide avec une petite éponge, soit on a une pompe à l'intérieur. C'est toujours un peu sale : il y a toujours du sable. C'est un souci, on ne peut jamais… Moi, une fois par an, je mets de l'eau de javel, je nettoie. Quand tu as un bateau avec un cockpit auto-videur, tu donnes un coup de jet, un coup de seau… Là, c'est très compliqué à nettoyer, il y a quarante à cinquante membrures. Faut tout nettoyer partout : c'est un boulot énorme. Là les peintures on été refaites il y a trois ou quatre ans, mais tu vois, c'est toujours sale, ça reste. C'est un souci. Tu vois, tu manges dans le cockpit, les croûtes de pain tombent dedans… […] On se refuse aussi d'être maniaques car sur un bateau comme ça, si tu es maniaque un petit peu ça devient l'enfer. La moindre rayure… On s'en fiche un peu. Mais c'est un vrai problème.

- Le rangement :

- D'où notre rêve, toujours, d'avoir un bateau où l'on peut laisser les duvets longtemps, les ranger, etc.

– Parce qu'à chaque fois donc, vous enlevez tout ce qui craint l'humidité ?

- Oui. Par exemple, duvets, oreillers, si par exemple on navigue tous les week-ends, on les laisse dans des sacs poubelles ou des sacs étanches ; et si par exemple je navigue avec ma femme et mon fils le week-end et qu'après je sais que je vais plutôt sortir avec des copains ou tout seul pendant trois ou quatre jours, je les débarque en annexe, dans ma petite annexe, ça fait de la manutention. Ce n'est vraiment pas pratique. Donc si j'avais choisi ce bateau-là pour le fait que ce soit pratique j'avais tout faux !

- La difficulté physique :

Pour naviguer, pour ce que je recherche quand on navigue, je n'ai pas besoin de la hauteur sous barrots (je trouve ça ridicule), même si, effectivement, j'ai quarante-deux ans, je ne suis plus tout jeune, tu vois, ce n'est plus pareil. Avant, je m'en fichais, alors que là, je trouve que c'est un peu raide, le *Requin* ! […] Je rêve d'un bateau où je puisse faire la route sur une table à cartes relativement normale, ou, en fait, car c'est moi qui fait

la popote, un réchaud un petit peu mieux, où je puisse mettre ma cocotte-Minute, mes casseroles qui n'attachent pas, sans entrer dans un truc trop compliqué. Une table où mon fils puisse dessiner, si on va se coucher qu'il puisse continuer à dessiner. Et, primordial, surtout pour nous, c'est quelque chose où l'on puisse se reposer tout en naviguant. Tu vois, Ewen, on navigue depuis tout le temps avec lui, quand il était petit, c'était galère pour lui, si on naviguait pendant la sieste.

- La gêne par rapport au regard des autres sur l'écart entre les aménagements du *Requin* et les équipements de confort domestique des bateaux contemporains. Cet écart est plus qu'une gêne. Comme pour Paul, il est un frein à la socialisation marine d'Yvon :

-Yvon : En fait, je ne sais pas si c'est prétentieux ou pas, mais quand on parle, on parle de faire de la croisière, alors qu'en fait, quand on parle de croisière, les gens ne peuvent pas imaginer que l'on fasse de la croisière là-dedans… C'est tellement petit, tellement bas, tellement étroit…

-Question : À trois, en plus !

-Yvon : Nous, on parle comme ça, mais si il y a des gens qui ont un super bateau, on va leur dire, " Nous on fait de la promenade et on dort quelquefois à bord "… Quand les gens demandent, " C'est quoi votre bateau ? ", je dis, " Oh, c'est un vieux coucou ! ", alors qu'en fait je ne pense pas du tout que c'est un vieux coucou ! Voilà. […]

-Question : Et pour les toilettes, vous avez un seau ?

-Yvon : Oui, ya pas moyen de faire autrement.

- Question : Ça gêne ta femme et ton fils ou pas ?

-Yvon : Non, c'est moi surtout que ça gêne quand il y a du monde qui vient. Ça nous freine, par exemple, pour inviter quelqu'un à venir le week-end : faut leur expliquer avant, et puis, ça dépend des gens ! C'est vrai que ça, si j'avais un bateau, j'aimerais…

- Question : Qu'il y ait des toilettes ?

- Yvon : Ouais, pas forcément des toilettes comme on voit sur les bateaux, ça serait plutôt style WC chimique. Mais c'est vrai que ça me manque un peu. […] Tu vois, quand ça gîte, dès que ça penche un peu, qu'il y a un peu de vent, l'eau est au ras des hublots, lèche un peu les hublots. C'est impressionnant. Tu vois, on voudrait un truc, recevoir des copains aussi ! […] Nous on aimerait bien naviguer à deux couples [sur le bateau]. Style avec un copain on monterait le bateau là-bas, et les femmes et les enfants nous rejoindraient là-bas, et on naviguerait là-bas pendant quinze jours et puis on ramènerait le bateau avec un autre équipage. Tu vois, des choses comme ça. Mais c'est sûr qu'on n'a pas besoin, pour ça, des bateaux de "maintenant" entre guillemets !

Si Yvon désire changer de bateau afin d'effectuer des croisières en famille et-ou entre amis dans de meilleures conditions, il ne souhaite pas, comme Paul, un bateau « moderne » :

> Moi, ce qui me surprend un petit peu [dans les bateaux de « maintenant »], ce qui me chagrine, c'est vrai, je ne sais pas si je l'ai déjà dit mais pour moi un bateau il doit d'abord être beau, bien marcher, l'esthétique et puis la marche, qu'il passe dans le clapot, on n'a pas envie d'un veau, ça c'est indispensable. Et puis autre chose : en fait, un bateau, ce n'est pas retrouver ce qu'on a chez soi. C'est sûr que quand je fais du bateau, je n'ai pas envie d'avoir mal au dos, que j'ai envie de me tenir à peu près debout, que je n'ai pas envie de revenir avec trois cocards le lundi matin, donc effectivement que ce ne soit pas trop large, mais ceci dit je n'ai pas envie de retrouver le confort qu'il y a chez moi, je n'ai pas envie d'un canapé, j'ai envie d'abord d'un bateau qui marche, tu vois, j'ai envie d'être sur l'eau, de faire quelque chose de différent ! Si c'est retrouver ce que l'on a chez soi, pourquoi ne pas rester chez soi ?

Paul et Yvon ont été formés dans la même école de croisière, ils ont tous deux navigué sur les bateaux-écoles privilégiant le confort à la mer – *Mousquetaire, Dogre, Cavale*, etc. - qu'ils apprécient beaucoup. Néanmoins, à la différence d'Yvon, Paul qualifie les voiliers contemporains de « modernes », c'est-à-dire en lien avec le progrès technique. Pour Yvon, le refus du confort domestique à bord n'est pas synonyme de passéisme. Ainsi, il admire la conception des différents *Pogo* du chantier Structures, voiliers de croisière de haute mer dotés du confort à la mer, issus d'un prototype de la Mini-transat, course transatlantique réservée aux voiliers de 6 m 50.

Avec, au départ, un apprentissage de la navigation dans une même structure véhiculant des pratiques et des représentations propres des justes manières de naviguer en croisière, Paul et Yvon, par leurs navigations ultérieures sur des bateaux très différents se construisent singulièrement comme marins et construisent aussi des cultures marines incorporées différentes. Pour Paul, la maîtrise de l'objet-bateau et donc le plaisir qui en découle est médiatisée par des équipements sophistiqués, électriques ou électroniques, faisant peu de place à l'engagement physique. Ainsi, il s'adapte à l'offre des bateaux proposés en location et peut effectuer des croisières avec ses amis tout en conservant son rôle de chef de bord. Pour « vivre avec son temps » et ne pas être exclu de son groupe d'amis, Paul quitte un mode de subjectivation maritime pour un autre.

Au contraire, Yvon recherche toujours un corps à corps rapproché avec son bateau, tout en attachant de l'importance à l'esthétisme d'une carène rapide. Les conceptions valorisant l'espace intérieur au détriment du confort en navigation ou bien les équipements diminuant les sensations, comme par exemple une barre à roue sur un voilier de 9 mètres, sont jugés « complètement délirants », d'autant plus qu'entre les mains de novices ils nuisent à l'apprentissage de la navigation. Cependant, malgré sa longue expérience nautique, Yvon déplore le peu de crédibilité que lui accordent certains de ses proches : « Si tu achètes un dériveur [habitable], tu ne peux pas apprendre à barrer. Tu vois ce que je veux dire ? Il y a certaines notions de base. Donc, j'avais dit : "Surtout, n'achète pas de GPS, fais d'abord tes trucs, quand tu sauras naviguer tu achèteras ton GPS". Je pense qu'il l'a acheté depuis longtemps déjà… ». Pour lui, ce manque d'influence est dû à la mauvaise image donnée par son *Requin* et à l'attrait trompeur des conceptions des bateaux du marché : « On peut avoir des bateaux marins, équilibrés, avec des rangements relativement corrects avec un minimum de confort sans tomber dans le quatre couchettes sous le cockpit ou le micro-onde. Il y a toute une nuance. »

Aujourd'hui, l'offre de voiliers dotés d'un confort à la mer est très minoritaire par rapport à celle des bateaux au confort au port, et ceci d'autant plus que le bateau est petit. Les gouvernementalités attachées au confort des bateaux dépendent aussi des filières d'approvisionnement.

Gouvernementalités et filière d'approvisionnement des voiliers

La question du pouvoir des objets sur les actions et sur les identités est au cœur de presse nautique dès ses débuts. Ainsi, dès les années 1880, il est question des types de yachts censés produire de « véritables yachtsmen »[1]. Ces derniers ne sauraient prétendre à la qualité de yachtsmen s'ils ne savent pas diriger eux-mêmes leur navire. Le yacht doit donc être facilement maniable et de petite taille car c'est à son bord que l'on acquiert le mieux l'art de la navigation.[2] Le « véritable yachtsman » se distingue donc du « faux amateur » par le fait qu'il n'utilise pas son navire comme un objet ostentatoire, image spéculaire de sa position sociale d'à terre, mais comme un objet incorporé dans l'action de naviguer qui, de fait, produit le yachtsman. De plus, un « vrai yacht » ne doit pas, comme les racers, être uniquement voué à la vitesse : il doit pouvoir tenir la mer et rendre possible le séjour d'un équipage à son bord en n'entravant pas les actions quotidiennes en navigation. [3]

La construction de l'identité de yachtsman passe donc par la pratique de la navigation et de l'habitation du bateau. La presse nautique du début du 20e siècle se fait l'écho de la volonté prosélyte d'étendre ce nouveau mode de subjectivation de l'homme « libre », « seul maître à bord après Dieu », aux différentes couches de la bourgeoisie. Il est donc question de la conception et de la réalisation de l'objet permettant ce type de subjectivation, un petit yacht maniable en solitaire, au plus faible coût possible. La possibilité d'habiter ces petites embarcations apparaît tout aussi importante que celle de les manier facilement. Les ingénieurs et architectes proposent des solutions techniques permettant d'assouvir le désir d'habiter le bateau en navigation.

Parallèlement, la conception de cruisers de haute mer confortables, alliant confort de navigation et d'habitation crée un autre mode de subjectivation à partir de voiliers plus gros et plus chers, nécessitant un équipage plus nombreux et un capital économique conséquent. La création de courses de cruisers au début du siècle institutionnalise l'imaginaire de l'habitation en mer à toute vitesse, associant techniques de pointe en matière d'équipements domestiques et de navigation.

Dans les années cinquante, les bateaux de course-croisière changent, ainsi que les modalités de subjectivation qui y sont associées. Des navires spécifiques à la course en haute mer sont conçus, à déplacement léger, rompant avec certains codes d'aménagement se référant à la sphère domestique, inaugurant une identité forte de « coureur au large » institutionnalisée aujourd'hui par la création de centres d'entraînements professionnels, porté par la forte médiatisation soutenue par le monde économique et politique, se concrétisant récemment par une mise en patrimoine avec l'ouverture de la Cité de la voile Éric Tabarly.

Les actions sur les actions des autres plaisanciers de ce mode de subjectivation est important, les carènes, l'accastillage et les gréements des voiliers participant aux courses au large étant systématiquement transposés à la conception des voiliers de croisière, et ceci

[1] Léon BOUYER, « Le yachting français », *Le Yacht*, N° 86, 1879, p. 405.
[2] Cf. Philippe DARYL, *Le yacht. Histoire de la Navigation Maritime de Plaisance…, op. cit*., p. 317.
[3] Cf. la série d'articles sur la question des régates de cruisers dans les dernières années du siècle comme H. G., « Les régates de cruisers », *Le Yacht*, N° 954, 1896, p. 292.

depuis cinquante ans. L'utilisation de ces objets dérivés de la course demande un apprentissage technique et « par corps » que souvent, l'acheteur ne possède pas – il en est de même pour les nombreuses fonctions de ma nouvelle machine à laver la vaisselle, fonctions qui, malgré leur utilité et leur confort potentiels restent inutilisées, faute de connaissances techniques, d'un apprentissage adéquat et surtout du désir de m'en servir.

L'utilisation des voiliers de course en haute mer étant, à partir des années soixante-dix, peu à peu réservée à des sportifs professionnels aguerris, les chantiers nautiques se tournent alors vers la production en masse de voiliers associant à des carènes gagnantes en course – et signées par leur créateur – des aménagements domestiques calqués sur le modèle du studio familial minimal. La conception de ces bateaux se réfère aux actions quotidiennes effectuées à terre, c'est-à-dire sur un plan horizontal. Proposer à la vente des voiliers permettant de reproduire les mouvements d'à terre, exposés sur une moquette d'un salon nautique urbain ou dans les pannes d'un port de plaisance permet de toucher une large part de néophytes. Les chantiers demandent aux architectes de travailler sur la thématique du confort au port : « signée » par les plus talentueux, celle-ci devient alors légitime. Contrairement à certains types de voiliers de luxe calqués sur ceux de la course en haute mer des années trente, les aménagements domestiques des voiliers appartenant aux gammes plus modestes sont certes confortables au port mais moins en navigation.

En terme de corps à corps avec l'objet, cela se traduit par le fait qu'il est possible, pour les occupants de ces bateaux, d'y effectuer des actions d'habitation au port ou au mouillage, mais que cela devient beaucoup plus difficile voire impossible en navigation. Le corps à corps avec l'objet dans l'action, c'est-à-dire en navigation, est compromis par la matérialité même de cet objet. La construction de la subjectivité de l'utilisateur du bateau en est changée : la presse nautique s'alarme régulièrement de cette situation et pose à nouveau la question du lien entre l'objet et l'identité des navigateurs. Les nouveaux plaisanciers des années cinquante et soixante qui n'effectuent « que » des petits tours en mer avec leur famille sont-ils de « vrais » marins, tels ceux participant aux courses-croisières, naviguant, mangeant et dormant à bord, de jour comme de nuit ? Ceux, propriétaires de bateaux au confort domestique, sont-ils encore de « vrais » marins, quand ils semblent n'utiliser leur bateau qu'au port ? Quelle est la responsabilité des producteurs d'objets dans la désubjectivation marine des plaisanciers ?

Si cette question est posée par la presse nautique jusqu'au milieu des années quatre-vingt, peu à peu, la thématique du « progrès » triomphant incarné par les innovations techniques immédiatement transposées à la plaisance, issues soit des bateaux de course, soit de la sphère domestique, fait disparaître la légitimité du questionnement critique. Devant tant de luxe et de merveilles techniques, il devient inconvenant de douter du progrès dont bénéficie la plaisance contemporaine. L'esprit scientifique et rationnel des consommateurs de bateaux est convoqué : « C'est sans doute la voix de la sagesse. Il n'y a plus guère que les mordus de la Mini-transat pour vivre plusieurs jours au large sur un voilier de 6,50 m »[1]. La fascination exercée par tant de confort domestique, de luxe et de techniques innovantes transposés sur l'eau est légitimée par la « patte » ou « griffe » des grands du design ayant fait leurs preuves à terre, « réenchantant » tant nos intérieurs domestiques que le mobilier urbain ou celui des wagons de train. L'esthétisation du confort au port le légitime, comme il légitime les pratiques d'habitation au port, du moins pour les voiliers « vraiment » beaux et non pour leurs pâles répliques de série.

Ainsi, depuis vingt-cinq ans, en plaisance, la question de la responsabilité des producteurs d'objets inadaptés à l'usage glisse vers celle des acquéreurs, fautifs de ne pas savoir choisir l'objet adapté à leur programme de navigation – Il y en a tant : comment ne pas arriver à trouver dans ce vaste choix le « bon » objet, répondant « rationnellement » aux

[1] « Voiliers de croisière transportables », *Bateaux,* N° 367, 1988, p. 279-280.

besoins « réels » ? « Les plaisanciers auront les bateaux qu'ils méritent »[1] prévient le rédacteur en chef de la revue, dès 1976. Ceux qui ne naviguent pas – assez - avec leur bateau sont accusés de ne pas se former suffisamment à la navigation, c'est-à-dire de ne pas se donner les moyens de leur désir. Dix ans plus tard, il leur est reproché de ne pas savoir utiliser à bon escient les bienfaits du progrès technique, en se laissant tenter par des bateaux en décalage avec leurs « besoins » réels liés à leurs capacités nautiques : « La plupart des bateaux sont inutilisés, non parce qu'ils ne conviennent pas à leur programme, mais parce que leurs possesseurs se sont fait des illusions sur leurs capacités personnelles ou ne connaissent pas assez la mer pour l'affronter avec sérénité »[2] déclare Didier Maupas, dans *Bateaux*, en 1984.

À partir des années quatre-vingt, la presse regrette périodiquement le phénomène des « bateaux-ventouses ». En même temps, elle est le lieu privilégié de la communication des producteurs de voiliers au confort toujours plus domestique et moins adapté à la navigation. Les journalistes les plus critiques s'émerveillent à leur tour devant tant de luxe[3] et de techniques de pointe. Faut-il s'en étonner ? Cette culture matérielle au plus près du corps n'est-elle pas identifiée par Olivier Le Goff comme incarnant « le sens de la modernité » ?

L'injonction éthique définissant le « vrai » marin et la « modernité » réside aujourd'hui dans l'adéquation entre l'utilisation de l'objet-bateau et son « programme de conception » : un navigateur utilisant un « day-boat » uniquement à la journée est un « vrai marin », sachant utiliser sciemment son bateau, même s'il ne satisfait pas à la définition qui jusqu'alors faisait référence, issue de la course-croisière - naviguer loin, longtemps et si possible, vite. *A contrario*, un navigateur qui n'utilise pas son navire en adéquation avec le programme défini par les concepteurs et constructeurs fait l'objet de critiques, comme par exemple faire des ronds dans l'eau autour de son port d'attache avec un grand voilier pouvant affronter la haute mer.

Il en est de même pour la définition du confort : le « vrai » confort est obtenu quand l'objet est adapté à l'usage que l'on en fait. Ainsi, tout bateau adapté au programme annoncé et utilisé dans le cadre de ce programme est jugé confortable. C'est la position adoptée par la presse nautique depuis les années deux mille, même si elle est source de paradoxes : ainsi, un voilier très confortable au port mais pas en mer peut être très bien noté par les revues si, en effet, le constructeur annonce un bateau conçu « pour la croisière côtière familiale ». Cette catégorie sous-entend une conception architecturale privilégiant l'habitation au port avec un nombre maximal de cabines à lit double, un vaste salon et une longue cuisine à l'américaine. L'étalon de mesure des qualités d'un bateau ne réside plus dans la possibilité, pour une vraie famille, de naviguer confortablement avec son voilier, mais dans l'adéquation entre le programme donné par le chantier à son bureau d'études et le produit réalisé.

Pour répondre aux remarques de lecteurs accusant la revue de promouvoir les voiliers des chantiers sans esprit critique, *Bateaux* défend une position méthodologique qui serait gage de son objectivité. L'évaluation « scientifique » conçue pour la pratique de la régate est abandonnée, jugée trop éloignée des conditions réelles de la croisière : « Courbes, abaques, polaires et autres accessoires des architectes et des bureaux d'études des chantiers qui s'appuient sur des données et des logiciels différents, dans des conditions de navigation idéales (mer plate, équipage top gun, barreur génial, voiles tip-top…) : même pour la Coupe de l'América, les outils numériques n'arrivent pas à déterminer avec une précision suffisante le différentiel entre deux configurations… Alors pour un voilier de croisière ! »[4] En effet, les performances au sens large d'un bateau ne dépendent pas uniquement de sa carène mais aussi de son accastillage, de son gréement, des conditions météorologiques et de l'équipage qui le

[1] « La nouvelle plaisance », *Bateaux*, N° 214, 1976, p. 49.
[2] Didier MAUPAS, « James Bond contre Moitessier », *Bateaux…, op. cit*.
[3] Olivier LE CARRER et Albert BREL, « Le luxe dans la plaisance », *Bateaux*…, *op. cit.*
[4] Dominic BOURGEOIS, « Discours de la méthode », *Bateaux*…, *op. cit.*

mène. L'étalon de la grille de notation des voiliers ne se réfère donc plus à la science de l'ingénierie mais à celle du marketing :

> La première démarche consiste à connaître le programme réel de l'unité, éplucher les documentations, comparer ses caractéristiques et les agencements avec la concurrence directe. La notation et les appréciations se font toujours par rapport au programme annoncé : les performances d'un bateau de voyage sont moins importantes que pour un sport-boat, l'habitabilité est peu prise en compte sur un randonneur, l'ergonomie du pont est un point essentiel sur un course-croisière… La valeur d'un modèle se juge donc selon des paramètres différents parce que son orientation de navigation est marquée précisément. Deux caractéristiques fondamentales ne sont pas prises en compte : l'esthétique et le prix. [1]

Ainsi, même si un voilier « n'est pas forcément parfait », il sera noté cinq étoiles – évaluation maximale –, s'« il répond au mieux au programme annoncé, avec un prix parfois en conséquence… ». Les remarques antérieures des journalistes concernant le paradoxe de la production de bateaux n'étant pas conçus pour permettre une habitation en mer agréable s'effacent au profit d'une attitude « objective » fondée sur le respect d'une logique de marché sans lien avec l'enjeu de la plaisance : la navigation effective.

Jusqu'alors, le prix d'un bateau fait partie de son confort global, du point de vue de l'acheteur. C'est d'ailleurs ce confort d'achat qui est valorisé lors de la production de masse des voiliers en polyester à partir des années soixante-dix. Aujourd'hui, le prix d'un voilier n'est plus un élément discutable et potentiellement critiquable. La technique et le confort qui en résulte ont un prix qui est justifié par l'adhésion au « progrès ». Faut-il se plaindre de la survenue des GPS et lecteurs de cartes à bord, détrônant alors la navigation à l'estime s'interroge Bernard Rubinstein dans l'éditorial de *Voiles magazine* en 2003 ? « Pas vraiment, c'est le progrès. Il s'était déjà traduit par l'arrivée des enrouleurs de génois. Personne ne serait aujourd'hui assez fou pour les remettre en cause. Les lecteurs de cartes, à leur tour, viennent bouleverser nos habitudes de navigation. Cela dit, s'il faut vivre – ou plutôt naviguer – avec son temps, on ne saurait oublier ce bon vieux sens marin ? Incontournable, indispensable à l'exercice de notre chère passion, la croisière. »[2] L'éditorialiste précise que c'est l'expérience de la navigation qui détermine le sens marin, expérience que le progrès technique ne saurait remplacer.

Dans les années deux mille surgit une éthique nouvelle, celle de l'objet produit, reposant sur l'adéquation parfaite entre l'objet et son programme de conception, quel qu'il soit : il faut utiliser le bateau en fonction du programme envisagé par le chantier. Cette éthique entre donc en concurrence avec celle de la pratique utilisant l'objet comme un moyen : il faut naviguer loin, vite et longtemps, quels que soient le bateau utilisé et l'équipage embarqué. Or, ces deux injonctions morales nient toutes deux qu'il n'y a jamais adéquation parfaite entre l'objet et le désir, entre le fantasme et l'action. Ces deux éthiques refusent à l'utilisateur du bateau, qui n'est pas un consommateur passif ni des objets produits, ni des imaginaires collectifs à la source de leur réalisation, le droit de réinterpréter le programme prévu part les concepteurs et les constructeurs, c'est-à-dire de le reprogrammer pour d'autres usages.

Cependant, cette réinterprétation est limitée par les caractéristiques de l'objet fourni. Jean-Pierre Warnier précise que « les systèmes d'approvisionnement [des objets] relèvent de l'action sur des actions et du pouvoir »[3]. L'approvisionnement en bateaux relevant d'une

[1] Dominic BOURGEOIS, « Discours de la méthode », *Bateaux*…, *op. cit.*
[2] Bernard RUBINSTEIN, « Vive le progrès », *Voiles magazine*, N° 93, 2003, p. 4.
[3] Jean-Pierre WARNIER, *Construire la culture matérielle …, op. cit.,* p. 134.

conception privilégiant l'habitation au port ou en mer, la vitesse ou la stabilité, est « une modalité spécifique d'une gouvernementalité » dont on ne saurait passer sous silence les effets sociaux, environnementaux et individuels. En effet, si le bateau est un objet incorporé dans l'action de naviguer permettant une subjectivation du plaisancier en « marin », la production de voiliers peu enclins à se prêter au corps à corps réduit la capacité d'agir de leurs utilisateurs en navigation et induit d'autres modes de subjectivation.

Lorsque la conception et la construction contemporaines négligent le confort à la mer au profit de celui au port, le confort en navigation devient paradoxalement un luxe, c'est-à-dire une qualité rare et réservée à un nombre restreint de privilégiés : ceux qui ont les moyens financiers d'acheter des bateaux équipés du confort à la mer et ceux qui, grâce à leur expérience nautique ainsi qu'à leur connaissance de la culture plaisancière (histoire de la navigation, des types de bateaux, des architectes, des catégories discursives du confort, etc.) savent repérer, dans les gammes moins onéreuses, les voiliers aptes à naviguer de ceux qui ne le sont pas.

Des pratiques visant à détourner les objets en vue de satisfaire autrement les actions apparaissent : le port est utilisé comme un lieu d'usage du voilier, la navigation est faite au moteur même lorsque les conditions météorologiques permettent de naviguer à la voile, le séjour est prolongé au mouillage dans un site comme l'archipel des îles Glénan, préféré au cabotage itinérant, la navigation est pratiquée en solitaire par le chef de bord alors même que l'équipage familial, au complet, pourrait aider à la manœuvre.

Les pouvoirs du chef de bord et de famille

Les bateaux de croisière contemporains disposent d'un équipement tel qu'une personne seule peut les manier. La plupart du temps, c'est le chef de bord qui se charge de la navigation. De plus, ce capitaine est, dans plus de 98 % des cas, un homme.[1] Dans le cadre de la croisière familiale avec ou sans amis, pratique largement majoritaire, le chef de bord est aussi l'époux, le père ou l'ami. Au contraire de la pratique de la régate en équipage où chacun, à bord, tient un rôle très précis dans la réalisation des manœuvres, en croisière, c'est donc le propriétaire, chef de bord s'il possède le plus d'expérience nautique, qui dirige et manie quasiment seul son bateau. C'est donc lui qui fait corps avec son navire, l'incorpore dans l'action, se subjectivise comme marin.

Un bateau très équipé, qui permet d'être manié par un nombre restreint d'équipiers, évince du même coup les autres membres de l'équipage de l'action de la navigation. Ainsi, la plupart du temps, l'épouse s'occupe des enfants tandis que le chef de bord et de famille fait naviguer le bateau. Si ce dernier dispose d'un grand espace intérieur, les enfants et l'adulte qui s'en occupe y prennent facilement place. Au contraire, un bateau au confort intérieur réduit comme le *Requin* contraint tous les membres de l'équipage à se tenir dans le cockpit et à participer aux manœuvres. Pour Yvon, la matérialité même de son bateau est en lien avec le goût de sa femme et de son fils pour la navigation, au plus près de l'eau :

> On a besoin sur un bateau d'être sur l'eau. Et par rapport à ce que je te disais tout à l'heure, je pense que Nadia [la femme d'Yvon] n'avait jamais mis les pieds sur un

[1] FEDERATION DES INDUSTRIES NAUTIQUES, *Enquête sur le parc français. Synthèse globale. Bateaux de plus et moins de 6 mètres*, Paris, FIN, 2001.

> bateau, qu'elle n'aimait pas ça, et en fait maintenant, elle aime bien. Pourquoi elle aime bien, c'est… elle n'aime pas aller sur un bateau haut, avec des filières : elle ne se sent pas en sécurité. Par exemple, sur un *Sangria*, elle ne se sent pas à l'aise, c'est trop haut. Par exemple mon père qui ne navigue plus puisqu'il est âgé, il a quatre-vingt quatre ans, mais il a navigué jusqu'à il y a deux ans : en fait, il ne lui donnait rien à faire. Elle s'ennuyait, elle était sujette au mal de mer. Tu vois sur le bateau, c'est être obligé de courir à l'avant du *Requin* pour prendre un bout, pour mouiller l'ancre, être actif quoi. Je pense que si elle aime le bateau, si Ewen [le fils d'Yvon] aime le bateau et la plupart des gens qui sont venus avec moi, ceux qui ont aimé ça, c'est que justement le bateau induit un comportement. Si j'avais été le seul maître à bord, avec les clés de contact etc., ils n'auraient pas participé tandis que là, il faut s'y mettre : il faut savoir déborder, faut pas que le bateau fasse un trou dans celui qui est devant, va falloir que je godille donc que quelqu'un soit à la barre. Je crois que c'est ça qui induit le comportement et qui a donné peut-être le goût. Le fait de participer et d'être sur ce bateau-là aussi : être près de l'eau. Ewen, dès que le bateau penche il met ses mains dans l'eau. Ça gîte partout, il a les mains dans l'eau : pour un gamin qui fait 1 m20, c'est des sensations… Cette notion de confort, c'est fou : les gens veulent la hauteur sous barrots mais ils ne naviguent plus tellement. Ils sont souvent au port, ils sont obligés d'enjamber [la filière] dans des situations très souvent presque complexes. Monter sur un bateau qui a 1 m 50 ou 1 m 60 de franc-bord, s'ils ne sont pas très agiles, ce n'est pas évident. [1]

Le bateau comme objet incorporé dans l'action de naviguer participe bien d'une culture matérielle comme « matrice de subjectivation »[2] de soi sur soi et de soi sur les autres. Jean-Pierre Warnier rappelle que pour Michel Foucault, « être sujet c'est agir sur soi-même par les techniques de soi, et sur les autres » :

> Le pouvoir, comme action sur des actions, ou actions qui permettent, facilitent, infléchissent ou entravent les actions des autres, est, à des degrés divers, accessible sous cette forme à tout un chacun. Il est fragmenté et diffus dans l'ensemble de la société. L'analyse du pouvoir de souveraineté concentré dans les appareils étatiques et organisationnels ne révèle qu'une partie des faits de gouvernements. Elle ne prend pas en compte l'action bien réelle du sujet sur soi et sur les autres, la manière dont il se gouverne, ce qu'il fait de lui-même, et comment cela affecte les autres sujets.[3]

En dirigeant et maniant son bateau, le chef de bord a le pouvoir de faire participer ou non les équipiers et donc de les autoriser ou non à se mettre eux-mêmes en situation d'action et d'incorporation du bateau et donc de subjectivation. La possibilité, pour un équipier, d'être convié à participer à la navigation dépend tant de l'autorité du chef de bord que des caractéristiques du bateau qui permettent ou non une telle incorporation du navire en navigation, et donc de subjectivation en tant que « marin », c'est-à-dire participant à la culture matérielle plaisancière incorporant le bateau, non pas au port, mais en mer. Il est évident qu'aujourd'hui, un chef de bord ne pense pas de la même façon « avec ses doigts » qu'un équipier, bien que tous deux soient sur le même bateau. Il en est de même pour un parent d'un jeune enfant en âge d'apprendre à marcher qui a incorporé les déplacements de son enfant à son propre schéma corporel si bien que les pas hésitants et les risques potentiels de chute sont anticipés, le parent intervenant alors éventuellement – cela dépendra aussi de sa conception de son rôle parental - pour prévenir la chute. Si ce même parent embarque avec l'enfant, il

[1] Entretien avec Yvon à bord de son *Requin*, 2004.
[2] Jean-Pierre WARNIER, *Construire la culture matérielle …, op. cit.,* p. 14.
[3] *Id.*, p. 134.

apparaît clairement qu'il lui sera difficile de faire corps, dans l'action, avec son voilier d'une part et son enfant d'autre part. Il « pensera avec ses doigts » différemment s'il embarque avec ou sans son enfant. Son bateau ne lui apparaîtra pas de la même façon. En effet, incorporé différemment – avec ou sans enfant -, le bateau ne se présente plus du tout de la même manière. Les aménagements sont perçus différemment : ce n'est plus le même bateau et ce n'est plus le même « marin » qui navigue.

C'est donc à la matérialité de la plaisance en tant que matrice ou non de subjectivation des différents propriétaires et équipiers de voiliers qu'il convient de relier le discours sur l'appartenance ou non au monde des « marins » - la sienne et celle des autres – ainsi que celui sur le « goût » de la navigation, concernant ici une certaine catégorie d'équipiers : les femmes. C'est sur la naturalisation de la distinction de sexe, et son symptôme, le mal de mer que, depuis cinquante ans, se cristallise toute l'ambivalence de la conciliation des conforts, en mer ou au port, de navigation ou d'habitation, de suréquipement ou de d'équipement minimum.

L'analyse du discours sur le confort à bord et ses différentes catégories permet de souligner toute l'ambivalence originelle attachée au yacht, à la fois objet de loisir de navigation et d'habitation. En France, la qualité distinctive attachée à la voile sportive a entretenu une dévalorisation de l'autre dimension du yacht : l'habitation sur l'eau. Les joutes des années 1880 entre adeptes du *racing* et du *cruising* mettent en concurrence deux idéologies bourgeoises qui sont aussi les deux faces d'une même pièce : le progrès mécanique et la privatisation domestique. À ces deux idéologies sont associés deux types de confort : confort mécanique ou de navigation et confort domestique ou d'habitation en mer (qui comprend aussi celui au mouillage, lors des escales d'une croisière côtière, mais pas celui au port, ce dernier n'apparaissant que dans les années soixante-dix avec l'industrialisation de la production).

Les deux types de conforts sont liés et entretiennent des relations ambivalentes : d'une part l'absence de l'un entraîne la diminution de l'autre - sans confort de navigation celui d'habitation se réduit et vice-versa -, d'autre part l'augmentation de l'un entraîne la diminution de l'autre – trop de confort domestique entraîne la diminution du confort de navigation et vice-versa. Confort et inconfort sont donc inexorablement liés.

L'élaboration de ces conforts est aussi étroitement attachée à une sexuation des lieux, des objets techniques et des tâches : si le confort d'habitation domestique est important pour les croisiéristes masculins du 19^{e} siècle, il devient l'affaire de leurs épouses quand celles-ci embarquent en tant qu'équipières-maîtresses de maison nautique. Bien que l'égalité de sexe soit affirmée dans la société française depuis les années soixante-dix, en plaisance, la sexuation des lieux et des conforts perdure et se renforce.

Ainsi, en 2008, la journaliste Olivia Maincent, dans la revue *Bateaux*, constate avec enthousiasme que « les intérieurs des bateaux de plaisance construits en série sont devenus des appartements flottants, sans pour autant se traîner en navigation ». Pour elle, cette surenchère de confort d'habitation en appartement et de navigation rapide est « un bon en avant qui satisfait pleinement les navigateurs hommes et femmes : plaisir de barre et plaisir de vivre dans un joli bateau. Les hommes ont enfin compris que les femmes n'aiment pas les bateaux compliqués, humides et inconfortables ! C'est à croire que la cause féministe a été entendue… Autre facteur qui a poussé les constructeurs à intégrer le design dans les emménagements intérieurs : la crise de l'immobilier. Les bateaux deviennent de véritables résidences secondaires, il faut donc s'y sentir comme à la maison… »[1]

L'analyse laisse perplexe : le féminisme du 21^{e} siècle serait un retour au modèle de la femme d'intérieur ne se sentant à l'aise qu'entourée de mobilier design, loin de l'humidité, de la complexité et de l'inconfort du pont, attribué à l'homme, auquel est réservé le plaisir de

[1] Olivia MAINCENT, « La nouvelle vague du design », *Bateaux*, N° 601, 2008, p. 146.

barrer. Le projet est clair : il s'agit de concevoir de véritables résidences secondaires flottantes avec vue sur mer n'ayant rien à envier au luxe de celles terrestres – « Envie d'harmonie, d'élégance et de sobriété » -, de plus en plus difficilement accessibles – Ah, cette loi Littoral… La naturalisation des rôles sexués à bord légitime le projet. Le discours sur une nature féminine ayant « besoin » de confort domestique et comme étant plus propice au mal de mer conforte l'idée de l'exclusion des femmes de la culture matérielle de la navigation, les symptômes de la naupathie confirmant leur peu d'aptitude à faire corps avec le bateau. Or, le choix matériel de l'objet-bateau, doté ou non d'un confort à la mer, dépendant lui-même de l'offre des filières d'approvisionnement, apparaît déterminant dans la possibilité de chacun, à bord, de se subjectiver dans la navigation, par l'action de naviguer en incorporant le bateau.

Il convient alors de mettre en question la définition actuelle des conforts en plaisance, qui tendent, dans un même mouvement, de dissocier et d'opposer le confort d'habitation conçu comme reproduction du confort technique et d'objets domestiques d'à terre à celui de navigation entendu comme innovations architecturales et techniques dérivées de la course au large, et de rendre aux différentes catégories du confort toute leur polysémie, en lien avec les contextes historique, économique et social dans lesquels elles sont apparues, et leur place dans la filière d'approvisionnement des bateaux.

Car le confort des uns est aussi l'inconfort des autres : les éléments de confort matériel s'inscrivent dans un contexte social singulier, ici les relations hiérarchiques au sein de l'équipage. Or, si les discours en plaisance sont prolixes sur les questions du confort à bord, du goût de la navigation ou du mal de mer, celle de la hiérarchie dans la pratique d'un loisir familial n'apparaît pas comme un objet de discussion. En effet, maintenir la hiérarchie entre un chef de bord responsable du bateau, qui fait corps avec son navire, et un équipage qui lui obéit « au doigt et à l'œil », c'est-à-dire incorporé à l'action du « seul maître à bord après Dieu », apparaît garantir « la sécurité » de l'ensemble bateau-équipage. Il convient donc maintenant de mettre en mots les liens complexes entre culture matérielle et hiérarchie à bord, de s'intéresser au « tour de passe-passe qui consiste à *agir* à l'abri du non-dit »[1], afin de, peut-être, permettre aux différents acteurs de la plaisance, quelle que soit leur position à bord, d'être en mesure de se subjectiver dans l'action de naviguer.

[1] Jean-Pierre WARNIER, *Construire la culture matérielle …, op. cit*., p. 68.

CHAPITRE 6

UNE HABITATION HIERARCHIQUE ET SEXUEE : LES RELATIONS D'AUTORITE DES HOMMES ET DES FEMMES EN CROISIERE FAMILIALE

I - Le voilier de croisière : bastion de la domination masculine ?

A - L'essentialisation des rôles sociaux de sexe
1) « La femme » ne sait pas et n'aime pas naviguer : le dire en riant
2) Cuisine et enfants : rôle de femme… ou d'équipière ?
3) Au-delà de la domination masculine

B - L'autorité n'est pas le pouvoir
1) Chef de bord et équipiers : des statuts réglés par des relations hiérarchiques
2) Combinaison de deux figures hiérarchiques
3) Autorités et pouvoirs

II - Les relations hiérarchiques à bord

A - Un capitaine, des matelots
1) Diriger son propre navire
2) Les matelots du capitaine

B - La responsabilité du capitaine
1) Une reponsabilité éthique
2) La responsabilité juridique du propriétaire
3) Aujourd'hui, des responsabilités lourdes
4) Limiter la responsabilité
5) Un rôle difficile

III - La sexualisation de la relation hiérarchique

A- Les rôles des femmes du bord
1) S'approprier au féminin les idéaux du yachting : la capitaine et ses matelotes
2) Recomposition des rôles conjugaux dans la navigation en famille

B - Une hiérarchie indissoluble dans l'eau de mer
1) Des femmes capitaines : la révolution à bord ?
2) Mère en mer
3) Les mères quittent le pont
4) Où sont passées les filles de plaisanciers ?

L'ouvrage d'Irène Théry, *La distinction de sexe*[1], m'a beaucoup aidée à comprendre à quel point j'étais engagée – comme quiconque – dans un ensemble complexe de relations diverses, fonction du rôle d'interlocution que j'occupais. J'ai déjà évoqué la situation d'interlocution avec des plaisanciers dont j'ai été exclue *en tant que* femme accompagnée d'un homme. Cette expérience nouvelle me permit alors de m'intéresser tout particulièrement à la façon dont les autres femmes se situent à bord : quelle(s) place(s) occupent-elles dans les espaces du bateau, les conversations, les relations sociales ? Le caractère inédit de cette expérience me surprit, en regard de mon expérience nautique antérieure. En effet, en tant qu'enfant, adolescente et jeune adulte célibataire, j'étais en situation d'occuper une place d'interlocutrice, en croisière comme en régate. Par contre, en croisière, en tant que femme adulte accompagnée d'un homme, j'en étais exclue. Cela me permit surtout de mesurer à quel point « ce qui a un genre, ce ne sont pas les individus mais les relations sociales elles-mêmes »[2].

Les places occupées par les femmes peuvent s'interpréter en fonction des relations de genre, c'est-à-dire des représentations et pratiques sociales définissant tant les rôles sociaux des femmes et des hommes que les représentations associées aux « natures » féminine et masculine. En plaisance, les représentations et les pratiques genrées se réfèrent aujourd'hui au modèle de la famille patriarcale en vigueur dans la société française au 19e siècle et jusque dans les années soixante-dix où « l'autorité parentale » remplace « en 1970 dans le droit civil français l'ancienne "puissance paternelle" »[3]. Irène Théry montre que la famille conjugale, considérée alors comme l'unité « naturelle » fondant la société essentialise les natures féminine et masculine. Les relations au sein du couple sont alors « naturellement » définies en fonction de la complémentarité de l'homme et de la femme. Elles s'établissent sur un mode hiérarchique reprenant la figure de l'« englobement de la valeur contraire »[4] définie par Louis Dumont, l'homme englobant la femme. Aujourd'hui, la répartition des rôles à bord d'un équipage familial se calque sur le modèle hiérarchique de la famille conjugale patriarcale. « Tout naturellement », le père occupe la place du chef de bord et la mère et les enfants les rôles d'équipiers ou de passagers.

Les relations sociales à bord d'un voilier de plaisance obéissent toujours au modèle hiérarchique du chef de bord et de son équipage. Cette règle, inscrite dans le droit maritime, est en vigueur à bord des marines militaire, de pêche et de commerce. Au cours de mon expérience de navigation familiale, j'ai pu expérimenter de façon nouvelle le rôle du chef de bord. Si, à chaque fois, j'ai « naturellement » occupé le rôle – difficile - de chef de bord, c'est en raison de mon expérience nautique plus importante que celle des autres membres de l'équipage. C'est une règle communément admise en plaisance : le chef de bord n'est pas forcément le propriétaire du bateau, il est celui qui, à bord, est reconnu comme le plus compétent.

Malgré une expérience nautique antérieure où j'avais occupé cette fonction avec un équipage « amical » composé de garçons et filles appartenant à la même génération, j'ai ressenti une plus grande difficulté avec un équipage « familial ». Il m'a fallu beaucoup de temps pour en comprendre la raison : j'étais engagée dans plusieurs types de relations qui se sont avérées être, pour moi, difficilement conciliables. En effet, en plus de la relation hiérarchique que j'entretenais avec « mes équipiers », due à l'occupation de la place de chef de bord – et à laquelle étaient attachées de lourdes responsabilités -, j'étais aussi engagée

[1] Irène THÉRY, *La distinction de sexe. Une nouvelle approche de l'égalité*, Paris, Odile Jacob, 2007.
[2] *Id*., p. 226.
[3] *Ibid*., p. 287.
[4] *Ibid*., p. 289.

dans des relations d'épouse et de mère. Or, le maintien de la position d'autorité relative à l'occupation de la place de chef de bord n'était pas, pour moi, compatible avec, d'une part, une relation de couple fondée sur le modèle de la « conversation »[1] et le partage de l'autorité parentale et, d'autre part, une relation de mère d'enfants en bas âge, préoccupée par l'idée de leur bien-être.

Ainsi, à la différence des relations de couple habituellement fondées sur le modèle de la conversation en vue d'un consensus, les relations que j'instaurais à bord - apprises enfant et adolescente sur le voilier parental et en école de croisière - se fondaient sur une communication verbale particulière, excluant toute négociation et petits mots de politesse. L'interlocution brève du virement de bord - « Paré à virer ? », « On vire ! » - remplaçait celle plus enrobée en vigueur à terre, du style : « Que penses-tu mon chéri du fait que l'on puisse virer ? », « S'il te plaît pourrais-tu te préparer au virement et donc choquer l'écoute de génois juste quand la voile se met à contre puis à bondir de l'autre côté du cockpit afin de border le plus rapidement possible l'autre écoute ». De plus, l'idée d'assumer seule la responsabilité de la bonne marche du bateau me rendait anxieuse et peu sujette à la détente, état pourtant recherché lors de vacances en famille. Les réactions de mon mari novice en plaisance, transformé, à mes yeux, en équipier, me laissaient perplexe. Leur soudaine étrangeté – il ne comprenait pas les ordres donnés et souhaitait même les discuter - me permit de comprendre qu'un long chemin de déconstruction des rôles sociaux et des représentations légitimant la « bonne façon de naviguer » en croisière familiale serait nécessaire.

De plus, l'investissement permanent que demande le rôle de chef de bord ne me permettait plus d'exercer les soins de maternage comme je l'entendais – comme par exemple consoler ma fille de 18 mois qui venait de faire un vol plané dans le pic avant, couper des tranches de saucisson pour faire patienter les enfants jusqu'au repas ou bien inventer des jeux lorsque les petits disaient s'ennuyer pendant la navigation ou lorsqu'ils étaient sujets au mal de mer… Paradoxalement, l'autorité que j'endossais de par l'occupation de la place de chef de bord me faisait perdre celle habituellement exercée auprès des enfants, celle notamment concernant les soins à leur donner. Prise par les manœuvres ou la navigation, je ne pouvais pas agir comme je le souhaitais. Cette autorité revenait de fait à leur père qui avait sa propre conception du paternage. En tant que chef de bord, je devais alors me résigner à perdre les pouvoirs liés à l'autorité maternelle qui m'étaient conférés et reconnus de par mon occupation du rôle de mère. Je devais notamment renoncer à ma conception du bien-être de mes chers petits et accepter à contrecœur qu'il n'était somme toute pas si grave s'ils se cognaient, s'ennuyaient, étaient malades ou avaient faim.

C'est ainsi que je me suis intéressée à la façon dont les autres parents abordent ces questions. L'habitation du voilier en croisière familiale est ainsi intimement liée à la place que chacun occupe à bord. Or, ce sujet de discussion n'est pas abordé avec entrain par les plaisanciers : en effet, la difficulté effective de la vie quotidienne à bord d'un petit voilier tout comme celle des relations hiérarchiques entre amis ou dans un couple ne riment pas avec l'idée de plaisir attachée à la plaisance. Je découvre alors avec étonnement que d'une part, les enfants des autres bateaux n'apprécient pas toujours la navigation - des pratiques tendent alors à la rendre plus courte et moins pénible – et, d'autre part, que la solution très largement employée au problème que pose la superposition des rôles de chef de bord, d'équipiers ou de passagers à ceux de parenté ou d'affinité - d'époux, d'épouse, d'ami(e)s, de parents, de grands-parents, de cousin(e)s, etc. - est celle de l'attribution du rôle de chef de bord à un seul homme : soit le père dans le cas d'une navigation en famille conjugale, soit le propriétaire du bateau en navigation amicale, soit l'homme reconnu comme le plus compétent dans le cas d'une croisière faite à bord d'un voilier de location. Les femmes occupant la place de chef de

[1] Irène THÉRY, *La distinction de sexe…, op. cit.,* p. 588-589.

bord en croisière familiale, c'est-à-dire naviguant en couple avec des enfants, est une forme d'organisation sociale que je n'ai pas rencontrée.

Je me suis alors posée la question du destin nautique des filles des plaisanciers, formées à la manœuvre sur le bateau parental, et plus généralement celle de la transmission en plaisance des savoir-naviguer et celle du goût et du désir de naviguer. Un détour par le droit maritime et les sources historiques permet de mieux comprendre la construction, en plaisance, du rôle du chef de bord en croisière ainsi que la place faite aux femmes, enfants, jeunes filles ou épouses, passagères ou équipières. Replacer la construction de la croisière familiale dans le contexte social du deuxième 19e siècle et du 20e siècle permet de lier l'idéologie individualiste et libertaire de cette pratique de loisir à celle du modèle du couple hiérarchique et complémentaire mise en place à la Révolution française.

Je développerai d'abord la question de la hiérarchie et des pouvoirs à bord et leurs combinaisons dans le cas d'une navigation conjugale, puis je décrirai les particularités de la construction, en plaisance, des rôles de chef de bord, de passager et d'équipier ainsi que les responsabilités juridiques et éthiques qui y sont attachées. Enfin, je développerai la question de la sexualisation de la relation hiérarchique à partir de l'analyse de sources anciennes et de données de terrain.

I – Le voilier de croisière : bastion de la domination masculine ?

Les relations genrées à bord des voiliers dans la société française du début du 21e siècle paraissent obéir à la « domination masculine » décrite par Pierre Bourdieu[1]. Pour Olivier Le Carrer, ancien rédacteur en chef de la revue *Bateaux*, « il faut bien avouer que si les navigateurs ne font pas tout pour empêcher l'autre moitié du monde de prendre la mer avec eux, leur comportement y ressemble fort… » :

> Paradoxalement, c'est en-dehors du monde de la compétition que les mentalités ont le moins évolué. Le partage des tâches semble encore moins d'actualité dans le cadre d'une croisière estivale qu'entre les murs du logis familial. À monsieur la mission exaltante de tracer la route, de barrer et de jouer avec les gadgets électroniques du bord. À madame le soin d'assurer l'intendance et de calmer les enfants qui ne comprennent pas pourquoi ils doivent rester des heures durant dans cet espace exigu où il ne se passe rien, au lieu de jouer sur la plage comme tout le monde. Il faut dire que dans 95 % des cas, c'est l'homme qui a envie de faire du bateau, sa compagne suivant d'abord par curiosité, puis pour préserver l'unité du ménage. Entre ces deux phases se placent quelques péripéties navrantes, le « seul maître à bord après Dieu » s'organisant généralement pour décourager épouse et enfants, en ne montrant que les mauvais côtés de la navigation. Conditions mal appréciées se traduisant par un parcours pénible, sous-estimation du temps de route, absence d'explications mais abondance d'ordres terrifiants, et bien sûr appropriation énergique de la barre lors des manœuvres d'arrivée, pendant que madame risque sa vie – et son dos - à l'avant en manipulant chaîne d'ancre, gaffe, et amarres mazoutées. Cette entreprise redoutablement contre-productive est-elle consciemment orchestrée ou non ? Il appartient aux professionnels du sur-moi de se prononcer… Quoi qu'il en soit, le stress étant ici plus largement partagé que le plaisir, le résultat est le plus souvent sans surprise, expliquant pourquoi tant de femmes continuent à considérer la navigation de plaisance comme une activité à hauts risques. Faut-il rappeler pour conclure que la voile est l'un des rares sports dans lequel il n'y a pas de discrimination physique ? [2]

Olivier Le Carrer comprend le dégoût nautique des femmes et des enfants de navigateurs passionnés et tente de l'expliquer en dénonçant tant un manque de psychologie de ces derniers qu'un partage inégalitaire des tâches à bord. Il se réfère à la manœuvre de prise de mouillage, scène courante sur les plans d'eau estivaux où l'homme à la barre hurle à sa compagne placée à l'étrave, la gaffe à la main, l'ordre d'attraper le corps-mort. Le bateau arrivant souvent à trop grande vitesse, l'objectif est alors manqué. Il leur faut recommencer la manœuvre sous l'œil goguenard des équipages des bateaux déjà mouillés.

L'ethnologue Maurice Duval décrit cette manœuvre qui constitue toujours un temps de tension pour l'équipage, emblématique de la sexualisation des rôles :

> La navigation est, d'ailleurs, un exercice privilégié pour faire montre de ses qualités viriles dans des situations dangereuses. C'est le cas lors des manœuvres de port par fort vent. Le plaisancier peut, dans de telles circonstances, exhiber son savoir-faire devant ses pairs et aussi les badauds, alors qu'en mer son public est constitué des seuls équipiers. C'est aussi le moment où le chef peut afficher, non sans ostentation, son sang-froid et son

[1] Pierre BOURDIEU, *La domination masculine*, Paris, Seuil, 2002 [1998].
[2] Olivier LE CARRER, *La voile, idées reçues*, Paris, Le Cavalier Bleu, 2004, p. 58-59.

> sens de l'autorité. L'entrée de port est, en effet, toujours l'occasion d'une grande activité ; il faut affaler et ferler (plier et attacher) ou ranger les voiles, préparer et fixer les amarres, fixer les pare-battages pour protéger la coque, ranger le pont afin de pouvoir y circuler aisément, etc. Dans le cas d'un couple, c'est l'homme qui est le plus souvent à la barre et, dans cette division sexuelle de l'activité, la femme s'occupe des amarres, prépare les pare-battages et les fixes le long de la coque. C'est elle qui, dès que cela est possible, doit sauter à terre pour tenir l'avant du voilier après avoir fait le nécessaire pour éviter les heurts latéraux avec les voiliers déjà accostés ou encore le choc de la proue contre le ponton. Si le plaisancier ne maîtrise pas la manœuvre, il se réfugie volontiers dans les injures comme pour dissimuler l'anxiété, la gêne, voire la honte, qu'il éprouve face au piètre spectacle qu'il donne à voir aux autres. Il arrive que le barreur s'acharne sur sa compagne ou sur ses équipiers, rejetant sur eux la responsabilité de la médiocrité de sa manœuvre.[1]

Dans la majorité des appontements et prises de coffre que j'ai pu observer, l'homme est à la barre alors que la femme s'occupe, à l'avant du bateau, de l'amarrage au ponton ou au coffre. Cependant, peut-on dire avec l'auteur que les qualités exhibées par le barreur sont « viriles » ? L'activité de prise de coffre ou de réception du bateau au ponton, très souvent dévolue aux membres de l'équipage et non au chef de bord, demande un investissement physique supérieur à l'activité de barrer. Les compétences nécessaires au poste de barreur sont celles de la maîtrise de la vitesse et de la direction du bateau, propulsé par la voile ou le moteur. Une manœuvre est dite réussie quand le voilier atteint son objectif avec une vitesse nulle. Ainsi, les manœuvres de l'équipier-ère avant sont d'autant plus aisées (sauter sur le ponton pour y accueillir le voilier puis l'amarrer ; passer un bout dans l'anneau du coffre pour ensuite l'amarrer aux taquets fixés sur le pont) que celle du barreur est réussie.

Figure 218 : Une jeune femme est à l'avant du voilier, munie d'une gaffe, afin d'attraper une bouée de mouillage. Les hommes de l'équipage se tiennent à l'arrière : l'un barre tandis que l'autre donne des indications à l'équipière. Photographie S. Josso, Bretagne sud, 2004.

[1] Maurice DUVAL, « Toutes voiles dehors, cap sur le rêve ! »…, *op. cit.*, p. 442-443.

Une fois la bouée de mouillage saisie par l'équipière, il est courant que l'homme lâche la barre et se rende à l'avant afin d'effectuer l'amarrage.

Figure 219 : Une fois l'anneau du corps-mort attrapé par la femme à l'aide d'une gaffe, l'homme se rend à l'avant pour y passer l'amarre et régler l'amarrage. Sa compagne, dessaisie du mouillage, reste ici les bras ballants. Photographie S. Josso, Bretagne sud, 2004.

Figure 220 : Une scène identique se joue le même jour sur un autre voilier. Photographie S. Josso, Bretagne sud, 2004.

Sur la photographie précédente, l'homme lâche la barre pour fixer l'amarre attrapée par sa compagne. Les enfants, adolescents, sont à l'intérieur du bateau. Ils n'aident pas à la manœuvre. Ils sortent de la cabine une fois celle-ci effectuée et plongent du voilier. Ils se rincent ensuite sur le pont grâce à une douche solaire accrochée dans la mâture. C'est leur père qui gonfle l'annexe pour que sa famille-équipage se rende à terre.

Comme le souligne Maurice Duval, les vociférations du chef de bord sont l'expression de la colère de l'échec d'une manœuvre dont il est tenu pour responsable. En effet, le chef de bord est considéré par la loi comme responsable du bateau et de son équipage. Il doit donc s'assurer lui-même de la qualité de l'amarrage effectué par un équipier. Si, dans les cas observés, l'homme qui barre prend le bout des mains de la femme pour l'amarrer lui-même, il est fort probable que c'est en raison d'une meilleure compétence dans ce domaine. Pour les équipages observés ici, il apparaît que c'est l'homme qui sait naviguer, c'est-à-dire diriger le bateau, contrôler sa vitesse, amarrer les bouts, etc. La femme et les enfants ne paraissent pas avoir une expérience de navigation équivalente – même si le geste d'attraper le

corps-mort, surtout à bord d'un voilier haut sur l'eau, n'est pas facile. D'ailleurs, Olivier Le Carrer ne décrit-il pas les équipages de croisières familiales comme dépendant à 95% des cas du désir de naviguer de monsieur ? Les dames sont présentées comme suivant leur époux, dans un premier temps par curiosité, dans un second pour préserver l'entente du ménage. Mais où sont donc passées les adolescentes et les femmes adultes formées par les écoles de croisière et de voile légère ?

> Le développement de la régate féminine en dériveur est sur ce plan un excellent pourvoyeur de talents. Car dans les filières pour adolescents, pas de ségrégation ! Chez les 12-16 ans, on croise autant de filles que de garçons sur les plans d'eau des principaux centre d'entraînement ; même tendance dans les lycées sport-études Voile, qui permettent aux meilleurs espoirs de poursuivre de front compétition et scolarité. Dommage que le mouvement se tarisse ensuite : après le bac, les trois-quarts des pratiquantes licenciées à la FFV disparaissent comme par enchantement… [1]

Les données fournies par la Fédération française de voile[2] sont moins optimistes. En effet, en 2009, les jeunes licenciées en voile ne représentent que 31 % de l'effectif. Chez les adultes, les chiffres diminuent encore : les femmes ne représentent plus que 19 % des licenciés en voile. Les sociologues Philippe Lacombe et Caroline Moulin se sont interrogés sur cette « désaffection entre les filles et la voile » en regard de la construction des identités sexuées et des pratiques sportives[3].

La croisière familiale n'est pas une pratique sportive de régate ou de course-croisière. Pourquoi donc les femmes formées à la voile, que l'on peut nommer les « héritières » en utilisant le vocabulaire bourdieusien, disparaissent-elles des équipages de croisière familiale ? Les femmes de plaisanciers sont en effet très couramment présentées comme d'éternelles novices. Leur désaffection pour la croisière est attribuée en partie au comportement du chef de bord, « seul maître à bord après Dieu ». Ses « ordres terrifiants » et son appropriation systématique des manœuvres apparaissent « redoutablement contre-productifs ».

Certes, mais Olivier Le Carrer isole cette attitude autoritaire, pouvant être en effet ressentie comme violente par l'équipage, du rôle que l'on attend d'un chef de bord menant son navire et son équipage en toute sécurité. Ce rôle est très éloigné de l'image de détente associée à la croisière. « Il faut en prendre son parti : dans la majorité des cas, naviguer à la voile est une activité hautement anxiogène ! » :

> Pour peu que l'on soit d'un naturel pessimiste, tout ici se révèle source d'inquiétude : la visibilité qui ne se dégage toujours pas alors que l'on approche des hauts-fonds, le temps qui se dégrade à l'approche de la nuit, ce nuage qui n'annonce rien qui vaille… À ce jeu, même le beau temps sonne comme une menace : et s'il ne durait pas ? Lors des approches de port, les incertitudes sur la position, l'éventualité d'être du mauvais côté du chenal, les doutes sur la hauteur d'eau ou l'identification d'une balise, tout concourt à multiplier les va et vient fébriles entre la table à carte et le cockpit. On relit pour la dixième fois les instructions nautiques en se demandant si l'on n'est pas en train de faire une énorme bêtise, et pendant que le rythme cardiaque s'accélère, on écarquille les yeux à la recherche de repères qui s'obstinent à ne pas vouloir se montrer. […] On l'aura compris, la décompression n'est pas toujours au rendez-vous en mer ; tout au contraire. Et l'escale ne représente parfois qu'une trêve toute relative dans cet océan de stress, surtout si l'on se

[1] Olivier LE CARRER, *La voile, idées reçues …, op. cit.,* p. 58.
[2] Fédération française de voile, « Statistiques », <http://www.ffvoile.net/ffv/Statistiques/V1.1/BilanAnnuel.asp>, consulté en 2010.
[3] Philippe LACOMBE et Caroline MOULIN, *La désaffection entre les filles et la voile…, op. cit.*

> trouve à l'ancre dans un abri naturel. Le bateau est-il bien placé par rapport aux rochers si le vent change de direction ? Le mouillage tiendra-t-il si la houle se lève ? Allons-nous finir par cogner cet autre bateau qui a jeté l'ancre beaucoup trop près ? Pour ne rien arranger, le sommeil à bord n'est pas forcément de la qualité espérée. [1]

Olivier Le Carrer précise que cette vision apocalyptique de la navigation doit être tempérée *en fonction du rôle* tenu à bord :

> Un débutant faisant toute confiance au chef de bord peut fort bien passer à côté de ces motifs de stress, et profiter du voyage en toute innocence en savourant sans réserve les bons côtés de la croisière, et seulement ceux-là. Le responsable du bateau n'a, par définition, pas droit à ce détachement. Ayant en charge le bon déroulement de la navigation et la sécurité de chacun, il est tenu de prévoir et donc d'envisager en permanence toutes les hypothèses, y compris les plus défavorables. À partir de là, tout est question de compétences, mais surtout de caractère. Si l'intéressé se sent à l'aise en mer et ne se fait pas une montagne des complications potentielles, manœuvres supplémentaires et autres désagréments possibles, la sérénité du bord n'a aucune raison de s'altérer. [2]

L' « océan de stress » décrit ne concerne donc que la personne qui a le statut du chef de bord, tenu pour seul responsable par le droit maritime. Si un débutant ou un équipier subit les comportements parfois abrupts du chef de bord, il peut au moins espérer dormir plus tranquillement : ce n'est pas à lui que reviendra la tâche de veiller afin de repérer le bruit suspect du mouillage dérapant. Pour Olivier Le Carrer, le fait de bien vivre ou non le rôle du chef de bord dépendrait plus du caractère de la personne que de sa compétence.

Or, tout rôle endossant des responsabilités nécessite de nombreuses compétences et donc un apprentissage pouvant s'avérer fort long. La navigation à la journée en voile légère, en solitaire ou en double, sur un parcours de régate, ne le permet pas vraiment. Par contre, des écoles de croisière proposent des stages de formation au rôle de chef de bord. Néanmoins, ceux-ci ne suffisent pas pour acquérir l'expérience nécessaire. Plusieurs des chefs de bord rencontrés naviguant avec succès en croisière familiale ont suivi une formation beaucoup plus approfondie, à la limite de la professionnalisation, proposée par l'ancienne École des chefs de bases nautiques des Glénans, créée en 1965. Cette école a laissé place en 1985 à l'Institut nautique de Bretagne, formant actuellement les futurs professionnels du nautisme.

Les professionnels du nautisme interrogés – chef de bord en école de croisière, skipper effectuant des convoyages et des formations à la régate – déclarent avoir mis de longues années (quinze ans, pour Nicolas) avant de parvenir à être « cool » à bord, c'est-à-dire avant d'endosser les responsabilités liées à la fonction de skipper sans ressentir un stress important.

De plus, si le rôle de chef de bord est bien vécu par la personne qui l'endosse, cela n'implique pas pour autant une sérénité pour tout l'équipage. En effet, que celui-ci soit amical ou familial, la hiérarchie liée à la répartition des rôles chef de bord-équipage implique des changements dans les relations habituellement instaurées à terre. C'est pourquoi une analyse psychologisante – « Il appartient aux professionnels du sur-moi de se prononcer » ; « À partir de là, tout est question de compétences, mais surtout de caractère » - ne peut que renforcer les stéréotypes sexuels en niant la dimension essentiellement relationnelle et sociale de l'exclusion des femmes du rôle de commandement et souvent de celui d'équipière active et passionnée.

[1] Olivier LE CARRER, *La voile, idées reçues …, op. cit.,* p. 98-99.
[2] *Id.*, p. 99.

Il s'agit donc de s'interroger sur les mécanismes qui aujourd'hui maintiennent une apparente domination masculine en plaisance en excluant les femmes de la navigation et notamment sur les discours d'essentialisation des rôles sociaux de sexe, attribuant aux hommes le goût et les savoir-naviguer et aux femmes le dégoût de la navigation et les savoirs domestiques. Cependant, au-delà du constat de cette domination masculine et de son corollaire implicite d'intériorisation de la violence symbolique par les femmes, pour comprendre la situation contemporaine de la croisière en famille, il convient aussi de s'interroger sur les rôles de chacun et de distinguer les autorités et les pouvoirs, comme nous invite à le faire Irène Théry[1], afin de restituer toute la dimension de l'agir propre à chacun.

A. L'essentialisation des rôles sociaux de sexe

Il s'agit ici de décrire les ressorts de l'essentialisation des rôles féminins et masculins à bord, discours tenu par les personnes rencontrées et présent dans les ouvrages et la presse nautique. Cette essentialisation communément partagée s'appuie sur la mise en avant de psychologies masculine et féminine ainsi que de natures corporelles différentes. Du coup, la distribution des rôles de chacun à bord en fonction de son sexe apparaît « naturelle », adaptée tant aux goûts de chacun qu'à leur « nature ». Ainsi, l'organisation sociale maritime hiérarchique appliquée à un cadre de loisir familial n'est pas questionnée.

Souhaitant déconstruire ces discours en insistant sur la dimension sociale et relationnelle propre à la croisière familiale, il m'est apparu opportun d'utiliser le terme de « rôles sociaux de sexe ». Le concept de « genre » s'attache à mettre en valeur la construction sociale et culturelle afin de battre en brèche le déterminisme naturaliste. Cependant, il peut avoir pour limite de figer chacun et chacune dans une identité de genre, même si sa construction sociale et culturelle est démontrée. Or, ce qui m'a permis de comprendre la singularité et la complexité de la croisière familiale, ce n'est pas l'idée de la construction d'une identité de genre, celle-ci confirmant l'exclusion des femmes, et surtout des mères – « La voile est du genre masculin » titre la revue *Bateaux* en 1998 - mais plutôt celle de l'occupation de rôles multiples pour chacun à bord et la question de leur articulation.

La théorie de la domination masculine bourdieusienne rend compte tant de la domination effective, en plaisance, des hommes sur les femmes et des mécanismes d'exclusion de ces dernières du goût et des savoir-naviguer, que de la violence symbolique, verbale et physique qu'elles peuvent subir en mer, placées qu'elles sont dans des rôles hiérarchiques inférieurs, et même à terre dans des lieux nautiques (pontons, quais, salons nautiques) où elles sont exclues et s'excluent elles-mêmes de l'interlocution. Cependant, cette théorie positionne les femmes comme d'éternelles victimes et laisse en suspens la question de leur consentement. Elle ne permet pas de saisir les diversités des pouvoirs et des autorités qui permettent de comprendre les femmes naviguant aujourd'hui : « Dans l'histoire des femmes, la notion clé de la domination et de l'oppression régissant l'ordre masculin et du féminin ne fut que très tardivement remise en cause, ou plutôt infléchie. En effet, au cœur de cette hiérarchisation entre masculin et féminin pouvaient survenir (et c'est encore l'histoire culturelle qui permit ces timides démarches) des formes de pouvoir empruntées par les femmes, placées dans les interstices du pouvoir dominant masculin. »[2] Pour Arlette Farge, la

[1] Irène THÉRY, *La distinction de sexe, …, op. cit*.
[2] Arlette FARGE, « Le consentement », *Clio, Histoire, femmes et sociétés*, N° 20, 2004, p. 231-260.

théorie de la domination masculine et « l'intériorisation symbolique des valeurs féminines par les femmes » pose la question délicate de leur « consentement » à la domination.

Or, la sociologue Irène Théry, à la suite de travaux anthropologiques sur la parenté, propose une approche relationnelle de la « distinction de sexe », qui n'est qu'une des très nombreuses distinctions faites par les sociétés à côté des distinctions d'âge relatif, de génération, d'affinité, de consanguinité, de germanité, d'unifiliation, de collatéralité, de bifurcation, de polarité, etc. [1]

De plus, la distinction de sexe n'est pas que de « sexe opposé », comme le laisserait supposer l'idéologie occidentale naturalisant les sexes, mais elle s'articule à des distinctions de même sexe, de sexe indifférencié et de sexe combiné. Ainsi, pour Irène Théry le genre n'est pas un attribut individuel ; ce sont les relations qui sont genrées : « La distinction masculin / féminin qualifie les *manières d'agir attendues dans le contexte d'une relation* » [2].

Cette approche relationnelle permet de sortir de la problématique du consentement à la domination. Elle s'inscrit dans les problématiques développées par l'histoire des femmes en France - « En histoire des femmes, le colloque de Toulouse [1982] inaugure ainsi, paradoxalement, la fin d'une période. Dès lors on s'achemine, en exprimant clairement doutes et interrogations, vers une histoire plus relationnelle, une histoire qui prenne en compte toutes les dimensions des problèmes humains et ne soit pas seulement l'inverse de l'histoire au masculin »[3]- tout en élargissant la problématique relationnelle au-delà de la seule relation de sexe opposé.

1) « La femme » ne sait pas et n'aime pas naviguer : le dire en riant

Aujourd'hui, les stéréotypes sexuels foisonnent en plaisance, largement relayés par la presse, spécialisée ou non. « La femme », décidément, n'aime pas naviguer. Même si la rédaction de la revue *Bateaux,* en 1998, admet avoir rencontré « beaucoup de femmes "accros" à la voile ; plus que nous ne le soupçonnions à vrai dire », néanmoins « c'est essentiellement aux autres que nous avons pensé ici »[4]. Ce dossier consacré aux femmes ne donne donc pas la parole aux « accros », qui restent invisibles.

Les autres, ce sont les femmes qui ne savent pas et /ou qui n'aiment pas naviguer. *Bateaux* présente divers articles rédigés par des journalistes femmes qui viennent de découvrir la voile. Sur un ton humoristique, l'un d'elle donne aux hommes « 20 conseils pour vous débarrasser d'elle et… 20 conseils pour la garder à bord »[5].

Pour dissuader les femmes, les hommes n'ont qu'à vanter les inconforts de la vie en mer et des aménagements rudimentaires, la difficulté de garder une apparence séduisante, le rôle de cuisinière du bord qui leur sera attribué et leur éternelle incompétence nautique. Pour les encourager, il suffit de leur faire des compliments sur leur apparence physique, de valoriser le côté sportif de la navigation rendant les corps sveltes et musclés, de vanter les atouts des escales, de se montrer fort et savant, de les rassurer quant à la possibilité de se faire bronzer sur la plage avant, de leur acheter des vêtements de marque seyants, de leur donner des médicaments pour le mal de mer, de faire la cuisine à leur place, de leur enseigner la voile

[1] *Sexe relatif ou sexe absolu ? De la distinction de sexe dans les sociétés* / sous la direction de Catherine Alès et Cécile Barraud, Paris, Ed. MSH, 2001, p. 41et 373.
[2] Irène THÉRY, « Pour une anthropologie comparative de la distinction de sexe », p. 15-43 in : *Ce que le genre fait aux personnes*, Paris, EHESS, 2008, p. 22-23.
[3] Françoise THÉBAUD, *Écrire l'histoire des femmes et du genre*, Paris, ENS Editions, 2007 [1998], p. 102.
[4] Olivier LE CARRER (dir.), « La femme a-t-elle sa place à bord ? », *Bateaux*, N° 484, 1998, p. 67.
[5] Emily STONE, « Cohabitation pour le pire… ou le meilleur ? », *Bateaux*, N° 484, 1998, p. 74-75.

sans hurler, etc. Pour « épater l'équipage », quelques conseils sont donnés aux femmes novices afin de « montrer aux mâles du bord que vous savez tenir votre place ».

Plus récemment, en 2005, le numéro spécial consacré par *Ouest-France* au Salon nautique de Paris, intitulé « Les femmes et les enfants à bord », décline un portait de « la » femme *de* plaisancier. Celle-ci est décrite comme incompétente en voile et surtout intéressée par le bronzage, le soleil, la drague, les achats, la décoration, les sports fun, les enfants, l'environnement, les bons repas et la baignade.

> « Les filles, cette année, je vais au salon nautique ». Pour ne plus jamais me faire ridiculiser par mon mari devant tout le monde en croisière, parce que je ne sais même pas faire un nœud de chaise ! Mieux, […] je pourrai même faire la maligne devant les copains grâce à ma maîtrise de la lecture des cartes […]. Pour m'offrir un avant-goût de vacances, en dénichant […] d'autres destinations ensoleillées qui me conviendront parfaitement. Pour rencontrer des skippers, ces aventuriers à la peau burinée par le soleil et les embruns, qu'on ne voit jamais à Paris…et pourquoi pas l'homme de ma vie […]. Pour narguer les copains fans de voile […]. Parce que c'est une alternative à la cohue des grands magasins, à quelques jours de Noël… et que c'est l'endroit idéal pour trouver LE cadeau original ! […] Pour faire un truc de fou : m'essayer enfin au wakeboard […]. Pour avoir enfin une véritable opinion sur la question de l'environnement […]. Pour occuper mes petits mousses […] ou encore leur trouver un stage de voile pour l'été prochain afin de pouvoir aussi bronzer tranquille. […] Pour savourer les produits de la mer en plein Paris […]. Parce que […] je peux entrer gratuitement au salon de la piscine juste à côté […]. [1]

Pour le journaliste, il apparaît évident que les femmes ne se rendent pas au Salon nautique pour visiter des bateaux, apprécier les innovations, discuter avec les constructeurs et les architectes ou rencontrer des amis « voileux ». Il apparaît impensable, en 2005, que des femmes puissent connaître et pratiquer le nautisme indépendamment de leur mari.

La passion nautique masculine subie par la famille, femme et enfants, est un thème récurrent dans la littérature nautique. Il apparaît comme une évidence traitée dans le registre de la plaisanterie. Ainsi, les illustrations de l'anglais Mike Peyton, disponibles dans les librairies nautiques, mettent en scène des situations où les désirs des hommes passionnés se heurtent à ceux de leur famille-équipage :

Figure 221 : "Mon pauvre chéri, on vient juste de prendre la météo : avis de coup de vent pour tout le week-end. Nous sommes si déçus de ne pas naviguer. » in Mike Peyton, *The ladies !* Vannes, Editions Bord à Bord, 1995.

[1] « Les femmes et les enfants à bord », *Ouest- France*, N° 416, 27 novembre 2005, p. 8.

Dans l'ouvrage de Mike Peyton consacré aux femmes de yachtsmen, celles-ci sont représentées soit dans leur environnement domestique, ne partageant pas du tout les préoccupations nautiques de leurs maris, soit sur le bateau, ayant du mal à s'adapter à cet endroit peu confortable et « gaffant » par des remarques ou des actes inappropriés.

En France, la veine humoriste déclinant les situations cocasses de la navigation de plaisance pour les femmes « qui acceptent de partager la passion de leur conjoint pour la mer, ainsi qu'aux hommes qui oublient souvent que pour leur compagne, la Plaisance peut se transformer rapidement en… Galère »[1] n'est pas éteinte, comme le suggère l'édition récente de l'ouvrage de Françoise Platnic intitulé *La plaisance, quelle galère…*

Une nature féminine…

En 1998, la rédaction de la revue *Bateaux* s'interroge sur l'existence ou non « d'une façon féminine de naviguer ». Si les succès des navigatrices de la course au large et les nombreuses aides techniques à la manœuvre ont balayé les arguments de la différence de force physique comme cause de la désaffection féminine, il en reste néanmoins une, celle du tempérament. « Prudence et modestie se déclinent plus couramment au féminin qu'au masculin » déclare la journaliste Delphine Pannetier : « Une femme à la barre ne cherche généralement pas à prouver qu'elle est meilleure que les voisins et que son bateau est plus rapide. Elle veut simplement mener son équipage à bon port, après une navigation sans surprise. […] Malgré les progrès de l'accastillage, quelques manœuvres restent typiquement "anti-féminines". Par exemple, se jeter à plat ventre sur la plage avant pour agripper une bouée de coffre qui file sous l'étrave »[2].

Il est certain que les anciennes régatières de voile légère ne pourront pas s'identifier au portait brossé… Barrer au mieux, faire avancer le bateau et dépasser les voiliers croisant à côté sont des plaisirs qui ne dépendent évidemment pas de l'appartenance au sexe masculin, mais bien de l'apprentissage de la régate. Par contre, dans le cadre d'une croisière, ces comportements peuvent apparaître déplacés à des équipiers non-initiés ou qui ne partagent pas cette façon de naviguer. De même, attraper la bouée de mouillage – quand le ou la barreur-se maîtrise la vitesse du bateau – peut être une grande source de plaisir, quelle que soit l'appartenance à l'un des sexes.

Les portraits de femmes qui « ont choisi le bateau » présentent des équipages échappant à l'organisation sociale conjugale : ce sont soit des professionnelles du nautisme - journaliste travaillant pour une revue nautique, monitrices de voile, éducatrice spécialisée embarquant des enfants en difficulté, championnes olympiques, directrice d'une école de voile –, soit des équipages de plaisancières - femmes naviguant avec leurs filles et petites-filles. Les hommes sont bel et bien absents. Aucune ligne ne brosse le quotidien de femmes sachant naviguer et pratiquant la croisière en famille.

…En lien avec celle masculine

[1] Françoise PLATNIC, *La plaisance, quelle galère…*, Paris, Editions du Gerfaut, 2005, quatrième de couverture.
[2] Delphine PANNETIER, « Les femmes à bord : manœuvrer autrement », *Bateaux*, N° 484, 1998, p. 80-81.

Les femmes présentées ici sont soit des néophytes qu'il s'agit de ne pas trop dégoûter d'un loisir considéré comme relevant du goût masculin, soit des membres d'équipages féminins ou des professionnelles dont le statut hiérarchique leur permet alors d'échapper à l'emprise d'un chef de bord présenté comme tyrannique et misogyne. Un lien logique est établi entre le fait que « l'homme est encore, dans plus de 90 % des cas, le capitaine, celui qui a navigué, celui qui donne le tempo », c'est-à-dire lorsqu'il occupe le poste de chef de bord, et l'idée que sa compagne ne sait pas ou ne souhaite pas naviguer.

La figure de la femme n'aimant pas ou ne sachant pas naviguer est systématiquement liée à celle de l'homme chef de bord : les représentations de la femme-équipière et de l'homme-chef de bord définissent alors caricaturalement des essences masculine (le mâle sauvage, brutal, buté, tyrannique, peu compréhensif, aventurier) et féminine (la femme citadine, peu aventurière, ignorante des choses techniques, soucieuse de son apparence et de son confort).

Les navigateurs interviewés par la revue ne brossent pas un portrait avantageux de leur catégorie sexuelle et adhèrent à la figure de la famille hiérarchique traditionnelle, l'homme se battant à l'extérieur, prenant des risques et n'ayant pas peur des coups alors que la femme reste à la maison, s'occupe des enfants, et, raisonnable et peu encline au combat de par sa nature maternelle, développe donc moins ses compétences nautiques :

> Pour partir en course, il faut avoir envie de se cogner aux éléments, ne pas avoir peur d'être secoué et aimer se faire bastonner, c'est bien un truc d'hommes ça ! Nous sommes maso, les femmes non. Elles n'ont rien à prouver et elles savent ce qu'est la vie car elles la donnent. […] Il reste que le bateau est un jouet de garçon et que la voile est un sport à risque, à cascade, à endettement, dans lequel l'homme fonce bêtement, tête baissée. La femme est plus raisonnable et, par tradition, elle a pour tâche de faire des enfants et s'occuper de la maison. Elle s'implique et insiste moins, et ne saisit pas toujours les occasions d'apprendre et de développer ses compétences et qualités de navigatrice. [1]

La présence de femmes navigatrices ne déstabilise pas ces représentations. Les contradictions n'apparaissent pas car ces femmes navigantes sont placées à part : d'une part, ces professionnelles ne peuvent pas être comparées aux femmes navigant pour le loisir et d'autre part, elles sont toujours présentées dans des contextes ne faisant pas référence à des relations de sexe opposé. Lorsque c'est le cas, il s'agit alors de femmes androgynes, telles ces femmes flibustières travesties en hommes systématiquement évoquées dans chaque dossier de la presse nautique consacré aux femmes depuis l'entre-deux-guerres...

Le recours aux rôles sexuels faisant référence au modèle de la famille défini au 19e siècle par le Code civil napoléonien de 1804 s'accorde en fait à l'organisation sociale maritime hiérarchique du chef de bord commandant son équipage qui se confond, en navigation familiale, avec celle du couple conjugal. Le discours sur la « nature » des femmes les associe « naturellement » à la sphère domestique et à la maternité et, par conséquent, les exclut de celle sociale. La prégnance de ce modèle se manifeste aujourd'hui en mer comme à terre : « C'est surtout le Code civil, promulgué en 1804, qui a réglé le sort des femmes et des mères conformément aux vœux de Napoléon. Ce Code n'a jamais été supprimé, ni remplacé ; il a été seulement modifié, parcimonieusement et pas à pas, à partir des dernières années du XIXe siècle, de sorte qu'il pèse encore sur les mères de notre temps, par son esprit, sinon à la lettre. »[2]

[1] Interviews effectués par Anne LANDAIS, « La voile est du genre masculin », *Bateaux*, N° 484, 1998, p. 69.
[2] Yvonne KNIBIEHLER et Catherine FOUQUET, *L'histoire des mères du Moyen Âge à nos jours*, Paris, Ed. Montalba, 1977, p. 166.

Même si les études sociologiques montrent qu'aujourd'hui la répartition des tâches domestiques et des soins aux enfants est inégale, demeurant « une affaire de femmes »[1], le couple conjugal contemporain navigant avec de jeunes enfants n'adhère pourtant plus au modèle hiérarchique, remis en cause dans la société française depuis le milieu des années soixante-dix.

Les jeunes familles qui naviguent aujourd'hui sont ainsi soumises à une difficulté relationnelle, la législation maritime contraignant à désigner un chef de bord ayant autorité sur l'équipage alors même que les relations de couple fonctionnent par ailleurs en référence à un idéal d'égalité de sexe. Tenir l'un des membres du couple en dehors des savoir-naviguer permet ainsi, tout « naturellement », d'instituer la relation hiérarchique nécessaire à la conduite du bateau.

Aujourd'hui, ce sont massivement les hommes qui prennent le rôle du chef de bord. Pourtant, des filles de plaisanciers sont formées et d'autres, non « héritières », se forment dans des écoles de voile – en 2009, 16 217 femmes sont licenciées à la Fédération française de voile. Pourquoi ne prennent-elles pas elles aussi, en famille, le rôle du chef de bord ? Tenir ce rôle leur est possible lorsqu'elles naviguent seules ou bien lorsque leur statut de professionnelles leur confère une légitimité. Ainsi, la sociologue Cécile Le Bars[2] montre que les femmes pratiquant la course au large ont dû d'abord faire leurs preuves en navigant seules avant d'être éventuellement intégrées à des équipages mixtes.

Lorsque la navigation se fait avec des enfants jeunes, même si la femme est formée à la navigation, la distribution des tâches s'opère selon les rôles traditionnels toujours en vigueur à terre. Si les couples d'aujourd'hui n'adhèrent plus, dans leur grande majorité, à l'idéal hiérarchique, on observe toujours une répartition traditionnelle des rôles, les mères s'occupant plus volontiers des jeunes enfants. L'ambivalence de ces femmes, appartenant à « la génération du désir » d'enfant, est décrite par l'historienne Yvonne Knibiehler : « coincée entre deux mythes, celui de l'enfant-roi, celui de la superwoman »[3], la génération des jeunes mères d'aujourd'hui ne veut renoncer ni au travail, ni à la maternité. Il semble que les difficultés quotidiennes de cette « conciliation intenable »[4] découragent les femmes de revendiquer aussi, pendant le temps de leurs loisirs, le droit de naviguer par elles-mêmes en croisière familiale. De plus, l'organisation hiérarchique maritime permet aux plaisancières d'exercer pleinement leur autorité sur les soins de maternage, laissant alors aux pères celle sur la navigation à laquelle l'histoire de ce loisir, né au 19e siècle dans la bourgeoisie citadine en mal de liberté, les attachent si « naturellement ».

2) Cuisine et enfants : rôle de femme… ou d'équipière ?

Le dossier sur « Les femmes à bord » de la revue *Bateaux* publié en 1998 consacre un petit encart à la croisière familiale. Intitulé « Manœuvres d'intendance… et de garderie », il y est précisé que « même si l'on peut avoir d'autres ambitions en tant que navigatrice, il ne faut pas se faire trop d'illusions » :

[1] Isabelle PUECH, « Le non-partage du travail domestique », p. 176-183 in : *Femmes, genre et sociétés, l'état des savoirs*, Paris, La Découverte, 2005.
[2] Cécile LE BARS, *« Ensemble-séparés » : les carrières des navigatrices de course au large à l'épreuve du genre*, Th. 3e c. : Sociologie : Brest, Université de Bretagne Occidentale : 2009.
[3] Yvonne KNIBIEHLER, *La révolution maternelle. Femmes, maternité, citoyenneté depuis 1945*, Paris, Perrin, 1997, p. 288.
[4] Yvonne KNIBIEHLER, *Qui gardera les enfants ? Mémoires d'une féministe iconoclaste*, Paris, Calmann-Lévy, 2007, p. 280.

> Dans un contexte familial, tenir sa place sur le pont n'empêchera pas que l'on vous demande aussi d'assurer l'intendance dessous ; comme à terre ! Les bonnes résolutions des équipiers – approvisionnement, cuisine… - s'envolent souvent à la première risée. Pour assumer sans se noyer, deux règles essentielles : simplicité et réalisme, surtout s'il y a des enfants à bord. Un bon plat de pâtes servi chaud en temps utile est beaucoup plus efficace pour le moral des troupes que des filets de bar en papillotes débarquant un par un – froids - dans les assiettes à onze heures du soir, après avoir transformé la cuisine en chantier. C'est sans doute aussi sur vous que reposera le bien-être des enfants en mer. En croisière estivale, attention aux étapes trop longues, et n'oubliez en aucun cas livres et jouets ! [1]

Assurer l'approvisionnement, faire la cuisine, s'occuper des enfants, sont des tâches qui semblent être attribuées aux femmes du fait même de leur nature féminine, ou bien simplement dans une logique de reproduction à bord des rôles domestiques d'à terre. Il est toutefois permis de s'interroger sur ces arguments : les jeunes mères d'aujourd'hui sont-elles toujours seules à faire les courses, la cuisine et à s'occuper des soins et des jeux des enfants ?

Un partage inégal des rôles et du temps de travail domestique sont toujours d'actualité au sein des couples[2]. Françoise Héritier pointe cette « discrimination domestique » : « En France, les mères consacrent deux fois plus de temps, en 2000, à leurs enfants que les pères, en plus des autres tâches domestiques qu'elles assurent à 80 %, d'après un rapport du Centre national de la recherche scientifique qui voulait évaluer la pertinence du rôle des " nouveaux pères " arrivés sur le marché. »[3] Cependant, il est intéressant de nuancer ce fait en soulignant que les jeunes pères aussi font les courses et rangent les provisions, s'occupent des activités de leurs enfants et préparent les repas – « La cuisine et les courses étant parmi les tâches d'intérêt général où les hommes parviennent à s'impliquer de façon non négligeable » [4]. Pour les nouveaux couples, sauvegarder la référence égalitaire qui leur tient à cœur est une tâche complexe dont la difficulté s'accroît, entre autres, avec le nombre d'enfants[5]. Il semble néanmoins qu'en plaisance l'idéologie égalitaire, instituée depuis 1975, ne soit plus de mise.

Figure 222 : « Un œil sur les voiles, l'autre sur les enfants et la cambuse ; dur ! », photographie légendée issue de la revue *Bateaux*, N° 484, 1998, p. 81. Qu'est-ce qui est dur ? Etre équipière et-ou maîtresse de maison nautique ?

[1] Delphine PANNETIER, « Les femmes à bord : manœuvrer autrement », *Bateaux*, …, *op. cit.*, p. 81.
[2] Notamment pour le linge, Cf. Jean-Claude KAUFMANN, *La trame conjugale. Analyse du couple par son linge*, Paris, Nathan, 1992.
[3] Françoise HÉRITIER, *Masculin / Féminin, II : dissoudre la hiérarchie*, Paris, Odile Jacob, 2002, p. 179.
[4] Jean-Claude KAUFMANN, *Sociologie du couple*, Paris, PUF, 2004 [1993], p. 99.
[5] Christine GUIONNET et Erik NEVEU, *Féminins / Masculins, Sociologie du genre*, Paris, Armand Colin, 2004, p. 154-155.

La légende de la photographie présentée ci-dessus montre le rôle auquel « on » les affecte : gérer la cuisine, les enfants, la barre et pourquoi pas, le réglage des voiles. L'attribution aux femmes de ce rôle difficile est-elle due à l'implacable domination masculine entretenue avec soin par la littérature et la presse nautique présentant de façon récurrente les plaisanciers comme des mâles machistes ? Est-ce en raison de la reproduction des rôles tenus à terre – « On vous demande aussi d'assurer l'intendance dessous ; comme à terre » ? Pourtant, à terre, pour les jeunes couples rencontrés, l'intendance est voulue organisée sur un mode égalitaire. De plus, les plaisanciers, toujours en quête d'une identité de « marins », se réfèrent aux traditions maritimes masculines qui, à terre, font la part belle aux savoir-faire attribués au sexe féminin : savoir recoudre une voile, nettoyer le pont, ranger le bateau ou faire la cuisine en mer sont des activités importantes et nécessaires qu'un marin doit impérativement savoir effectuer. La simple apparition d'une femme à bord suffirait-elle à ce que ces tâches soient désinvesties par les hommes ?

Il semblerait plutôt que ces représentations soient nécessaires, au sein d'un équipage familial, pour maintenir l'organisation sociale maritime hiérarchique du chef de bord et de l'équipage. En 2009, *Bateaux* consacre un dossier sur le thème rarement traité de la navigation avec les enfants. L'article est rédigé par une mère de 38 ans, navigant avec son époux et ses deux enfants âgés de 6 et 2 ans. Si, au début du récit, le « nous » domine, il est peu à peu remplacé par le « je ». L'organisation importante que demande la réalisation d'une petite croisière estivale avec de jeunes enfants (il s'agit d'emporter couches, pot, coloriages, Legos, etc.) se double d'une contrainte encore plus importante : la nécessité pour un adulte de s'occuper à temps plein des enfants lorsqu'ils sont sur le pont, zone dangereuse, surtout pendant les manœuvres. La séparation des rôles au sein du couple s'affirme alors insidieusement, mettant à mal l'idéal égalitaire : la navigation devient rapidement l'affaire du père : « Une seule restriction du papa : "pas de jouet métallique dans mon bateau !" », le soin aux enfants, celui de la mère : « Les enfants commencent à être malades […]. J'essaie de leur donner à manger mais sans succès, ils se roulent en boule au fond des cabines arrières et je me sens un peu coupable de leur infliger cette épreuve. Heureusement que je ne dois pas intervenir pour les manœuvres, car je suis complètement accaparée à nettoyer l'intérieur et à m'occuper des petits mousses qui n'en mènent pas large. »[1]

3) Au-delà de la domination masculine

Qu'est-ce qui est « dur » pour la femme présentée sur la figure précédente, à qui sont confiées la responsabilité de la barre et celle de l'apprentissage nautique de sa fille ? Tenir son rôle de parent ou bien être équipière, c'est-à-dire soumise à l'autorité de son compagnon chef de bord ? Il est en effet fort probable qu'elle occupe le rôle d'équipière. Chef de bord, elle ne pourrait pas s'occuper ainsi de ses enfants et de la barre, activités qui demandent beaucoup d'attention – corriger les mouvements de barre de la petite fille, surveiller le réglage des voiles, avoir un œil sur l'autre enfant. En effet, elle ne pourrait pas se dégager et effectuer rapidement les actions qui ne peuvent pas être différées comme un virement improvisé pour éviter une collision, la vérification de la route à la vue d'une balise non attendue, etc. Chef de bord, elle serait plutôt en retrait, puisque responsable de la bonne marche du voilier, comme l'exige la réglementation maritime.

[1] Christine LARGOUËT, « Naviguer avec des enfants », *Bateaux,* N° 614, juillet 2009, p. 22-24.

Figure 223 : Je tiens le rôle du chef de bord : absorbée par la navigation, je ne m'occupe pas des enfants qui jouent avec leur père à l'intérieur du bateau. Photographie A. Josso. Croisière familiale, Bretagne sud, 2003.

Ainsi, pour comprendre la complexité des relations sociales à bord, qu'elles soient de sexe opposé ou non, il convient de ne pas analyser la répartition des rôles et les discours uniquement à partir de la théorie de la domination masculine.

Pour Pierre Bourdieu, la domination masculine s'impose partout, y compris dans nos sociétés où les relations entre les sexes paraissent transformées depuis une trentaine d'années. Elle apparaît comme une constante universelle. Le sociologue montre que cette domination ne résulte pas de la nature différente des corps ou d'essences masculines ou féminines mais qu'elle est construite et reproduite tant par des agents singuliers que par des institutions. La plaisance, héritière des usages, du vocabulaire et des règles spécifiques du droit maritime des marines professionnelles est pratiquée en famille ou entre amis depuis le 19^{e} siècle, les femmes n'accédant au rôle d'équipière que dans les années trente. La navigation familiale est alors soumise aux diverses institutions qui, selon Pierre Bourdieu, sont des lieux de reproduction de la domination : la famille véhiculant toujours une répartition des rôles héritée du Code napoléonien ; l'État qui impose à bord, via le droit maritime, une organisation hiérarchique ; les écoles de croisière entérinant pour une pratique de loisir la distinction des rôles capitaine-équipage en vigueur dans les marines professionnelles ; le sport, très médiatique, qui valorise tant les régates de l'America que les courses au large dans lesquelles les femmes sont difficilement acceptées ; le journalisme nautique reprenant inlassablement les représentations excluant les femmes du goût et du savoir-naviguer. On pourrait ajouter à cette liste les industries nautiques, leurs équipes marketing et les architectes navals qui conçoivent des voiliers-caravanes au confort terrestre pour répondre, tout en le déplorant, au désir supposé des plaisancières.

Une des critiques que la sociologue Irène Théry fait à la théorie bourdieusienne concerne l'hypothèse de l'intériorisation par les femmes de leur position de dominées. Ainsi, pour Pierre Bourdieu, « les dominés appliquent des catégories construites du point de vue des dominants aux relations de domination, les faisant apparaître comme naturelles » :

> Ce qui peut conduire à une sorte d'auto-dépréciation, voire d'auto-dénigrement systématiques, visibles notamment, on l'a vu, dans la représentation que les femmes kabyles se font de leur sexe comme une chose déficiente, laide, voire repoussante (ou, dans nos univers, dans la vision que nombre de femmes ont de leur corps comme non

> conforme aux canons esthétiques imposés par la mode), et, plus généralement, dans leur adhésion à une image dévalorisante de la femme. [1]

Ainsi, le faible taux de licenciées à la Fédération française de voile - 20% - s'expliquerait par l'intériorisation et l'incorporation de la violence symbolique. Pour expliquer les raisons de la reproduction de la domination, l'auteur évoque un « inconscient historique » androcentrique qui, « sans doute originairement construit en un état très ancien et très archaïque de nos sociétés, habite chacun de nous, homme ou femme »[2].

Il ne s'agit plus, comme dans le modèle relationnel proposé par Irène Théry, d'être une femme prise dans une multitude de relations sociales qui peuvent être de sexes opposés mais aussi de sexes identiques, de sexes indifférenciés et de sexes combinés. Pour Pierre Bourdieu, les femmes sont entièrement soumises à un unique rapport de classe entre les sexes, où elles sont les dominées. De plus, l'incorporation de la domination a lieu dès la naissance, aidée par les multiples institutions sociales. Du coup, les femmes sont considérées comme actrices de leur domination.

Si je suis les hypothèses bourdieusiennes, les femmes plaisancières sont actrices de leur exclusion de la pratique plaisancière. D'ailleurs, c'est le discours tenu par les architectes et les responsables des chantiers : ce sont les femmes qui demandent toujours plus de confort terrien à bord, confort incompatible avec celui marin. C'est donc une logique toute féminine qui pousse à concevoir et produire des voiliers qui ne naviguent pas. Aujourd'hui, il est très courant d'entendre que le goût de la navigation est masculin. Les femmes ne veulent pas naviguer : elles n'aimeraient pas ça. Elles seraient plus sujettes au mal de mer et plus dépendantes de leur confort terrestre ; elles auraient moins le goût des responsabilités et moins de capacités cognitives pour lire les cartes marines et se repérer dans l'espace[3]. Lorsque j'annonçais à mes amis plaisanciers que je cessais de naviguer pour prendre le temps nécessaire à la rédaction de la thèse, plusieurs eurent une pensée émue pour mon mari, qu'ils considéraient alors comme une victime car je « l'empêchais de naviguer ». Il leur semblait difficile d'admettre que cette décision était aussi celle de mon compagnon qui ne souhaitait pas s'occuper seul du bateau. Ainsi, dans les discours, les femmes sont très souvent présentées comme celles qui empêchent les hommes de naviguer, ou du moins tempèrent leurs projets nautiques, y mettent un frein.

Lors des entretiens réalisés avec des couples de plaisanciers, les femmes s'excluaient presque systématiquement de la conversation lorsqu'il était question de techniques de navigation ou d'aménagements. En navigation, elles disent moins s'investir que les hommes dans les manœuvres. Il arrive qu'elles restent à l'intérieur du voilier le temps de la traversée, comme Aline. Lucie, pourtant initiée enfant à la plaisance, ne se sent pas en mesure de se rendre avec moi, sans son compagnon, à bord de son bateau au mouillage. Marie dit ne pas aimer naviguer car elle est sujette au mal de mer. Marianne revendique le fait de ne pas savoir faire manœuvrer le bateau après dix années d'un périple circumatlantique. Ces femmes rencontrées paraissent consentir à leur exclusion de la « navigation par soi-même » et donc à une certaine forme de domination.

Ces observations confirment-elles la différence de « nature » entre hommes et femmes sur un bateau ? Lucie, Aline, Marie et Marianne s'excluent-elles elles-mêmes de la navigation du fait de l'intériorisation de la domination masculine ? Vue de loin, peut-être ; de près, pas du tout.

Le procès d'essentialisation des sexes fait par Pierre Bourdieu à la *doxa* se retourne contre lui. En n'utilisant que deux grandes catégories, les femmes *versus* les hommes, il

[1] Pierre BOURDIEU, *La domination masculine…, op. cit.,* p. 55.
[2] *Id*. p. 79.
[3] Opinions d'étudiants se destinant à travailler ou travaillant dans le nautisme auxquels j'enseignais la sociologie du nautisme. Brest, 2005.

essentialise les catégories de sexe en n'analysant que les relations de sexe opposé. Il nie la complexité des relations sociales de sexe qui sont relatives et relationnelles. Les concepts d' « habitus féminin dominé » et d' « inconscient androcentrique », malgré leur dimension constructiviste, tendent à essentialiser le corps féminin et les psychologies masculines et féminines.

Irène Théry met en garde contre la naturalisation des classes d'individus, c'est-à-dire quand l'appartenance aux catégories de parents, pères, mères, enfants, grands-parents, etc. ne se conçoit pas en fonction des attentes sociales liées à ces différents statuts mais comme des attributs naturels :

> Aujourd'hui, on pourrait croire que la référence à la nature a disparu des élaborations juridiques. […] *La référence à la nature, loin de disparaître, s'est renouvelée et accentuée avec la disqualification de l'institution*. On ne la perçoit pas toujours car elle a changé de sens. La nature est d'abord pour nos contemporains subjective ou intersubjective et se pose en s'opposant aux institutions sociales, réputées artificielles, et à ce titre dévalorisées. Le plus naturel dans cette perspective, c'est que les individus sont *intérieurement* sans référence au monde institué dont ils participent – à tout le moins sans référence consciente. La vision naturaliste contemporaine de la famille prend deux formes principales : la nature biologique et la nature psychologique. L'une comme l'autre sont censées établir entre l'individu et autrui des liens purement intersubjectifs, d'un ego à un alter ego, indépendamment de la société et de ses conventions. [1]

La sociologue montre que la naturalisation biologique et psychologique des rôles sociaux ne disparaît pas avec l'égalité des sexes. Au contraire, elle se renforce : en plaisance, les discours contemporains sur les femmes pointent leurs particularités naturelles, biologiques et psychologiques. Il n'est fait aucune mention des relations instituées. Il s'agit donc de les repérer, de les mettre en évidence et de décrire tant leur construction que leur intrication complexe.

B. L'autorité n'est pas le pouvoir

Est-ce parce que les hommes, en plaisance, occupent le rôle d'autorité du chef de bord qu'ils abusent du pouvoir qui leur est conféré, et réciproquement, est-ce parce que les femmes sont habituellement exclues de la navigation lorsqu'elles s'occupent des enfants, qu'elles sont dénuées de pouvoirs ?

Pour Irène Théry, Pierre Bourdieu néglige la complexité des relations sociales et confond l'autorité et le pouvoir :

> Pas de distinction parmi « les hommes » ou « les femmes » selon les situations, les relations ou les statuts sociaux, ce qui serait comme une sorte de compromission avec les raisons qu'ils se donnent. Donc, pas de partenaires d'une vie sociale en général, seulement des intérêts en lutte de deux « classes de sexe ». Pas de distinction entre les formes que prennent les relations humaines, selon qu'elles se réfèrent à des règles et des valeurs communes ou qu'elles sont l'exercice brut de la force, ce qui serait comme une compromission avec les mœurs et les lois. Donc, pas de distinction entre l'autorité

[1] Irène THÉRY, *La distinction de sexe …*, *op. cit.*, p. 593.

> et le pouvoir, seulement du pouvoir. Pas de distinction entre les relations sexuées d'une société à une autre selon que les femmes sont valorisées ou dépréciées, peuvent agir librement ou non, ont accès ou non à l'espace public, ce qui serait comme une compromission avec la domination. Donc, si l'on peut dire, pas de distinction entre la démocratie, la monarchie parlementaire, la monarchie absolue et la tyrannie, seulement de la tyrannie. [1]

La distinction entre l'autorité et le pouvoir permet de comprendre les pratiques et les discours en plaisance qui tendent à exclure les femmes des manœuvres, du discours technique, du rôle de chef de bord et du goût de la navigation, autrement que comme une conséquence de l'implacable mécanisme universel de la domination masculine associée à un consentement féminin induit :

> *Les pouvoirs,* ce sont l'ensemble des forces, naturelles et spirituelles, qui agissent dans le monde à la façon de puissances causales : qui a fait cela ? Qui s'acharne sur moi ? Pourquoi le grenier s'est-il écroulé justement ce jour-là ? Qui fait mourir les vaches du troupeau ? *Les autorités*, ce sont l'ensemble des statuts soutenant les attentes morales liées à un ordre de justice : de quoi suis-je responsable ? Qui viendra à mon aide ? Quels sont les droits et devoirs de telles fonctions ? Qui est fondé à se plaindre auprès de qui et de quoi ? Qui a lieu d'être fier ? Elles ne relèvent pas de l'inférence causale, mais de l'inférence normative, du conditionnel de l'institution. […] Dans cette perspective qui, loin de traiter la question des sexes comme une question à part, est la première à la considérer comme la moins isolable des questions, il cesse de paraître étrange que la distinction masculin/féminin des statuts parcoure tout le champ du social, afin que des attentes normatives fassent *autorités* et permettent à chacun de n'être pas le jouet de la loi du plus fort. Quant aux *pouvoirs* masculins et féminins, ils sont à la fois omniprésents, et pluriels : il y a des forces qui émanent de l'individu lui-même comme puissance causale, celles qui le traversent malgré lui et dont il est dépositaire ; celles qu'il s'arroge en ne respectant pas les règles et qui peuvent déclencher toutes sortes de contagions en chaîne ; celles dont il est porteur par sa place dans la structure sociale, en particulier dans les sociétés de castes. Dans ce tissu très complexe, il n'est pas possible de décréter *a priori* que « les femmes » sont en situation subordonnée et dominée. L'anthropologue doit chaque fois tenter de comprendre quels sont les ressorts sociologiques de la situation en la contextualisant.[2]

Distinguer les pouvoirs des autorités permet de ne pas interpréter les pratiques et discours plaisanciers comme un reflet de la domination masculine – et son corollaire l'acceptation féminine - ou bien comme une conséquence des attributs « naturels » biologiques et psychologiques des deux sexes.

1) Chef de bord et équipier : des statuts réglés par des relations hiérarchiques

Les autorités correspondent à des statuts définis socialement. L'exercice d'une autorité se fait toujours dans un cadre social, en regard d'une attente sociale. Si le droit maritime confère au capitaine d'un bateau l'autorité sur son équipage, cette autorité n'a rien à voir avec l'exercice d'un pouvoir personnel. L'équipage et les autorités maritimes attendent

[1] Irène THÉRY, *La distinction de sexe …*, *op. cit.*, p. 278-279.
[2] *Id.*, p. 283-284.

du chef de bord qu'il prenne des décisions et donne des ordres pour les effectuer. En retour, ce dernier attend de son équipage l'exécution des tâches demandées.

L'autorité est liée à la notion de responsabilité. Si le chef de bord exerce seul l'autorité, c'est qu'il est considéré comme seul responsable de la bonne marche du bateau. C'est lui seul qui sera tenu responsable devant les tribunaux des éventuelles fautes commises par son équipage.

Cette figure de l'autorité règle aussi les relations entre les parents et leurs enfants. Les parents partagent aujourd'hui l'autorité parentale : ils sont responsables de l'éducation de leurs enfants ainsi que de leurs actes vis-à-vis de la société. À bord d'un équipage familial, deux figures de l'autorité cohabitent donc. Comment les relations entre les différents membres de cet équipage se tiennent-elles en fonction des différentes places de père, mère, enfant, chef de bord et équipier impliquant des statuts hiérarchiques différents ?

Il apparaît donc impropre de parler d'une inégalité entre le chef de bord et les membres de l'équipage ou bien entre les parents et les enfants. Tous occupent des statuts et nouent des relations singulières en tant que chef de bord, équipier, père, mère, enfant, ami, grand-parent, etc. Chacun sait que le type de relation est relatif puisque fonction du statut de chacun. Il est envisageable que les enfants deviennent, plus tard, parents, qu'ils puissent exercer à leur tour l'autorité parentale et endosser la responsabilité de ce statut. De même, il est envisageable que les équipiers puissent devenir chefs de bord en se formant et en développant leur expérience de navigation. En effet, la personne considérée comme chef de bord, c'est-à-dire responsable du navire de plaisance n'est pas obligatoirement le propriétaire du bateau mais celle qui est reconnue par l'ensemble de l'équipage comme la plus compétente.

Aujourd'hui, les statuts d'autorité de chef de bord et de parents peuvent, selon la loi, être occupés par des personnes des deux sexes. Or, ce n'est pas le cas. Pourquoi, lors de navigations familiales, les femmes n'occupent-elles pas le statut de chef de bord ?

Irène Théry montre que la hiérarchie n'est pas une inégalité car elle ne dépend pas de la même figure logique. Alors que l'égalité ou l'inégalité se mesurent sur une même échelle de valeur, la hiérarchie en suppose « au moins deux, et en général davantage »[1]. Il ne s'agit pas de comparer deux valeurs mais de les articuler :

> Hiérarchiser deux valeurs ne saurait consister à les placer plus haut ou plus bas sur la flèche graduée d'une échelle unique de référence, ce qui ferait purement et simplement disparaître celle des deux qui serait située au niveau inférieur. C'est pourquoi Louis Dumont a montré que la figure logique de la hiérarchie des valeurs est *l'englobement de la valeur contraire.* Pour nous la représenter, le plus simple est de fermer le poing, et avec l'autre main d'englober ce poing fermé : une combinaison de liberté et d'égalité, ainsi pensée, n'annule aucune des deux valeurs au profit de l'autre, elle les combine en subordonnant l'expression de l'une à la prééminence de l'autre. On peut choisir d'englober plutôt la liberté dans l'égalité ou l'égalité dans la liberté, c'est pourquoi il y a dans les démocraties une gauche et une droite politiques. Cette figure logique de la hiérarchie est indispensable pour rendre compte des relations de complémentarité asymétriques entre les partenaires d'une dyade relationnelle, tels par exemple, le donateur et le donataire dans une relation traditionnelle de don. […] Dumont précise que cette relation d'englobement hiérarchique est généralement celle qui caractérise la relation entre un tout et une partie de ce tout : la partie appartient au tout et lui est en ce sens consubstantielle ou identique, et en même temps elle s'en distingue et s'oppose à lui. [2]

[1] Irène THÉRY, *La distinction de sexe …, op. cit.,* p. 287.
[2] *Id.,* p. 289-290.

Ainsi, la figure logique de la hiérarchie mise en évidence par Louis Dumont, l'englobement de la valeur contraire, permet de penser la répartition des rôles à bord autrement que comme une inégalité et donc comme une domination. Le chef de bord englobe l'équipage. Responsable de « son » équipage, il le représente à l'extérieur. Par un tour de passe-passe logique, les femmes-équipières disparaissent alors de la scène nautique.

Ainsi, en couverture du numéro consacré aux femmes à bord, la rédaction de *Bateaux* titre : « En France, neuf plaisanciers sur dix sont des hommes. Les femmes ont-elles leur place à bord ? ». En 2001, une enquête réalisée par la Fédération des industries nautiques confirme ce chiffre : seulement 4,8 % des propriétaires de bateaux de plus de six mètres immatriculés en France sont des femmes[1]. Dans la plupart des cas, le propriétaire du voilier occupe le rôle de chef de bord. Néanmoins, il se peut qu'il cède cette place, au cours d'une navigation, à un membre de l'équipage considéré comme plus compétent.

Figure 224 : Détail de la couverture de la revue *Bateaux*, N° 484, 1998 : « En France, neuf plaisanciers sur dix sont des hommes. Les femmes ont-elles leur place à bord ? ».

L'information comporte une erreur tout à fait révélatrice du jeu d'englobement des contraires : en France, ce ne sont pas « neuf plaisanciers sur dix [qui] sont des hommes », mais neuf *propriétaires* de voiliers sur dix. Et bien souvent, une ou plusieurs femmes (compagne, amie, fille, petite-fille, cousine, etc.) prennent une place d'équipière à bord, ce qui augmente ainsi considérablement le nombre de plaisancières.

La première partie du titre, « En France, neuf plaisanciers sur dix sont des hommes », montre la figure hiérarchique du propriétaire de voilier qui englobe celle des autres plaisanciers. Ces propriétaires représentent tous les autres plaisanciers, les équipiers comme les chefs de bord éphémères qui louent des bateaux. Ils les éclipsent, même si les équipiers sont nécessaires à la conduite du bateau, et même si les pratiquants non propriétaires sont nombreux, la location permettant l'apprentissage du rôle de chef de bord et la découverte de nouveaux bassins de navigation. La première figure hiérarchique est bien celle du propriétaire-chef de bord englobant son équipage.

La deuxième partie du titre, « Les femmes ont-elles leur place à bord ? », montre une autre figure hiérarchique dans laquelle l'homme propriétaire englobe la femme propriétaire, et donc, plus largement, où l'homme englobe la femme, qui disparaît alors. Si le rédacteur de la revue a choisi ce titre provocateur, c'est pour interpeller « professionnels et plaisanciers » sur le peu de place qui est accordé aujourd'hui aux femmes en plaisance. Le

[1] « Plaisanciers, qui êtes-vous ? », *Bateaux*, N° 512, janvier 2001, p. 18-19.

dossier s'enlise néanmoins, et les portraits de femmes qui sont présentés les montrent extérieures à la plaisance.

L'enjeu du dossier est explicité : il s'agit de donner aux femmes l'envie de naviguer – « Quand on est deux à avoir envie d'un bateau, c'est plus simple ! » :

> Les statistiques sont têtues : la plaisance se pratique principalement en famille. Et si les femmes apparaissent de façon encore marginale dans les fichiers de la Fédération française de voile ou dans les palmarès de courses, elles sont là, et bien là, sur nos bateaux de croisière. Et les navigateurs ont tout à gagner à leur faire la part belle. Une compagne heureuse en bateau, imaginez comme ça peut changer la vie ! Des navigations plus agréables, la possibilité de mieux répartir les tâches à bord et d'envisager des programmes plus ambitieux. […] Et quand on est deux à avoir envie d'un bateau, c'est quand même plus facile à gérer. [1]

En effet, il est plus facile de gérer un bateau à deux que seul. Car le rôle du chef de bord, « seul maître après Dieu » responsable du voilier et de son équipage, est difficile. Il peut être lourd à porter, et ceci d'autant plus lorsque le couple fonctionne à terre sur un mode égalitaire et partage l'autorité parentale. Bien qu'une indéniable domination masculine soit à l'œuvre en plaisance, certains hommes s'en plaignent : dans la presse nautique, depuis les années 2000, des voix masculines s'élèvent, amères, regrettant le peu d'enthousiasme de leur compagne à prendre part aux navigations en famille.

Les statuts relationnels d'un équipage familial ne se limitent pas à la distinction du chef de bord et des équipiers. Le chef de bord est aussi père et époux ; l'équipière, épouse et mère. L'autorité du chef de bord n'est donc pas la seule à s'exercer à bord. Le droit français reconnaît aux parents, depuis 1970, une autorité partagée sur leurs enfants. Le père et la mère, à bord, ont donc une autorité sur les enfants. Cependant, que se passe-t-il lorsque le père a, de par l'occupation du rôle de chef de bord, autorité sur les équipiers, c'est-à-dire sur sa femme et ses enfants ?

2) Combinaison de deux figures hiérarchiques

Les deux hiérarchies se combinent d'une façon telle que seul le statut le plus englobant soit visible : sa prééminence hiérarchique signifie qu'il « peut représenter non seulement lui-même, mais le tout de la relation […] à un niveau plus englobant de la vie sociale »[2]. L'autorité du chef de bord fait que son statut englobe celui des équipiers. Le statut des parents englobe celui des enfants.

Les statuts de chef de bord et d'équipiers, tout comme ceux de parents et enfants sont des valeurs différentes qui sont articulées de manière non pas inégale, mais hiérarchique, c'est-à-dire en « relations de complémentarité asymétriques » : « La partie appartient au tout et lui est en ce sens consubstantielle ou identique, et en même temps elle s'en distingue et s'oppose à lui ». Les individus n'incarnent pas un statut : ils agissent « "en tant que" pôles d'une relation médiatisée par des statuts relatifs et relationnels. »[3]

Les équipiers et les enfants, valeurs englobées par celles du chef de bord et des parents, entretiennent une relation asymétrique au chef de bord et aux parents et non pas de soumission. Irène Théry rappelle que, dans nos sociétés, si les relations symétriques existent,

[1] Olivier LE CARRER, « La femme a-t-elle sa place à bord ? », *Bateaux…, op. cit*.
[2] Irène THÉRY, *La distinction de sexe …, op. cit.*, p. 292.
[3] *Id*., p. 289-290.

la grande majorité des relations sont asymétriques. Chacun joue le rôle correspondant au statut qu'il a dans la relation à l'autre.

La mise en circulation d'un voilier ainsi que sa conduite obéissent à une réglementation maritime. L'autorité conférée au chef de bord englobe donc celle des parents, ce qui ne veut pas dire qu'elle l'annule. Dans les relations hiérarchiques, asymétriques, qui lient des pôles de valeur différente, il s'agit de distinguer « une multiplicité de niveaux » de référence. Pour faire comprendre sa théorie de la hiérarchie, Louis Dumont prend l'exemple de la création d'Adam et Eve :

> À un premier niveau homme et femme sont identiques, à un second niveau la femme est l'opposé ou le contraire de l'homme. Ces deux relations prises ensemble caractérisent la relation hiérarchique, qui ne peut être mieux symbolisée que par l'englobement matériel de la future Eve dans le corps du premier Adam. Cette relation hiérarchique est très généralement celle entre un tout (ou un ensemble) et un élément de ce tout (ou de cet ensemble) : l'élément fait partie de l'ensemble, lui est en ce sens consubstantiel ou identique, et en, même temps il s'en distingue et s'oppose à lui. C'est ce que je désigne par l'expression « englobement du contraire ». […] Vous pouvez bien déclarer les deux sexes égaux, mais plus vous parviendrez à les rendre tels et plus vous détruirez l'unité entre les deux (dans le couple, ou la famille) parce que *le principe de cette unité est en dehors d'eux et que, comme tel, il les hiérarchise nécessairement l'un par rapport à l'autre.* Il faut ajouter aussitôt que ce n'est là qu'une vérité incomplète, et que le même principe hiérarchique qui asservit en quelque sorte un niveau à l'autre introduit en même temps une multiplicité de niveaux qui permet à la situation de se retourner : la mère de famille (indienne, par exemple), tout infériorisée qu'elle soit par son sexe à certains égards, n'en domine pas moins les relations à l'intérieur de la famille. Si l'on veut, d'un point de vue égalitaire, ce sont ces retournements qui font que les sociétés traditionnelles sont vivables. La mentalité égalitaire perd cela de vue parce qu'elle ne sait fixer son attention que sur un seul niveau. Si elle est obligée d'en considérer plusieurs, elle les construit sur le même patron. [1]

Si, en regard de la société, le chef de bord représente tout l'équipage, son statut ne fait pas disparaître la relation d'autorité entre parents et enfants. Le schéma suivant montre comment la figure logique d'englobement de la valeur contraire de la relation chef de bord - équipier englobe celle des parents et des enfants.

[1] Louis DUMONT, *Homo hierarchicus. Le système des castes et ses implications*, Paris, Gallimard, 1979 [1966], p. 397-398.

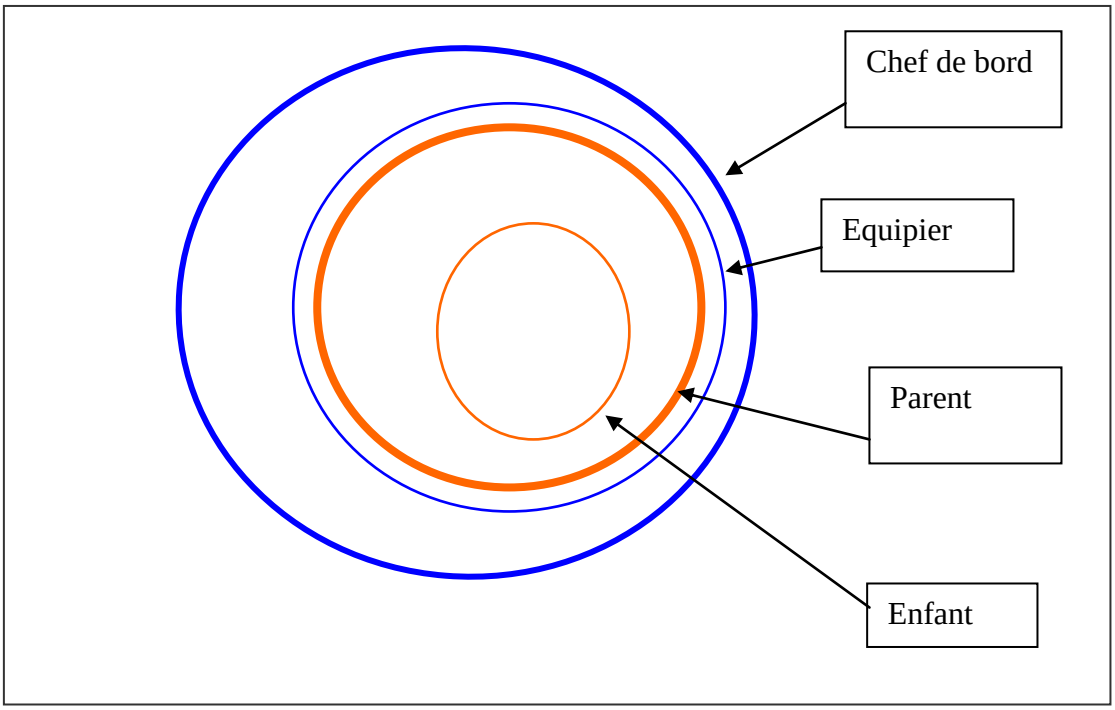


Figure 225 : Schématisation des relations hiérarchiques selon la figure logique de l'englobement de la valeur contraire à bord d'un voilier dont l'équipage est familial.

Ce schéma figure les deux types de relations hiérarchiques présentes à bord. La hiérarchie maritime est représentée par deux cercles extérieurs, de couleur bleue : le statut du chef de bord englobe celui des équipiers. La hiérarchie familiale est représentée par des cercles intérieurs orange : le statut des parents englobe celui des enfants. Or, la législation maritime est formelle, il doit y avoir un seul capitaine-commandant-chef de bord responsable du reste de son équipage. En mer, le droit maritime s'exerce : la hiérarchie maritime englobe la familiale.

Les parents ne peuvent pas accéder tous les deux à la fonction de chef de bord : si l'un d'eux occupe le rôle de capitaine, l'autre sera donc équipier. Tous deux conservent néanmoins leur autorité parentale. Cependant, la fonction de chef de bord est si prenante qu'une répartition des rôles s'impose : c'est au parent équipier que revient la responsabilité de s'occuper des enfants. Si le parent chef de bord a la responsabilité de la bonne marche du navire et de la sécurité de l'équipage, celui équipier a celle de la bonne santé, au sens large, des enfants (en plaisance, les équipiers sont tenus d'effectuer l'ensemble des tâches relevant de la marche du bateau comme de la vie quotidienne, le chef de bord restant « hors-quart » afin d'être apte à prendre les bonnes décisions au bon moment).

Aujourd'hui comme hier, le chef de bord d'un bateau de plaisance est à plus de 90% des cas un homme. Les parents n'occupent donc pas les mêmes places dans la hiérarchie. Le rôle du chef de bord, tenu par le père, englobe celui d'équipier, occupé par la mère. Celle-ci conserve néanmoins un rôle d'autorité sur les enfants :

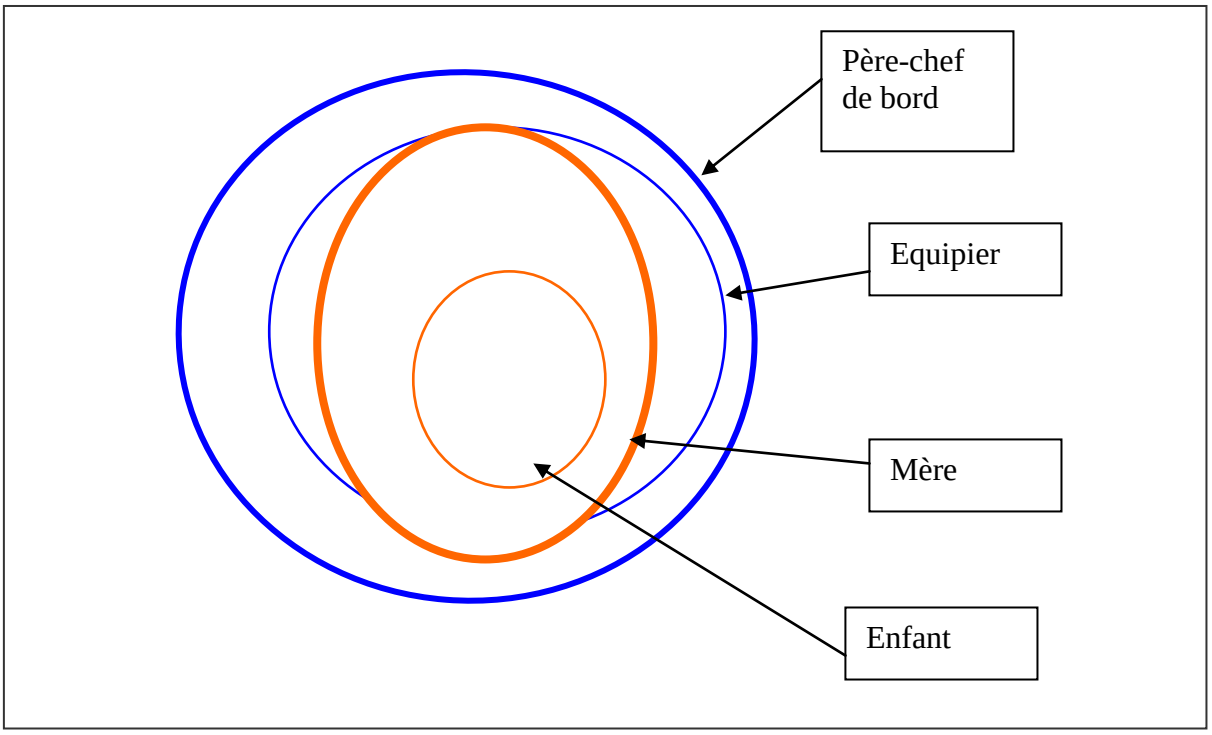


Figure 226 : Distribution des rôles très majoritairement adoptée en plaisance familiale.

Différents niveaux de valeurs s'englobent : le chef de bord englobe l'équipier, le père la mère et les enfants, la mère les enfants. Deux autorités distinctes se font jour : celle du père-chef de bord et celle de la mère-équipière. Le schéma montre que le statut de mère ne recouvre pas toujours celui d'équipier : parfois il est en dedans, parfois il l'englobe et parfois il l'annule. Cela représente le « jeu » dont dispose la personne à laquelle sont attribués les différents statuts d'épouse, de mère et d'équipière.

3) Autorités et pouvoirs

La figure logique d'englobement de la valeur contraire permet de comprendre la nature des relations qu'instaure la hiérarchie maritime obligatoire à bord d'un voilier de plaisance. Le chef de bord représente son équipage de la même manière que l'homme représentait sa famille (constituée de son épouse et de ses enfants) dans le Code napoléonien. Bien qu'aujourd'hui les relations conjugales sont pensées sur un modèle égalitaire et non plus hiérarchique, la hiérarchie maritime réintroduit une hiérarchie conjugale. L'observation des pratiques montre que c'est le père qui occupe le rôle de chef de bord. Redevient-il pour autant chef de famille ?

Louis Dumont et Irène Théry montrent que le statut infériorisé n'est pas dénué d'autorité. De plus, en dehors des pouvoirs légitimes liés aux fonctions sociales, chacun peut également jouer de pouvoirs moins légitimes. Il s'agit alors de décrire les jeux d'autorités et de pouvoirs à bord.

Même si l'autorité du parent–équipier est englobée dans celle du parent-chef de bord, il peut y avoir conflit entre les autorités. En tant que responsable du bien-être des enfants en vacances, le parent responsable des enfants peut émettre un avis défavorable à l'idée d'un long bord de près propice au mal de mer, même si cette option est envisagée par le chef de bord en raison d'un coup de vent à venir. Et ceci d'autant plus que c'est au parent-équipier que reviendra la charge de s'occuper des enfants pendant une traversée potentiellement pénible : c'est ce que représente le schéma précédant où le statut d'autorité parentale chevauche par moment celui d'équipier.

De même, en tant que chef de bord, le parent peut exiger le port des brassières de sauvetage à l'ensemble de l'équipage, ou bien écourter un moment de baignade en raison d'un changement de météo, même si ces options apparaissent rabat-joie dans un contexte de vacances. En regard des difficultés à concilier, à bord du navire familial, les relations de couple symétriques et celles asymétriques, une solution couramment adoptée consiste à ce que le conjoint chef de bord assure aussi le rôle d'équipier. L'autre membre du couple (dans la très grande majorité la femme) et les enfants occupent alors un statut plus proche de celui du passager que de l'équipier. Ainsi, plusieurs couples interrogés s'organisent de telle manière que seul le père navigue à l'aurore, la mère et les enfants dormant encore. Le chef de bord un temps solitaire réveille ses passagers une fois la nouvelle escale atteinte : ceux-ci profitent alors des joies de la plage et de la baignade pendant que le navigateur récupère le sommeil en retard. Cependant, à cette place, le parent-passager conserve une relation d'autorité sur les enfants, relation dont peut être exclu le parent-chef de bord, entièrement investi dans l'exercice de son autorité nautique.

Cette organisation sociale consistant, pour le chef de bord, à naviguer seul même accompagné est une pratique courante qui est aussi envisagée comme un idéal de navigation dès les débuts du yachting. Au cours d'une conversation, un navigateur décrit sa sortie en mer ainsi : « Je suis sorti seul,… enfin, se reprend-il, avec ma femme et mon chien. »[1] Pourtant, son épouse l'accompagne à bord depuis plus de trente ans, et participe aux manœuvres. Néanmoins, Robert a le sentiment de faire naviguer seul son navire.

Les pouvoirs de la relation d'autorité

Les statuts d'autorité « permettent à chacun de n'être pas le jouet de la loi du plus fort »[2]. L'autorité du chef de bord trouve une légitimité en regard du pouvoir des forces de la nature. Il doit veiller aux grains, anticiper les difficultés et prendre des décisions afin de préserver le navire et l'équipage des multiples dangers de la navigation maritime. Celui qui occupe ce statut est choisi par la société en fonction de ses compétences. Pour qu'une relation d'autorité fonctionne, il est nécessaire que les personnes soumises à cette autorité reconnaissent sa légitimité.

Le commandant d'un navire ne s'arroge pas lui-même ce statut, sauf s'il est seul à bord. Dans les marines professionnelles, l'autorité est liée à la formation diplômante de capitaine. En plaisance à voile, aucune formation ni examen ne sont exigés aujourd'hui alors qu'ils le sont pour la conduite des navires de plaisance dont la propulsion principale est un moteur de plus de 6 CV : l'autorité du chef de bord en est d'autant plus fragilisée.

[1] Entretien informel avec Robert lors d'une fête amicale, 2009.
[2] Irène THÉRY, *La distinction de sexe …, op. cit.,* p. 284.

Une dame interrogée sur les raisons de l'arrêt des navigations familiales exprime clairement le problème de la légitimité de l'autorité du chef de bord sur voiliers : « Je n'avais pas confiance en mon mari quand il était chef de bord. Il n'y connaissait rien. Et ça criait ! Et ça criait ! S'il y avait eu un marin professionnel, ça aurait été, mais là, non. On a donc arrêté de naviguer… »[1]

Chacun, à bord, indépendamment des relations d'autorité qui correspondent à des attentes sociales, peut être soumis à des relations de pouvoir. Irène Théry précise que les pouvoirs sont multiples[2] : en fonction de la place occupée à bord, les pouvoirs de chacun s'affirment différemment. Lorsqu'un chef de bord hurle sur son équipage, abusant de l'autorité qui lui est conférée, il est alors possible de parler d'abus de pouvoir, voire de tyrannie.

La tyrannie du chef de bord

Le récit de la course autour du monde Londres-Sydney-Londres, en 1975, à bord de *Kriter II* est racontée de façon polyphonique : la voix du skipper, Olivier de Kersauson, alterne avec celles des équipiers. Les bons résultats obtenus par *Kriter II* dans cette course extrême, circumterrestre, avec un équipage non entraîné et un bateau non préparé furent dus à la pugnacité du capitaine qui poussa équipiers et matériel au bout de leurs limites. Pour le skipper, cet équipage novice est « un troupeau de bœufs » qu'il s'agit de transformer en équipiers dignes de ce nom :

> Les hommes de quart savouraient le retour des vents portants après deux semaines de navigation ballottée et harassante au près, avec des changements de voiles et des réglages fréquents. Par moments, ils chuchotaient entre eux, afin de ne pas importuner le quart de repos, mais, surtout, pour ne pas réveiller Olivier. Le skipper déteste les conversations oiseuses durant les veilles, qui relâchent l'attention. Le barreur a ordre de ne pas parler, de ne pas fumer, de ne pas goûter au café. « Un homme ne peut faire bien deux choses à la fois ! » a décrété Olivier. Parmi ses maximes, les équipiers en ont déjà retenu trois. La première, dans les parages de l'Equateur quand le soleil se déchaînait, il a dit : « L'homme ne vient pas au monde avec des lunettes : je ne veux voir personne en porter. » Exécution, rompez. Ensuite, dans l'océan Indien, quand le bateau fonçait dans les quarantièmes rugissants et que le froid piquait douloureusement les mains, il a encore énoncé : « L'homme ne vient pas au monde avec des gants : je ne veux voir personne avec des mitaines. » […] Enfin, à ceux qui parfois ont imprudemment murmuré : « Je pense que… », il ripostait avec un sourire cynique : « Vous n'êtes pas ici pour penser ». [3]

Les erreurs ou les faiblesses des équipiers ne sont pas pardonnées mais sont sanctionnées immédiatement, par une parole méprisante et parfois des coups : « De la barre, Boivin voit le poing d'Olivier s'abattre sur l'épaule de Labbé qui roule sur le pont. Sidéré, le toubib aperçoit encore le skipper décocher deux coups de pieds dans les côtes de son équipier, il l'entend hurler : "Fous le camp." Tandis que Labbé s'écarte, Kersauson empoigne la drisse. Les autres le regardent, paralysés par la crainte et l'indignation, mais Olivier n'en a cure. Pour lui, un bateau de course n'est pas une colonie de vacances. »[4] Certains débarquèrent à Sydney, les autres choisirent de rester malgré la tyrannie de leur capitaine :

---

[1] Entretien informel non enregistré avec une ancienne plaisancière d'une soixantaine d'années, 2009.
[2] Irène THÉRY, *La distinction de sexe…*, *op. cit.*, p. 283-284.
[3] Olivier de KERSAUSON et Jean NOLI, *Fortune de mer*, Paris, Presse de la Cité, 1976, p. 22.
[4] *Id.*, p. 34.

> Christophe est follement heureux d'être du voyage. Au début, le langage abrupt et même brutal de Kersauson l'a infiniment peiné. Christophe appartient à cette espèce de gens qui entretiennent cette vieille espérance de justice sociale et d'égalité parmi les hommes. Il croit que la mer, le vent, les voiles sont les ultimes refuges de la poésie, de la paix, de l'amitié. […] Au début, Christophe a ressenti la douloureuse impression d'être à bord d'un bateau disciplinaire, sorte de Biribi sur mer, ou de participer à une reconstitution navrante de la féodalité avec Kersauson dans le rôle principal du seigneur despotique, les autres étant confinés dans des emplois de serfs soumis. […] Pourtant, malgré une conception de la vie et des relations humaines totalement différentes, Christophe n'a pas résisté longtemps à la fascination tyrannique qu'Olivier exerce sur tous. La verve, le courage, la force du skipper ont progressivement fait disparaître l'indignation première. [1]

Est-ce la fascination masochiste pour la personnalité tyrannique du skipper qui fait que la majorité des équipiers acceptent de continuer la course ou bien le respect pour le rôle qu'il tient ? Pour le skipper, l'exercice de son autorité, si tyrannique soit-il, est nécessaire, tant pour gagner la course que pour préserver ses équipiers des dangers permanents :

> Hurler après des gens de bonne volonté, mais ignares ne sert à rien : il faut enseigner. Je le fis. Dès le début, j'avais l'habitude de réciter la manœuvre, tel un officiant. […] Tout ça psalmodié des dizaines de fois, exactement comme à la messe. Chaque homme, officiant de son côté au moment que je lui indiquais, afin que chacun comprît ce qu'il faisait. C'est pourquoi, à mesure que les étourderies se renouvelaient, j'ai commencé à piquer des rognes. Lorsqu'on explique et que les gens ne comprennent pas ou oublient, ce qui est pire, cela me rend malade. J'admets tout. Je me moque de bien des choses. Mais l'erreur sur un bateau est inadmissible. […] C'est dangereux les gros bateaux. Les accidents arrivent vite. Et à la mer c'est l'horreur : il y a du sang partout, ça salit le pont. Il y a un malade, donc deux bras en moins. […] La moindre distraction sur un bateau peut aboutir à la catastrophe. Cette phrase aussi je l'ai répétée des centaines de fois à mon équipage qui me regardait comme si j'étais un vieillard rabâcheur. Le 13 septembre, dans l'après-midi, François Boivin a failli se retrouver avec des doigts en moins. [2]

Le skipper justifie « ses rognes » par l'incompétence et surtout l'indolence de ses équipiers qui ne prennent pas ses recommandations aussi au sérieux qu'il le voudrait. La violence et l'abus de pouvoir qu'il exerce sur son équipage semblent à la mesure du sentiment de déni des ordres quasiment « sacrés » qu'il leur donne. En effet, il ne se compare pas à Dieu mais à un « officiant », médiateur entre les puissances divines – de la nature - et les fragiles équipiers novices ignorant tout des dangers qui les guettent.

Un équipage « idéal » est celui qui devine les ordres à venir, en symbiose avec le skipper : « Mon rêve, avant la course, était de partir avec un équipage de copains qui fussent tous des champions de la navigation, du style comédie chinoise où tout le monde peut tout faire et le fait bien, où personne ne discute parce que tout le monde est d'accord, pense de la même manière. Je n'ai pu constituer cet équipage. »[3] Pourtant, pour le capitaine, au fil de la course, cet équipage idéal où les équipiers font corps entre eux et avec le bateau prend forme : « Dans ce gros temps exténuant, ils s'étaient comportés remarquablement, exécutant leurs ordres sans broncher, telles des bielles d'un moteur qui se mettent en action dès que l'on tourne la clef de contact. Je commandais un équipage, enfin, car il fallait être bon matelot pour se risquer sur la plage avant. »

[1] Olivier de KERSAUSON et Jean NOLI, *Fortune de mer …, op. cit.,* p. 128-129.
[2] *Id.,* p. 43-45.
[3] *Ibid.,* p. 45.

En navigation de croisière, cet idéal est également partagé. Un navigateur d'une soixantaine d'années, partageant avec sa femme des croisières depuis plus de 30 ans, déclare : « Avec ma femme, on ne se parle pas pendant les manœuvres. Ce n'est pas nécessaire, chacun sait ce qu'il a à faire. » La parole en mer se doit d'être rare ; sur l'eau, le vent porte les sons au loin. Chacun est censé être concentré sur la marche du bateau ou absorbé par la contemplation des éléments marins. Les manœuvres de sortie ou d'arrivée de port, difficiles, effectuées sous le regard des autres plaisanciers, doivent être menées de façon efficace dans la plus grande économie de mots. Les hurlements d'un chef de bord nuisent à l'image de l'équipage qui, visiblement, n'est pas encore parvenu à l'état de compréhension mutuelle et de gestuelle coordonnée semblable à une mécanique bien huilée, si difficile à obtenir. La sentence tombe : « Ce ne sont pas des marins, mais des plaisanciers… »

Ce corps à corps fusionnel entre le skipper, les équipiers, le bateau et les éléments marins est censé marquer les corps : « J'observais les mains et les visages de mes matelots. Des rides étoilaient les coins de leurs yeux. Les regards s'étaient délavés, empreints d'une gravité nouvelle. Leurs mains étaient calleuses et dures aux doigts spatulés. Bien des mères n'auraient pas reconnu leurs enfants. La mer et le vent avaient posé leurs stigmates récents. Moi, il y avait longtemps que ma trogne s'était fripée. »[1] Olivier de Kersauson reconnaît alors comme sien cet équipage qu'il a durement forgé au cours de la course :

> Mon équipage du tour du monde, était *shangaïsé* par le rêve de la mer et m'a suivi. Ils ont appris la solitude et la captivité dans les vastes prisons des Océans, et les rêveries folles issues du rythme bancal de l'aventure. Ils ont découvert la rage de courir et l'amertume de l'échec. Comme bien des équipiers, ils m'ont maudit de même que moi, j'ai maudit aussi quand j'étais équipier. Et puis, ils n'ont plus maudit que la mer. D'entrée j'avais serré les fers de la discipline à la fin de leur adolescence et forgé un bel équipage. […] À la fin de la première étape, il y avait un patron et treize hommes. Depuis, il y avait un skipper et un équipage. Tous ont réussi l'examen de la mer. [2]

Si Olivier de Kersauson pense avoir joué le rôle d'un skipper maudit par son équipage, c'est que lui-même avait auparavant occupé le rôle d'équipier et maudit son skipper. Pour lui, cette discipline de fer est nécessaire pour que la transformation d'un « troupeau de bœufs » en équipage ait lieu. L'autorité du capitaine est légitimée en regard des pouvoirs autrement plus destructeurs des océans.

Il apparaît donc que les pouvoirs et leurs abus exercés par le skipper sont à la hauteur de son aspiration à asseoir sa légitimité en regard des pouvoirs bien supérieurs des forces naturelles. Ainsi, la violence du skipper diminue au fur et à mesure que la légitimité de son autorité croît : « En d'autres temps, le skipper breton, aveuglé par la fureur, aurait cogné. […] Mais ce vendredi 13 février prouve que Kersauson a mûri, qu'en devenant skipper, il commence à se discipliner. »[3]

L'organisation hiérarchique incite à évoquer principalement, sur la question des pouvoirs, ceux des capitaines, dont les abus peuvent être impressionnants, voire terrifiants. Ils sont d'ailleurs sanctionnés dans la législation maritime. L'isolation d'un voilier est propice aux fantasmes ou aux passages à l'acte des pires abus, dont des meurtres. Ainsi, *Le Nauticus, Encyclopédie pratique du bateau* mentionne, au détour du chapitre consacré à l'équipier, dans un encart rédigé en encre rouge, qu' « il faut savoir qu'un directeur de la police canadienne déclara que le seul crime parfait est celui perpétué à bord d'un bateau de plaisance, qu'une disparition sur deux en mer est un homicide, ce qui ne manque pas d'intérêt même si nous

[1] Olivier de KERSAUSON et Jean NOLI, *Fortune de mer …, op. cit.,* p. 222-223.
[2] *Id.,* p. 254.
[3] *Ibid.,* p. 237.

naviguons dans d'autres eaux »[1]. Cette précision invite à s'interroger sur les pouvoirs des équipiers.

Le mal des équipiers

Du peu de goût déclaré pour la navigation à l'invocation du mal de mer, en passant par la rébellion, les pouvoirs des équipiers pour ne pas embarquer ou bien s'exclure des manœuvres, sont multiples.

Le mal de mer, causé par les mouvements du bateau, peut toucher n'importe qui, passionné ou non, débutant ou navigateur chevronné : « Redouté par les débutants qui craignent d'être raillés, accepté avec une certaine philosophie par les plaisanciers chevronnés, le mal de mer est fort répandu, et, il faut l'avouer, fort désagréable. […] Quelques privilégiés en sont totalement exempts. Ils sont probablement fort rares, car nous n'en avons jamais rencontré, du moins en mer. »[2] Les yachtsmen du 19e siècle en sont également victimes : différentes publicités dans le journal *Le Yacht* vantent des remèdes assurant une « guérison infaillible en cinq minutes »[3] ou préservant « absolument du mal de mer et des malaises en chemin de fer »[4]. En effet, il est identifié comme « l'un des plus terribles ennemis du yachting »[5] : la recherche d'un remède efficace apparaît donc essentiel pour favoriser le développement de la navigation de plaisance.

Figure 227 : Publicité pour Néréide, un « élixir antispasmodique ». *Le Yacht*, N° 1067, 1898, p. 408.

Les ouvrages nautiques contemporains identifient plusieurs facteurs facilitant son apparition. Ils sont souvent appelés les « 4 F » : la fatigue, le froid, la faim et la frousse. Se tenir à l'intérieur du bateau favorise la venue du mal : il est donc généralement conseillé aux malades de prendre le frais, de tenir la barre et de fixer l'horizon. L'édition du *Cours des Glénans* de 2002 préconise la médication : « Le mal de mer est une affaire sérieuse. Ceux qui en sont sujets ont tout intérêt à avoir un médicament à portée de main. »[6]

Les éditions du *Cours* des années soixante et soixante-dix soulignent l'importance du maintien de la hiérarchie dans la prévention du mal de mer : « Des facteurs personnels peuvent intervenir et en tout premier lieu l'anxiété, provoquée peut-être par la crainte du mal de mer, ou bien due à un manque de confiance en soi ou dans les capacités du chef de bord.

[1] *Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau. Navigation hauturière, T. 12*, / sous la direction de Gérard Borg, Paris, EMOM et Robert Laffont, 1979, p. 31.
[2] *Cours de navigation des Glénans, T. 2*, Paris, Editions du Compas, 1962, p. 51.
[3] *Le Yacht*, N° 1067, 1898, p. 408.
[4] *Le Yacht*, N° 1339, 1903, p. 745.
[5] « Remède contre le mal de mer », *Le Yacht*, N° 200, 1882, p. 10.
[6] *Le Cours des Glénans*, Paris, Seuil, 2002, p. 1157.

Cela explique le rôle bienfaisant des histoires drôles, des chansons qui font rougir, et d'un brillant soleil. Ils calment cette anxiété. »[1] Ainsi, le chef de bord, par manque de confiance en lui, tout comme l'équipier, par manque de confiance en son chef de bord, peuvent être sujets à la naupathie.

Néanmoins, les conséquences pour l'équipage ne sont pas comparables. Pour l'équipier, le mal de mer est désagréable et l'empêche de participer aux manœuvres. Cela impose un surcroît de travail à ses compagnons mais ne met pas le bateau en danger. En revanche, si le chef de bord est atteint par le mal de mer, cette situation est considérée comme grave, dans l'édition de 1962 comme dans celle de 2002 :

> Il faut bien connaître aussi la forme la plus fréquente du mal de mer : la somnolence : elle se traduit par une sorte de viscosité mentale, un ralentissement du fonctionnement cérébral, une aboulie. Si c'est l'équipage qui est atteint, il suffit de le « secouer » pour qu'il exécute les ordres. Encore faut-il que le chef de bord soit en état de le faire ! S'il est lui-même malade, c'est plus grave : il retarde une décision urgente, ses ordres deviennent flous et passent au conditionnel : « Il faudrait prendre un ris… cette écoute est trop faible, il faudrait la changer… On devrait vérifier la route… ». Inutile d'insister sur les conséquences possibles d'un tel comportement. [1962]
> C'est ainsi que les ordres d'un chef de bord deviennent flous ou passent au conditionnel […]. [2002]

Cependant, le statut de chef de bord serait moins propice à l'apparition des symptômes nauséeux que celui d'équipier :

> [Les nausées et les vomissements] apparaissent plus fréquemment chez des sujets confinés dans des rôles subalternes et s'exerçant éventuellement à l'intérieur du bateau, cuisine, vaisselle, épluchage des légumes, recherche d'un objet dans les fonds, etc. Lorsque le sujet se voit attribuer des responsabilités importantes quant à la bonne marche du bateau, le mal de mer peut disparaître totalement et quasi définitivement. En particulier si le sujet s'aventure seul en mer pour deux ou trois jours au minimum. Je n'ai jamais entendu dire que dans de telles conditions le mal de mer prenne le pas sur l'instinct de survie. [2]

La conclusion de l'auteur est simple : « Le mal de mer constitue souvent un motif pour ne pas aller en mer, jamais une raison suffisante pour ne pas y rester, sauf, évidemment, celui qui frappe parfois les jeunes enfants. »[3] Il s'agit donc de ne pas considérer la sensibilité d'un équipier au mal de mer comme une bonne raison pour ne pas embarquer. Au contraire, le temps d'amarinage passé, le chef de bord, relativement immunisé de par sa fonction, devra le gratifier « de travaux et de responsabilités permanentes à bord » : « Exigez du patron du bateau le droit à la participation aux diverses tâches, responsabilités, manœuvres, qui forment la toile de fond d'une croisière. Je ne connais pas de naupathie qui parvienne à s'installer chez un homme qui tient entre ses mains le destin d'un bateau et celui des hommes, des femmes et des enfants qui se trouvent à bord. »[4]

---

[1] *Nouveau Cours de navigation des Glénans*, Paris, Seuil, Ed. du Seuil et Ed. du Compas, 1972, p. 471.
[2] *Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau. Navigation hauturière…, op. cit.,* p. 251-252.
[3] *Id.*
[4] *Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau. Guide pratique de la vie à bord. T. 4* / sous la direction de Gérard Borg, Paris, EMMOM et Robert Laffont, 1977, p. 200.

Le thème du mal de mer comme cause de dégoût de la plaisance est récurrent, et tout particulièrement celui qui affecte les épouses-équipières. La sensibilité au mal de mer peut être un pouvoir que l'équipier-e utilise pour ne pas participer aux navigations familiales ou amicales proposées. Ainsi, pour Marie, cette sensibilité est une des raisons principales qu'elle invoque pour échapper aux sorties maritimes dominicales proposées par son époux. Lors d'une conversation, une de ses amies, navigatrice, sujette elle aussi aux déséquilibres de l'oreille interne, lui vante l'efficacité d'un médicament : depuis, elle n'a plus le mal de mer, et cela lui change la vie. Cependant, malgré ces conseils, Marie n'achètera pas la molécule miraculeuse car elle ne désire pas naviguer et ceci pour de multiples autres raisons.

Bien que la sensibilité au mal ne dépende pas de l'appartenance biologique à l'un ou l'autre sexe, la littérature nautique ne se lasse pas de développer le thème de la femme sujette au mal de mer, hier comme aujourd'hui. Les solutions proposées diffèrent selon les époques, permettant d'entrevoir quelle place est faite aux femmes à bord. Le discours médical s'empare du corps des femmes pour soutenir l'idée de leur nature féminine différente et vouée à la maternité[1].

En 1880, la naupathie féminine est considérée par un auteur de la revue *Le Yacht* comme relevant quasiment de l'incivilité :

> Parlons maintenant du mal de mer, et cet alinéa est surtout consacré au sexe aimable. Si vous vous sentez indisposée, madame, ne cherchez pas à dissimuler. Fuyez au plus vite, ou acceptez franchement les petits soins qu'on vous offre et qui pourront peut-être atténuer un peu vos souffrances. – D'abord, le mal de mer rend laide, et puis, en pareil cas, la teinte est inutile. Vous réfrènerez vos révoltes intimes, vous ornerez vos lèvres d'un sourire forcé… héroïsme inutile. Tout à coup, brusquement, vous couvrirez les vêtements et les mains de votre interlocuteur de révélations indéniables. – Or, s'il est beau d'avoir le cœur sur la main, ce n'est pas sur la main des autres. [2]

Ces conseils, donnés sur un ton « spirituel », sont destinés à des « terriens » : « De même que la vie de la mer est une vie particulière, la politesse maritime a ses règles spéciales. » De toute évidence, le « sexe aimable » ne l'est qu'à terre. Sa place aussi. Pour rester séduisante et ne pas incommoder les yachtsmen, les femmes - définitivement « terriennes » -, sont incitées à fuir le bord ou bien à accepter les « soins offerts ».

Un siècle plus tard, en 1977, la présence des femmes est désirée à bord. Cependant, l'idée de la particularité de leur nature féminine est toujours bien ancrée dans les représentations. L'*Encyclopédie pratique du bateau* consacre un chapitre au « Mal de mer spécial-femmes » : « Qui a le mal de mer ? Les navigateurs aoûtiens, les plaisanciers du dimanche et les cap-horniers de cabin-cruiser penseront certains. Que voilà une erreur grave… À tout seigneur, tout honneur ! Slocum connut le mal de mer ! […] Côté dames rongeuses d'écoute, toutes, semble-t-il, y succombèrent » :

> Y a-t-il un mal de mer spécifique à la femme ? Absurde, répondront de nombreux médecins. Tout à fait possible répondrai-je, et même plus que probable. Ce mal de mer féminin prend la forme d'un mécanisme compensatoire, c'est une situation de fuite devant une anxiété latente ou une angoisse plus ou moins consciente. De nombreuses femmes atteintes du mal de mer sont en effet, parallèlement, de grandes anxieuses (en navigation) qui dans les meilleures conditions développent des angoisses provoquant

[1] Yvonne KNIBIEHLER et Catherine FOUQUET, *L'histoire des mères du Moyen Âge à nos jours…, op. cit*., p. 254-289.
[2] Léon BOUYER, « Quelques petits conseils de civilité maritime », *Le Yacht*, N° 139, 1880, p. 355.

> des retentissements fonctionnels plus ou moins profonds sur divers organes. Ces malades doivent être sécurisées, rassurées, et non par une méthode ou dialectique musclés, mais au contraire par des explications rationnelles, accessibles et sérieuses. Ne jamais nier obstinément le, ou les dangers, de la navigation mais les ramener à leur juste niveau. Entendra-t-elle ce matin à la météo un avis de recherches pour tel yacht perdu depuis trois jours ? Il faut alors lui expliquer que l'examen des bateaux recherchés et retrouvés révèle, le plus souvent, que le bateau était sous-entretenu, que l'équipage, le capitaine, n'étaient pas à la hauteur de la situation, que des erreurs graves furent commises, etc. Toutes choses qui sont *impensables* à votre bord. Pas de sarcasmes, pas d'ironie, pas de formules lapidaires. Des arguments rationnels, des preuves, des démonstrations irréfutables. *Et si possible un bon coup de vent au large*. Une femme revenant d'un mauvais temps est, paradoxalement, plus rassurée qu'auparavant : « Je sais à présent que ce bateau est vraiment solide… ». C.Q.F.D. [1]

Si « la femme », en plaisance, est considérée comme sujette au mal de mer – de mère ? -, c'est en lien avec la position subalterne qu'elle occupe traditionnellement dans la hiérarchie du bord. Bien que les femmes soient majeures civilement depuis 1944 et conjugalement depuis 1970, en 1977, elles ne le sont pas sur le bateau familial : leur nature anxieuse et angoissée les place « naturellement » dans une position hiérarchique inférieure. L'anxiété de « la femme » serait causée par les dangers propres au monde maritime. L'autorité du chef de bord, qui fait preuve de raison et de pédagogie, devrait calmer ses angoisses et donc son mal de mer. Le ton, paternaliste, brosse le modèle d'un couple fonctionnant selon une relation hiérarchique coïncidant avec celle maritime.

En 2005, l'autorité rassurante du chef de bord n'est plus évoquée dans la littérature nautique. Elle ne peut être d'aucun secours pour régler les conflits d'un couple fonctionnant selon une relation qui se veut égalitaire. Françoise Platnic, plaisancière qui « suit son mari » n'est pourtant pas celle qui, en navigation, est victime de nausées :

> J'ai une digestion difficile, un foie fragile, une mauvaise circulation du sang au niveau de l'oreille interne ce qui peut provoquer des vertiges, à part la rate qui se dilate, tout un tas de bonnes raisons pour ne pas supporter la vue d'une vague. Jacques, mon mari, ex pilote de chasse, puis commandant de bord pendant de nombreuses années, a passé des tests d'aptitude physique très sophistiqués et possède en gros une santé de fer (pourvu que ça doure ! comme disait la mère de Napoléon). Devinez qui (pas Napoléon) a le mal de mer. Je présente en vrac tous les symptômes qui devraient me valoir ce redoutable inconvénient, or, je supporte les tempêtes comme un charme, et mon mari a des nausées dès le premier roulis ; ce qui ne l'empêche pas d'aimer la mer et de persévérer. […] En conséquence dès que la mer commence à s'agiter, mon mari prend des cachets de « ….. » toutes les 3 heures, boit de l'eau gazeuse ou du coca et attend que ça passe, pendant que je tiens la barre. Mais nous présentons une exception, car, en général, et sur les bateaux en particulier ce sont souvent les femmes qui se plaignent du mal de mer, et surtout vous, Monique, à la grande déception de votre compagnon qui refuse obstinément de comprendre votre angoisse à la vue d'un bateau.[2]

L'angoisse de Monique est liée au rythme imposé par le chef de bord, en décalage avec l'idée qu'elle se fait des vacances : « Il faut dire, à votre décharge, que votre mari qui veut profiter du bateau le plus vite possible, dès le début des congés, fait du forcing et vous stresse à mort. Il faut être absolument à bord le soir même de manière à pouvoir larguer les amarres le lendemain aux aurores. Un départ dans ces conditions ne peut que vous rendre

[1] *Nauticus.T. 4…, op. cit*., p. 200.
[2] Françoise PLATNIC, *La plaisance, quelle galère…, op. cit.,* p. 134.

malade. »[1] Les reproches que Monique et son mari se font mutuellement concernent les pouvoirs que chacun déploie pour entraver les désirs de l'autre : elle, des vacances calmes et reposantes, lui, des aventures palpitantes en mer. « Rentrée à quai, vous descendez du bateau plus morte que vive, en jurant, mais un peu tard, que l'on ne vous y reprendra plus, ce qui induit une scène de ménage supplémentaire : "C'est infernal, tu veux me priver du seul plaisir qui me reste, puisque c'est ainsi je naviguerai seul" »[2].

Les discours qui tendent à essentialiser la naupathie comme propre au corps et/ou à la psychologie féminine essentialisent alors son appartenance au statut d'équipière. Avoir le mal de mer, c'est-à-dire avoir la nausée en navigation et pour la navigation, devient ainsi un pouvoir utilisé par l'équipier-e pour échapper à son rôle.

[1] Françoise PLATNIC, *La plaisance, quelle galère…, op. cit*.
[2] *Id.*

II - Les relations hiérarchiques à bord

Pour comprendre la navigation de plaisance amicale ou familiale, il semble donc nécessaire de distinguer deux figures hiérarchiques qui coexistent jusque dans les années soixante-dix : celle issue du droit maritime, toujours en vigueur aujourd'hui, distinguant dans le groupe social du navire le chef de bord et l'équipage ; celle issue du Code civil napoléonien, distinguant dans le groupe social de la famille conjugale l'homme et la femme. Pour Irène Théry, cette figure hiérarchique de la famille fondée sur le mariage civil reste en vigueur dans la société française jusqu'en 1975[1]. Pour Mariette Sineau, il faut attendre 1985, « pour que le principe d'égalité aille au bout de sa logique, dans le droit des personnes comme dans le droit des biens »[2]. À bord, jusque dans les années 1970, les deux figures hiérarchiques se superposent. L'homme étant considéré par la loi comme le chef de famille, il a une autorité reconnue sur sa femme et ses enfants. Il devient tout naturellement le capitaine de son bateau, la femme et les enfants constituant alors l'équipage. À terre comme en mer, on attend de lui qu'il endosse le rôle de celui qui prend les décisions. Il est responsable de sa famille-équipage. Il la représente dans les sociétés terrestre et maritime.

La plaisance contemporaine ne peut se comprendre qu'à travers l'histoire de la pratique associée à celle des relations conjugales et en particulier celle de la place de la femme à bord et au sein du couple. Le rôle de chef de bord entendu comme « seul maître à bord après Dieu » est convoité dès les débuts de la pratique, au milieu du 19e siècle. L'historien Nicolas Guichet raconte, avec « l'affaire Pagelet »[3], le combat juridique qui eut lieu pour que les yachtsmen aient le droit de naviguer pour leur loisir sans avoir l'obligation d'employer un marin professionnel qui assurerait le commandement du bateau. Naviguer seul à bord, ou du moins être le seul responsable du commandement du navire représente un idéal. Jusque dans les années trente, il était courant d'employer un ou plusieurs hommes d'équipage pour effectuer les manœuvres et l'entretien du voilier, même sur des bateaux de petite taille. Avec la crise économique, les yachtsmen n'ont plus la possibilité financière de payer ces professionnels.

Quelques phrases, récits ou gravures du dernier quart du 19e siècle permettent d'affirmer que les femmes et les enfants étaient parfois à bord de voiliers petits et grands, effectuant des sorties en mer à la journée ou bien de plus grandes traversées. Dans les années d'entre-deux-guerres, les passagères acquièrent aux yeux de leur mari-capitaine le statut d'équipières, à la faveur d'une nouvelle conception du couple[4] et de la crise financière. Les illustrations du journal *Le Yacht* présentent des femmes à la barre. Des intellectuelles comme Ella Maillart, Marthe Oulié, Mariel Jean-Brunhes, Yvonne et Hermine de Saussure montrent

[1] « Ce n'est que dans les années 1950 que la puissance maritale fut progressivement démantelée, non sans de vifs débats ; ce n'est qu'en 1970 que la puissance paternelle fut abolie et remplacée par l'autorité parentale, introduisant un principe de codirection de la famille jusqu'alors considéré comme « impossible » ; ce n'est qu'en 1972 que fut établie l'égalité des filiations naturelles et légitimes, bouleversant la notion même de famille ; ce n'est qu'en 1975 que le nouveau divorce par consentement mutuel transforma le sens même du mariage en le contractualisant », Irène THÉRY, *La distinction de sexe, …, op. cit.,* p. 575-576.

[2] Mariette SINEAU, « Droit et démocratie », p. 631-665 in : *Histoire des femmes en Occident. T. 5 - Le XXe siècle*, Paris, Perrin, 2002 [1992], p. 644.

[3] Nicolas GUICHET, *Naissance et développement de la navigation de plaisance au XIXe siècle, du Havre à Dunkerque…, op. cit.*.

[4] Irène THÉRY, « L'énigme de l'égalité. Mariage et différence des sexes dans *A la recherche du bonheur* », *Esprit*, N° 252, Mai 1999, p. 128-147.

que les filles peuvent avoir le goût de la navigation[1] et qu'un équipage féminin peut mener un bateau[2].

Si, à partir des années cinquante, les femmes participent parfois à la manœuvre, elles effectuent les tâches qui leur incombent à terre : la cuisine, l'approvisionnement en vivres, l'entretien ménager du bateau, les soins aux enfants et aux malades, l'écriture des récits d'aventure et… la bonne humeur[3]. Dans les années 1970, une nouvelle conception du couple et de la famille s'affirme. La légitimité des figures d'autorité est interrogée. Les ouvrages et revues nautiques sont le lieu d'un questionnement sur la possibilité, pour des femmes, de tenir le rôle du chef de bord, ainsi que sur la distribution hiérarchique des rôles à bord. Les difficultés de la navigation avec des jeunes enfants sont abordées. Cependant, parallèlement à ces préoccupations nouvelles, d'autres voix s'élèvent et reprennent de façon régulière, jusqu'à aujourd'hui, les représentations essentialisant les femmes comme différentes des hommes, ces derniers restant, seuls, acteurs du désir de naviguer et des savoirs et savoir-faire de navigation.

La génération des plaisanciers nés dans les années de guerre et d'après-guerre a connu un apprentissage de la voile par le biais de nouvelles écoles de voile et de croisière, sur le bateau d'amis déjà initiés ou, plus rarement, sur le bateau parental, où les deux figures hiérarchiques du droit maritime et de la famille se superposent l'une à l'autre. Les hommes et les femmes de cette génération connurent, enfants, un modèle familial où le père est doté d'une autorité sur la mère et les enfants. Jeunes adultes, ils ont été témoin et/ou acteurs d'une rupture avec ce modèle. Mais si cette génération a connu dans les années soixante-dix et quatre-vingt une remise en cause de la hiérarchie conjugale et des principes éducatifs des enfants, les changements sociaux des rôles ne paraissent pas s'être étendus à bord. Ces personnes ont aujourd'hui plus de cinquante ans. Elles représentent une part importante des propriétaires – et/ou locataires – des voiliers qui naviguent aujourd'hui. Parmi les couples rencontrés, les hommes assument toujours la responsabilité du rôle de chef de bord.

La rupture avec les codes maritimes traditionnels pourrait être recherchée à travers le mouvement de construction amateur de voiliers destinés à la navigation circumterrestre[4]. Le thème du « grand départ » en famille s'impose dans les années soixante-dix et quatre-vingt, l'océan étant alors considéré comme un espace de liberté. La littérature éditée par les Éditions Arthaud décline ce thème (présent dès le début du 19e siècle)[5] sur le mode de la famille[6]. Si une minorité est passée à l'acte, certains réalisent leur rêve aujourd'hui, le temps de la retraite leur permettant de partir avec un voilier adéquat et un revenu financier régulier. Néanmoins, la mer a perdu de sa saveur de liberté, encombrée de paquebots et pétroliers géants, d'Objets Flottants Non Identifiés et de pirates.

Au cours de cette recherche, je me suis plus particulièrement interrogée sur la façon dont les personnes appartenant à la génération suivante, c'est-à-dire celles nées dans les années soixante-dix et quatre-vingt s'approprient, en couple et en famille, la hiérarchie nautique alors même que le modèle de la relation de couple n'est plus pensé comme hiérarchique. Même si le partage des tâches domestiques n'est pas égalitaire, les relations de couple s'établissent sur un mode qu' Irène Théry a qualifié de « conversation », formant des couples « duo » :

---

[1] Ella MAILLART, *La vagabonde des mers,* Paris, Payot, 1991 [1942].

[2] Marthe OULIÉ, *Cinq filles en Méditerranée – 1925 - Quand j'étais matelot,* Rennes, Edilarge, Ouest-France, 2004 (1930).

[3] Chantal LESRY-BOURDEAUX, *Manuel de l'équipière à bord,* Paris, EMOM, 1967 ; Jean MERRIEN, *La mer aux dames,* Paris, Robert Laffont, 1961 ; Annie VAN DE WIELE, *Pénélope était du voyage, autour du monde filant la toile,* Paris, Arthaud, 1977 [1954].

[4] C'est une problématique qui dépasse le cadre de ce travail.

[5] Frédéric DELAIVE, *Canotage et canotiers de la Seine. Genèse du premier loisir moderne à Paris et dans ses environs (1800-1860)…, op. cit.*

[6] France et Christian GUILLAIN, *Le bonheur sur la mer,* Paris, Robert Laffont, 1974 ; Yves et Elisabeth JONVILLE, *Trois océans pour nous trois. Un homme, une femme, un enfant,* Paris, Arthaud, 1973.

> Dans le domaine de la parenté, le mariage moderne était le fondement inébranlable sur lequel l'ensemble de l'organisation sociale de la distinction de sexe était bâti. Il était la seule et unique institution considérée comme inscrite dans l'état de nature. […] Mais tout a changé avec l'égalité de sexe. Pourquoi ? Parce que la conception holiste du couple marié – avec deux ne faire qu'un – supposait bien évidemment un principe hiérarchique : tout conflit était tranché d'avance par la primauté du mari. Avec l'égalité des sexes, ce modèle holiste n'est plus acceptable, et l'on voit apparaître une tout autre représentation : le *couple duo*, celui qui non pas « de deux ne fait qu'un » mais de « un et un, fait deux ». [1]

Comment les couples qui, à terre, entretiennent des relations de type « duo », s'arrangent-ils, à bord, avec celles hiérarchiques, toujours en vigueur ? Peut-on imaginer un changement analogue à bord, des relations entre équipiers sur un mode contractuel, établissant une responsabilité partagée, remplaçant celles hiérarchiques ? Si, dans les années soixante-dix, un questionnement très minoritaire a lieu sur la légitimité des relations hiérarchiques à bord, je montrerai que, depuis, la législation[2] renforce la responsabilité du chef de bord. De ce fait, elle ne remet pas du tout en cause l'application d'une organisation sociale hiérarchique en vigueur pour des marines professionnelles très majoritairement masculines à une navigation de loisir en famille ou entre amis. Les nouveaux couples duo devront composer avec la hiérarchie nautique. Comment, alors, pour un homme comme pour une femme, époux ou épouse, père ou mère, jouer, à bord, son rôle de chef de bord et/ou d'équipier ?

Il convient, dans un premier temps, de comprendre comment se sont construits les rôles de chef de bord et d'équipier en plaisance française, loisir qui a pris son essor sur les eaux maritimes à partir du milieu du 19e siècle. Dans un second temps, il s'agit de mettre en évidence comment les femmes et les jeunes enfants, traditionnellement exclus des marines professionnelles, sont peu à peu admis à bord pour donner naissance à la « croisière familiale ». Quelles places leur sont alors attribuées ? L'exclusion contemporaine des Françaises du goût et du savoir-naviguer par soi-même ne peut s'appréhender qu'à partir d'une analyse des relations d'autorité des hommes et des femmes tant à terre qu'en mer.

A. Un capitaine, des matelots

Si les dénominations des propriétaires de voiliers de plaisance changent au cours du 20e siècle, leur rôle de direction du navire et de l'équipage perdure jusqu'à aujourd'hui.

Jusqu'à la Première Guerre mondiale, quand ces propriétaires de voiliers dirigent eux-mêmes les équipages de leurs navires, ils sont appelés « capitaines » ou « patrons », comme il est d'usage dans les marines de commerce et de pêche. Les rapports que les yachtsmen entretiennent avec les marins professionnels sont ambigus. D'une part, ils les admirent en tant que « vrais » marins : les amateurs apprennent auprès d'eux les manœuvres et la navigation et adoptent leurs savoirs, savoir-faire et vocabulaire. Aux 19e et début 20e siècles, beaucoup d'amateurs de navigation de plaisance sont d'ailleurs issus des marines de commerce et militaire. D'autre part, leur compétence de marins professionnels représente une menace pour l'autorité des propriétaires amateurs souhaitant diriger eux-mêmes leur embarcation. Ceux-ci ne cesseront d'essayer de trouver une solution à cette question épineuse.

[1] Irène THÉRY, *La distinction de sexe…, op. cit*., p. 588.
[2] La nouvelle Division 240, publiée au Journal officiel le 11 mars 2008 remplace la Division 224.

De plus, lorsque la croisière devient familiale, dans les années trente, la présence d'un ou plusieurs marins à bord d'un petit voilier nuit à l'intimité de la famille.

Jusqu'en 1850, la législation maritime contraint les amateurs à employer un capitaine professionnel pour diriger leur navire. Cette compagnie forcée n'est pas du goût de tous. Si les yachtsmen naviguent pour leur plaisir, c'est pour échapper aux contraintes terrestres. Il n'est donc pas question de retrouver en mer, sur leur propre bateau, l'autorité d'un autre. Dans la deuxième partie du siècle, les amateurs se battent pour être leur propre maître à leur bord. Ils obtiennent la permission de naviguer sans capitaine ou patron professionnel. Ils deviennent donc eux-mêmes des capitaines de yachts et tentent d'obtenir à leur bord l'ordre et la discipline en vigueur sur les navires de l'État, qui font figures de modèle.

Cependant, ils y arrivent avec peine. Sans brevet de capitaine, leur autorité n'est pas légitime aux yeux des matelots professionnels qu'ils emploient. De plus, en s'embarquant à la plaisance, ces derniers ne bénéficient pas des avantages d'un rôle d'équipage dont les yachtsmen sont dispensés. Il devient donc difficile de recruter : le rêve de commander son propre yacht se heurte au problème de sa manœuvre par un équipage. Peu à peu, au tournant du 20^{e} siècle, germe l'idée de naviguer sans l'aide de marins professionnels. Les difficultés économiques et la disparition progressive de la marine à voile poussent les amateurs à naviguer entièrement par eux-mêmes. Les femmes et les enfants quittent alors leur statut de passager pour devenir des équipiers : le recrutement des matelots devient caduque. Une solution radicale consiste à naviguer en solitaire.

Ceux qui préfèrent partager ces moments en mer avec famille et amis maintiennent la distinction entre un capitaine et un équipage. Il s'agit alors de former des équipiers amateurs donnant toute satisfaction à leur capitaine. Dans les années trente, le développement de la course-croisière permet d'affiner la formation des équipiers et de spécifier les différents postes d'un yacht. On distingue donc un barreur, un équipier d'avant, un navigateur, un cuisinier et un skipper.

Le skipper n'est pas forcément le propriétaire du bateau. Il est celui qui est le plus apte à assumer la charge du commandement. L'appellation de chef de bord n'apparaît qu'après la Seconde Guerre mondiale, pour les équipages de croisière de loisir. Son rôle est défini par les nombreux manuels nautiques. Il reste celui qui assure le commandement du navire et en assume toutes les responsabilités.

Les remises en cause des rôles d'autorité intervenues dans les années soixante-dix ont-elles un effet comparable sur l'organisation hiérarchique à bord ? Bien au contraire, les responsabilités civiles et pénales du chef de bord sont toujours aussi importantes, voire plus. Aujourd'hui, les termes de chef de bord et de skipper sont utilisés pour désigner celui (très rarement celle) qui est reconnu-e comme ayant le plus de compétences nautiques parmi l'ensemble des membres de l'équipage.

La navigation de plaisance obéit de façon alternative au droit terrestre et au droit maritime. Le rôle d'autorité du chef de bord est calqué sur celui d'un capitaine de navire : « Le capitaine est la tête (caput), le maître (master) du navire, celui qui, en fait, en exerce le commandement. L'importance économique, sociale, voire politique du navire, les conditions d'exercice de sa mission et la complexité de l'opération maritime font du capitaine un sujet de droit qui ne peut être comparé à aucun autre. »[1] Ce sujet de droit singulier est muni d'attributions et de responsabilités particulières, qui peuvent apparaître en décalage avec la société contemporaine valorisant les relations égalitaires : « l'évolution des choses pourrait

[1] P. J. HESSE, J. P. BEURIER, P. CHAUMETTE, Y. TASSEL, A. H. MESNARD, R. REZENTHEL, *Droits maritimes. Tome 1. Mer, navire et marins,* Paris et Lyon, Ed. Juris service, 1995, p. 331.

amener à croire que le concept de maître est périmé. Cette façon de penser serait perverse »[1], affirment en 1995 des experts du droit maritime.

Même si grâce aux moyens de télécommunication le capitaine n'est plus isolé hermétiquement de la société d'à terre comme autrefois, les auteurs de l'ouvrage sur les *Droits maritimes* soutiennent avec force que le capitaine reste et doit rester le seul maître à bord, garant de la sécurité de tous :

> La spécificité des attributions du capitaine ne procède pas d'affaires techniques (l'éloignement, la solitude, l'urgence) mais de la théorie fondamentale de la norme juridique : comme l'a écrit très justement le professeur Bonassies, le capitaine représente à bord la norme juridique, il est en quelque sorte le droit. Le capitaine est bien, sur son navire, le souverain, le maître. Cette affirmation ne peut surprendre qu'en apparence ou seulement ceux qui n'ont qu'une vue superficielle des choses. Car elle exprime la vérité du navire, de l'expédition maritime et de la mer. Pour autant cette souveraineté n'est pas sans contrepoids et elle ne s'étend pas à tout ce que le capitaine peut être amené à faire au cours de l'expédition. Son domaine d'application est la sécurité et la conduite nautique du bâtiment. Le commandant, car c'est ainsi qu'il faut alors l'appeler, est le maître de la sécurité de l'expédition maritime. Par delà les pratiques, les tensions et les ingérences de toutes sortes qui se concentrent sur lui, il est juridiquement responsable de ce qui se rapporte à la sécurité en mer. […] Comme suite de cette autorité, toute personne à bord lui doit obéissance, y compris les passagers transportés. Dans l'exercice de cette fonction, il lui est attribué un pouvoir disciplinaire et pénal. Au reste, les commandants ne renient pas cette autorité, du moins ceux qui ont la force de caractère qu'il convient et qui ont été formés pour un tel commandement. C'est là l'objet de la formation théorique dispensée par les Ecoles de la marine marchande et de la formation pratique exigée car nul ne peut être commandant sans avoir satisfait avec succès à des épreuves théoriques et pratiques. La compétence du capitaine est alors certifiée par un diplôme. [2]

Si l'autorité du capitaine professionnel est légitimée par un diplôme, celui du chef de bord de voilier ne l'est pas. Prise entre le droit terrestre et le droit maritime, la situation du chef de bord en plaisance n'est pas claire. Au nom de la liberté, les plaisanciers refusent de passer un examen. À la responsabilité juridique qu'ils endossent parfois sans le savoir, ils préfèrent évoquer celle éthique. Ils se sentent moralement responsables de la sécurité de leur bateau et de leur équipage. Cependant, aucun brevet ne légitime aux yeux des équipiers leur autorité. La forte responsabilité qu'ils assument a donc pour corollaire une autorité nautique forte. On peut alors s'interroger sur les conséquences du maintien de cette organisation hiérarchique dans un cadre familial.

1) Diriger son propre navire

Souhaiter diriger soi-même son propre navire en mer est un désir qui s'affirme en France au 19e siècle. Il n'est d'ailleurs pas l'apanage d'une élite aristocratique qui lui préfère la navigation sur des grands navires conduits par des marins professionnels. Souhaiter conduire soi-même son yacht relève plus d'une idéologie masculine bourgeoise citadine. Il s'agit de fuir la ville et surtout ses mauvaises odeurs, sa foule et les contraintes hiérarchiques

[1] P. J. HESSE, J. P. BEURIER, P. CHAUMETTE, Y. TASSEL, A. H. MESNARD, R. REZENTHEL, *Droits maritimes…, op. cit.*
[2] *Id.*

qu'impose la vie professionnelle. Du degré de fortune dépendra la taille du yacht acheté. Le petit yacht offre bien des avantages : il coûte moins cher et est plus facile à manœuvrer.

Cette envie de naviguer sur son propre navire, libéré des contraintes terrestres se heurte à celles maritimes. En effet, le droit maritime règne sur les mers et impose depuis le 17e siècle le régime de l'Inscription maritime[1]. Les propriétaires de navires de plaisance doivent prendre un rôle d'équipage et donner le commandement à des marins professionnels. C'est à partir du milieu du 19e siècle que les yachtsmen acquièrent peu à peu le privilège de diriger eux-mêmes leur bateau, sans capitaine ou patron. Cependant, les yachts se manient difficilement seuls. Comment asseoir son autorité d'amateur auprès d'un équipage de matelots professionnels ? Faut-il créer un brevet de capitaine de yacht de plaisance ?

Etre seul maître à bord au nom de la liberté

J'ai montré précédemment qu'aux côtés d'un yachting de luxe, réservé aux plus grandes fortunes, la reconnaissance d'une navigation différente, plus modeste, effectuée sur de petits yachts commandés par leurs propriétaires se dessine peu à peu. Cette petite navigation de promenade, à la portée de fortunes moyennes, existe dès la première moitié du 19e siècle. Elle acquiert progressivement une certaine légitimité, forte des exploits nautiques anglo-saxons et américains démontrant la bonne tenue à la mer des petites embarcations. Savoir diriger et manier seul son navire est alors la condition de la liberté. Pour Frédéric Delaive, « la liberté est la " caractéristique" fondamentale de la bourgeoisie en particulier celle de Paris » :

> Les qualités nécessaires au « conduire soi-même » nous semblent assez bien correspondre aux valeurs morales que la civilisation bourgeoise développe au début du XIXe siècle : « l'exercice de [la] raison [et] la responsabilité individuelle » sont aussi nécessaires à l'homme soucieux de gouverner son existence qu'au pilote du bateau. […] La métaphore bourgeoise de la barque est double : d'un côté, elle symbolise l'effort de celui qui la conduit ; de l'autre, la récompense de l'effort, le loisir de celui qui travaille pour assurer son succès, son enrichissement. Dans la civilisation bourgeoise, l' « oisiveté acquise par droit héréditaire » est méprisable, celle acquise par le travail est respectable : après son labeur, le bourgeois peut donc monter dans la barque du loisir. Pour toutes ces raisons, la barque reflète les valeurs bourgeoises du premier XIXe siècle comme l'équitation ou l'escrime reflètent celles de l'aristocratie des siècles précédents. [2]

L'auteur cite les travaux d'Adeline Daumard qui portent sur « la civilisation bourgeoise » et qui développent l'hypothèse de la continuité d'un ensemble de valeurs bourgeoises depuis le 19e siècle. La valorisation du mérite individuel est en effet, pour cette

[1] Avant 1668, les marins étaient recrutés sur les vaisseaux du roi par le système de « la presse », de force. Les équipages ne donnaient pas satisfaction. Colbert eut alors l'idée « de diviser les marins de profession en classes qui seraient appelées à tour de rôle à servir sur les bâtiments de l'Etat ». Les inscrits « recevaient solde entière à bord et demi-solde à terre ; ils étaient exemptés des charges féodales et avaient le droit de navigation et de pêche dans les eaux françaises. C'est l'origine de l'inscription maritime telle qu'elle devait être aménagée en 1784 par le maréchal de Castries, puis en brumaire an IV par une loi qui lui donna son nom, et enfin par une loi du 24 décembre 1896. Le contrôle de l'Etat sur les marins était assuré par le corps des administrateurs des Affaires maritimes ». René RODIERE et Emmanuel DU PONTAVICE, *Droit maritime*, Paris, Dalloz, 1997, p. 209.

[2] Frédéric DELAIVE, *Canotage et canotiers de la Seine. Genèse du premier loisir moderne à Paris et dans ses environs (1800-1860)…, op. cit.,* p. 144.

historienne, une des caractéristiques de la société bourgeoise qui s'exprime aussi bien dans la vie professionnelle que dans les pratiques sportives et de loisirs[1].

Le désir de mener seul son embarcation n'est pas propre aux canotiers parisiens du premier 19e : Catherine Bertho-Lavenir propose une analyse semblable pour une période ultérieure allant de la fin du 19e siècle aux années de l'entre-deux-guerres. Elle souligne l'importance du « discours moral » qui accompagne le développement des activités de plein air : « Il n'est pratiquement pas une activité de plein air qui, entre 1880 et 1930 ne trouve de justification dans un discours moral. Les sports et les activités nouvelles sont intimement liés à des systèmes de valeurs et les magazines à grand tirage, les revues spécialisées, les brochures publiées par les associations, soulignent sans se lasser les bienfaits divers de la marche et de l'escalade, du ski – patriotique – et du yachting léger, du camping et du canoë. »[2] L'auteure situe aux alentours de 1900 la pratique de mener soi-même son voilier : « Sur le littoral, mener un voilier léger est une activité plaisante pour les médecins, avocats et entrepreneurs aisés des villes voisines. Avant 1900, on paye souvent un marin de profession pour diriger son bateau. […] Les choses changent autour de 1900, lorsqu'apparaissent les monotypes. […] En 1909, le petit yacht s'impose lorsqu'est adopté le règlement d'une nouvelle série de petits bateaux de construction robuste et économique, munis d'une cabine et suffisamment marins pour pouvoir, en dehors des régates, être utilisés en petite croisière le long des côtes. »[3] Pour Catherine Bertho-Lavenir, la construction de petits yachts pouvant être maniés sans l'aide d'un équipage professionnel correspond à une éthique professionnelle singulière :

> Être capitaine à son propre bord, c'est faire, en effet, preuve de qualités spécifiques qui correspondent assez bien à l'éthique professionnelle des ingénieurs, membres des professions libérales ou employés supérieurs qui forment l'essentiel des nouveaux navigateurs. Soucieux à la fois d'autonomie, de responsabilité, et d'accomplissement physique, ils prennent plaisir à diriger eux-mêmes leur esquif et redéfinissent la position du chef de famille dans l'environnement neuf du loisir familial. […] On peut imaginer que ce plaisir de l'indépendance prend particulièrement de la valeur dans les milieux d'ingénieurs et d'employés supérieurs, à la fois compétents et souvent dépossédés, dans leur vie professionnelle, de la maîtrise totale de leur tâche. […] La croisière sportive est alors l'occasion de « rejouer », en petit, le drame prométhéen intimement associé à l'idéologie du siècle industriel : l'homme affronté aux éléments hostiles les domine par son savoir-faire et son énergie… [4]

L'auteure établit un lien entre la navigation, l'exercice professionnel et l'idéologie propre à la société industrielle. Le plaisir pris par les yachtsmen à exercer à bord leur sens de l'autonomie, de la responsabilité, de l'engagement physique et de l'autorité est en lien avec l'exercice de leur profession qui valorise ces qualités tout en ne permettant pas de les satisfaire entièrement.

Il convient de situer l'idéologie libertaire des plaisanciers dans le contexte politique et social qui donne naissance au développement du petit yachting de croisière. En effet, les valeurs qui fondent l'idéologie plaisancière sont celles de la jeune République française. En rompant avec l'ordre aristocratique, la République instaure celui de l'individu. La sociologue Irène Théry[5] montre que le mythe « de l'individu prétendument autarcique, clos sur son

[1] Adeline DAUMARD, *Les bourgeois et la bourgeoisie en France depuis 1815…, op. cit*., p. 15.
[2] Catherine BERTHO-LAVENIR, *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes,* Paris, Odile Jacob, 1999, p. 287.
[3] *Id*., p. 295.
[4] *Ibid*., p. 296-297.
[5] Irène THÉRY, *La distinction de sexe …*, *op. cit.,* p. 55.

intériorité », « à l'origine du monde », est au fondement de la modernité. Louis Dumont qualifie les sociétés adhérant à ce mythe d' « individualistes », par opposition à celles « holistes ». Vincent Descombes nomme « cette nouvelle norme sociale l'individualisation » : « Il ne s'agit pas ici de l'individualisation au sens qu'a pris ce terme dans une certaine sociologie contemporaine qui oppose comme deux entités "l'individu" et "la société" et nous présente un individu qui serait d'autant plus lui-même qu'il serait moins social. Tout au contraire, la norme d'individualisation est éminemment collective et sociale. La société doit assurer à chacun le pouvoir de décider de son sort, de choisir ce qu'il fera dans la vie, et d'individualiser les fins de son agir. »[1]

La norme sociale de l'individualisation est bien une « exception moderne » qui s'incarne à merveille dans la pratique du petit yachting : sur leurs voiliers, les yachtsmen aspirent à être les « seuls maîtres à bord » : ils se battent pour être dispensés du commandement d'un capitaine professionnel. À la fin du 19e siècle, ils souhaitent même savoir mener seuls leurs yachts, se dispensant aussi de l'aide de matelots pour effectuer leurs manœuvres. En croisière, ils mènent une vie autonome, dormant et mangeant à bord, échappant ainsi pendant un temps aux contraintes de la société urbaine. Ils se sentent libres, propriétaires et maîtres de leur maison flottante. L'historienne américaine Joan W. Scott rappelle qu'au sein de la jeune République, seuls les « hommes âgés de plus de vingt et un ans et économiquement indépendants » sont considérés comme des « citoyens actifs », c'est-à-dire ayant le droit de vote[2]. Le suffrage universel (masculin), proclamé en 1848, instaure un lien entre le droit au travail, à la propriété et à la famille. La propriété est considérée en effet comme « le cœur de la vie et l'élément vital de la société ». Elle figure dans la Constitution de la Deuxième République : « [La République] a pour principes la Liberté, l'Egalité, et la Fraternité. Elle a pour fondement la Famille, le Travail, la Propriété et l'Ordre public. »[3] L'égalité et la fraternité entre « marins » se jauge à l'aune de la possession et de la maîtrise de son propre voilier. Les lois terrestres de l'État ne doivent pas entraver ce principe de liberté qui s'exprime si bien sur l'eau. La légitimité de cette revendication trouve son fondement dans les principes mêmes de la République.

Combattre pour un permis de navigation de plaisance

Si le développement de la navigation à bord de petits yachts pouvant être maniés facilement par le propriétaire, en solitaire ou accompagné de quelques hommes d'équipage, ne prend de l'ampleur, en France, qu'au cours du 20e siècle, le désir d'être le seul maître à bord, « comme un roi », est un idéal revendiqué dès 1850 par les yachtsmen français, qui cherchent à échapper à la réglementation de l'Inscription maritime, « institution qui règle les obligations et les privilèges des gens de mer, ou inscrits maritimes »[4]. Au milieu du 19e siècle, le « permis de plaisance » remplace alors le « rôle d'équipage », « document délivré par l'Inscription maritime, et qui est à la fois le titre de commandement, le permis de naviguer et la liste de l'équipage (inscrits maritimes seulement), l'acte de francisation étant le titre de

[1] Irène THÉRY, *La distinction de sexe …*, *op. cit.*, p. 59-60.
[2] Joan W. SCOTT, *La citoyenne paradoxale. Les féministes françaises et les droits de l'hom*me, Paris, Albin Michel, 1998 [édition américaine en 1996], p. 59.
[3] *Id*., p. 95.
[4] Jean MERRIEN, *Dictionnaire de la mer*, Paris, Omnibus, 2001 [1958], p. 501.

propriété. Tout bâtiment indépendant naviguant en zone maritime, du plus petit mouille-cul, de la plus minuscule plate, au plus grand transatlantique, doit avoir son rôle ».[1]

Cependant, le permis de plaisance créé en 1850 n'est délivré qu'aux voiliers effectuant un modeste cabotage. Les grands yachts destinés à faire des voyages de plus grande ampleur sont toujours tenus de prendre un rôle d'équipage. L'élite du yachting ne peut laisser passer cette entrave à la « liberté » de diriger seul son propre yacht. Un nouveau combat juridique a lieu, leur donnant raison.

La circulaire du 23 mai 1862 autorise alors les yachts à naviguer avec un simple « permis spécial » remplaçant le rôle d'équipage. Cette circulaire est qualifiée par *Le Yacht* de 1907 de « Magna Charta du yachting en France », étendant à l'ensemble de la navigation de plaisance en mer l'usage du permis de plaisance, effaçant la distinction faite par la circulaire du 26 juillet 1850 « entre les yachts employés à des voyages de quelque durée et les bateaux affectés à la promenades le long des côtes ». Elle y est reproduite :

> Yachts et bateaux de plaisance. Adoption d'un permis spécial destiné à remplacer le rôle d'équipage. Paris, le 23 mai 1862.
>
> […] La navigation de plaisance doit être dégagée de toute entrave, de toute gêne, afin que, se développant en toute liberté, elle répande le goût des choses de la mer parmi les classes aisées. J'ai décidé en conséquence, qu'à l'avenir, les propriétaires de yachts et bateaux de plaisance, quel que soit le genre de navigation auquel il leur convienne de se livrer, seront affranchis de l'obligation de se munir d'un rôle d'équipage, de prendre un capitaine ou un maître brevetés, d'embarquer un mousse et d'avoir un coffre de médicaments. Vous vous bornerez à leur délivrer un permis de navigation conforme au modèle ci-joint, en les prévenant, d'ailleurs, que toutes ces immunités seraient immédiatement retirées au yacht employé à une opération de commerce ou de pêche proprement dite. De leur côté, les propriétaires de yachts ne seront tenus qu'à remettre au bureau de l'Inscription maritime, chaque fois qu'ils voudront entreprendre un voyage de quelques durée, une liste exacte des personnes embarquées, et ils en garderont un double, afin que, dans le cas d'un accident en mer, il puisse être dressé un acte de l'état civil dans la forme tracée par l'instruction du 2 juillet 1828, dont ils devront être pourvus à cet effet. Vous considérerez comme bâtiment de plaisance tout navire muni de l'acte de francisation spécialement délivré aux yachts par l'administration des douanes, et dont vous trouverez le modèle à la suite de la présente circulaire. Le permis de navigation destiné à tenir lieu de rôle d'équipage pourra être remis par l'autorité maritime au propriétaire d'un yacht, sans qu'il ait à produire un certificat constatant que son navire a été visité. Je rappelle ici, en terminant, que tout individu qui naviguerait dans les eaux maritimes avec une embarcation de plaisance sans être muni du permis spécial aux yachts, s'exposerait à être poursuivi pour défaut de rôle d'équipage, conformément aux principes généraux et à l'arrêt de cassation du 17 janvier 1850, notifié par la circulaire du 12 mars suivant. Recevez, Messieurs, etc.
>
> Le Ministre Secrétaire d'Etat de la Marine et des Colonies, Cte P. De Chasseloup Laubat. [2]

À la fin du siècle, le yachtsman Philippe Daryl rapporte l'influence de la Société d'encouragement pour la navigation de plaisance, qui obtint, dans les années 1850-1860, de nombreux privilèges pour les adeptes du yachting français:

> Parmi ces privilèges, citons d'abord la reconnaissance officielle de la navigation de plaisance, qui n'était que tolérée, et qui exposait ses adeptes à être tout simplement enrôlés d'office dans l'inscription maritime et recrutés un beau jour comme simples

[1] Jean MERRIEN, *Dictionnaire de la mer…, op. cit.,* p. 730.
[2] « Les effectifs des grands yachts », *Le Yacht*, N° 1513, 1907, p. 151.

> matelots. Qu'on ne croie pas à une plaisanterie : l'accident a failli arriver à Léon Gatayes, l'ami d'Alphonse Karr. Parmi les autres privilèges se trouvent : le port d'un pavillon spécial, le droit aux bassins de l'Etat, le droit de « trématage », c'est-à-dire de passer aux écluses avant les navires de commerce, etc., etc.[1]

Ainsi, le *Larousse* de 1876, à l'article « Yacht », actualise les avancées juridiques obtenus par les amateurs : « Aujourd'hui, le propriétaire est roi à bord. Il navigue à ses risques et périls. […] Autrefois il était contraint d'avoir un capitaine et était soumis à des formalités assujettissantes, peu encourageantes. » Les conditions juridiques favorisant le développement du yachting s'accompagnent de « nouvelles valeurs » dont celle relevant de la « la liberté de navigation »[2].

C'est donc l'idée de liberté qui fait naître la plaisance en France, poussant ses adeptes à faire reconnaître par l'administration de l'État cette pratique de navigation comme étant légitime, aux côtés de celles de guerre, de pêche et de commerce. Pour les yachtsmen aux idées libérales, s'il s'agit d'échapper aux obligations sociales terriennes, ce n'est pas pour, en retour, tomber sous le joug de celles qui régissent la société des gens de mer.

Dès qu'un nouveau projet législatif concernant la plaisance se dessine, le journal *Le Yacht* y consacre une analyse méfiante, redoutant la mainmise des pouvoirs publics auxquels il est reproché de ne pas faire autant, pour le yachting, que d'autres pays proches comme l'Angleterre. La comparaison apparaît comme un véritable argument quand il s'agit de s'opposer à un nouveau décret paru en 1883 : « Au moment où nos voisins, les Anglais, considèrent comme une force nationale leur flottille de 3 000 yachts, montée par 10 000 marins, il serait étrange que l'administration de la marine eut le dessein prémédité de contrarier dans son essor la navigation de plaisance, alors que son développement est si intimement lié à celui de nos intérêts maritimes. »[3]

La disparition progressive de la propulsion à voile dans les marines professionnelles, supplantée peu à peu par celle à la vapeur puis à essence est un argument récurrent pour la promotion du yachting auprès de l'État. La navigation pour le plaisir est alors présentée comme un lieu de conservation des savoir-faire traditionnels de la prestigieuse marine d'antan : « La manœuvre de la voile tend à disparaître. […] La navigation de plaisance sera, sous peu, la seule dans laquelle on pourra éprouver "ces joies de la manœuvre" et se donner le plaisir de "ces beaux coups d'écoute" dont parle l'amiral Julien de la Gravière, non sans regret, dans son bel ouvrage sur la Marine d'autrefois. »[4] Quarante années plus tard, l'argument est repris avec d'autant plus de force que la Marine à voile disparaît :

> En supprimant la frégate-école des gabiers, ainsi que la « corvette » de l'Ecole Navale, la marine de guerre a cessé de posséder des gabiers pour elle-même et de verser annuellement des hommes exercés à la marine de commerce. […] Les yachtsmen, qui n'ont pas les mêmes excuses, doivent conserver précieusement le culte de la voile. C'est eux maintenant et eux seuls, qui ont la garde de ce flambeau sacré, autrefois prépondérant, à la lueur duquel le monde a été découvert. Si un jour les conditions économiques ramènent au premier plan la navigation à voile – ce qui n'est nullement impossible – il serait à souhaiter que notre sport en ait conservé les traditions, aujourd'hui dangereusement menacées. C'est le souhait d'un ancien, dont les meilleurs souvenirs sont bien ceux qu'il a recueillis à bord de ces grands évocateurs de rêve que sont les navires à voile. [5]

[1] Philippe DARYL, *Le yacht. Histoire de la Navigation Maritime de Plaisance…, op. cit.,* p. 285.
[2] Nicolas GUICHET, *Naissance et développement de la navigation de plaisance au XIXe siècle …, op. cit.,* p. 50.
[3] « Les équipages de yachts », *Le Yacht*, N° 261, 1883, p. 78.
[4] « Les équipages de yachts », *Le Yacht*, N° 262, 1883, p. 85.
[5] M. CLERC-RAMPAL, « Conseils aux jeunes yachtsmen et renseignements », *Le Yacht,* N° 2056, 1922, p. 394.

La demande de liberté exprimée par les yachtsmen prend appui sur la tradition maritime dont ils sont, à défaut d'être les héritiers légitimes (qui resteront toujours les marins professionnels, considérés comme les « vrais » marins), les témoins et les conservateurs. Ce texte prend une autre valeur aujourd'hui en regard du mouvement de patrimonialisation des voiliers anciens qui se développe depuis les années 1970 et dans la perspective de la menace économique planant sur les propulsions à moteur, à laquelle s'ajoute celle de la pollution du milieu naturel marin.

En 1907, les yachtsmen français se mobilisent avec succès contre les changements de législation perçus comme une entrave à la liberté de naviguer, forts de leurs relations proches du pouvoir : « Une émotion très compréhensible et d'ailleurs légitime, s'était emparée du yachting à la suite de l'article […]. Nous avons pu intervenir nous-mêmes, un de nos amis a pris la parole au Sénat, et c'est avec une vive satisfaction que nous avons vu le succès couronner tous ces efforts. Le texte dangereux a disparu au cours de la discussion. » Malgré le succès remporté, la méfiance reste de mise : « Il semble désormais peu probable que le régime dont nous jouissons puisse être maintenu ; Ce qu'il nous faut envisager, ce que nous devons demander, c'est une possession d'Etat dans laquelle les attaches administratives seraient aussi légères que possible. »[1]

La susceptibilité des propriétaires de yachts est telle que certains demandent en 1906 au Ministre de la Marine de bien vouloir modérer ses représentants trop zélés au sujet de l'infraction dans laquelle se mettent de nombreux yachtsmen en refusant d'inscrire sur la coque de leur navire son nom et son port d'attache. Ces signes extérieurs d'identification permettraient à l'Administration de verbaliser les plaisanciers dans les cas où ils se livreraient illégalement à la pêche ou au commerce. Ces mesures de contrôle sont considérées comme une atteinte à leur liberté : « Il serait donc habile, puisqu'on désire favoriser l'extension du yachting, de fermer les yeux sur ce que les yachtsmen considèrent comme une atteinte à l'élégance de leurs bateaux et de laisser un peu plus de liberté à ce sport si intéressant à tous les points de vue. »[2]

Leur attachement à l'idée d'une navigation sans entraves les pousse à menacer les pouvoirs publics de ne plus naviguer sous pavillon français : « Reste l'avenir à envisager, il est sombre, mais nous avons, bien que modestes navigateurs, vu monter à l'horizon d'autres grains. On ne nous empêchera jamais de naviguer librement, la liberté totale, absolue, telle que nous l'avons possédée jusqu'à présent nous est indispensable, il nous faut aujourd'hui la défendre par tous les moyens […]. En désespoir de cause, après avoir épuisé tous nos moyens de défense, nous pourrons toujours aller rejoindre sous d'autres couleurs, cette liberté que, spectacle imprévu, le pavillon tricolore nous refuserait […]. »[3] La menace se renouvelle à propos d'un projet de loi obligeant les grands yachts à employer un officier :

> Le jour où l'assujettissement à une législation commerciale et, dans l'espèce, un peu draconienne, l'ennui d'être obligé de subir la présence à leur bord, sur les quelques mètres carrés que représente, un yacht, d'un officier non spécialiste, ignorant ce service tout à fait à part et qui demande une pratique et des aptitudes particulières, auront rendu onéreuse et ingrate la pratique du yachting, ce jour-là tous les yachtsmen désarmeront ou vendront leur bateau. Ceux qui voudront naviguer à toute force, recourront à la dénationalisation, porte ouverte à la facilité d'éluder les lois quand elles sont inapplicables ou vexatoires ; il se passera ce qui se passe en Espagne où, pour des motifs identiques, 15 % de la flotte nationale est passée sous pavillon uruguayen, ainsi qu'en font foi les rapports de nos consuls. [4]

[1] V. de L., « La future réglementation du yachting en France », *Le Yacht*, N° 1516, 1907, p. 203.
[2] « Le yachting et l'Administration », *Le Yacht*, N° 1497, 1906, p. 729.
[3] G. CLERC-RAMPAL, « La future réglementation du yachting en France », *Le Yacht*, N° 1516, 1907, p. 204.
[4] Maurice RONDET-SAINT, « Le yachting et la loi sur le travail à bord des navires », *Le Yacht*, 1907, N° 1518, p. 235-236.

Et encore : « Du jour où les propriétaires de yachts se croiront bridés, ou auront simplement à subir des entraves administratives, ils chercheront les moyens d'y échapper. Ces moyens sont d'abord l'abstention puis le changement de pavillon : la Belgique, l'Uruguay ou la République du Libéria, etc. etc. »[1]

La demande de liberté de naviguer à la voile transcende les frontières et l'idée de nation. Par l'acte de francisation, le navire possède en quelque sorte une carte d'identité française. Son équipage obéit aux lois françaises même lorsqu'il croise dans les eaux internationales. J'ai montré précemment que le navire a même été longtemps considéré comme une sorte de territoire français. Choisir d'immatriculer son bateau dans un pays à la législation maritime moins contraignante n'est donc pas un acte anodin. La charge symbolique est forte. En reprenant la figure logique de l'autorité de l'englobement de la valeur contraire, développée par Irène Théry et Louis Dumont, il est possible de se représenter la valeur de la liberté englobant celle de l'état. Dans l'idéologie plaisancière, ce n'est pas l'autorité de l'État qui offre le cadre du développement des libertés individuelles ; au contraire, c'est l'idée de la liberté qui autorise l'existence d'un État créateur de lois. Ces dernières ne doivent en aucun cas entraver la liberté de naviguer. La communauté des « marins » est transnationale ; les océans sont leur territoire.

La revendication d'une plus grande liberté à bord est liée au sentiment d'être entravé à terre. Ce discours présent en France dès les débuts du yachting reste constant tout au long du siècle. Après la Grande Guerre, les désillusions vis-à-vis d'une société meurtrière et aliénante constituent le leitmotiv de jeunes français entreprenant de grandes navigations comme Alain Gerbault et ses amies Ella Maillart, Hermine de Sausssure et Marthe Oulié. Tous veulent quitter la civilisation occidentale. Les îles du Pacifique sont idéalisées, apparaissant comme un Eden terrestre. Après la Seconde Guerre mondiale, le discours des plaisanciers sur la liberté ne varie pas. La « liberté chérie » est à nouveau associée à la navigation sous des cieux tropicaux et l'État français à une institution répressive aliénant la liberté individuelle :

> Il n'est plus permis de nos jours d'être misanthrope ni de vivre à l'écart de la société des hommes. Un réseau de plus en plus serré d'obligations consacrées par des lois, des décrets ou des arrêtés étouffe en nous toute velléité de résistance. Nous sommes devenus des esclaves d'un Etat tyrannique pour qui notre liberté individuelle pèse peu en regard des dîmes écrasantes dont il nous accable. […] Pour échapper à cette emprise, il n'est guère d'autre moyen que de suivre l'exemple d'Alain Gerbault et de partir à la recherche de quelque île du Pacifique encore épargnée par la civilisation. Et même dans ce cas extrême on est à la merci d'expropriation pour cause d'expérience atomique ainsi qu'il advint aux indigènes de Bikini. C'est un risque à courir. L'enjeu en vaut la peine car de vouloir vivre à sa guise en France, il n'y faut pas songer. Un ancien marin vient de le constater à ses dépens. Cet homme de caractère indépendant avait commencé à naviguer comme mousse à l'âge de treize ans. Les voyages l'ayant conduit à Tahiti il goûta là-bas tous les charmes d'une vie libre et désoeuvrée, la nature suffisant à pourvoir ses besoins. Rentré en France, il essaya de régler son existence suivant les mêmes principes. […] Un jour les gendarmes le découvrirent, l'arrêtèrent, le mirent en prison. S'il réussit à prouver sa bonne foi il risque d'être interné dans un asile. De notre temps, un homme qui prétend vivre libre ne peut être qu'un fou ! [2]

En 1978, des décès survenus lors de courses au large relancent la polémique entre les plaisanciers et l'administration, celle-ci remettant en cause la responsabilité et l'autorité du seul chef de bord :

[1] « Les effectifs sur les grands yachts », *Le Yacht*, N° 1511, 1907, p. 115.
[2] Georges MOULY, « Liberté chérie ! », *Le Yacht*, N° 3176, 1949, p. 1156.

> Depuis des millénaires, la notion de commandant « maître après Dieu », seul responsable de la conduite et de la sécurité de son bateau a toujours fait loi. Le droit maritime international respecte cette tradition grâce à laquelle le bateau de plaisance reste l'un des derniers refuges où l'homme moderne peut encore exercer sa pleine responsabilité. Nous pensons même qu'il s'agit là d'une des raisons déterminantes de son succès. […] Pourtant ce principe semble remis en cause par nos instances judiciaires qui, à deux reprises, ont lancé des inculpations contre des organisateurs de régates endeuillées par des accidents mortels. […] Une action vigoureuse et concertée s'impose pour éviter que l'autoritarisme administratif ne prenne dans notre sport le relais de la responsabilité individuelle. [1]

La revue *Bateaux* dénonce à nouveau les exigences de l'administration en matière de sécurité lors de l'organisation d'une course : « La décision des Affaires maritimes de La Rochelle de demander des bateaux d'accompagnement est sidérante. […] Enfin, jusqu'à preuve du contraire, la sécurité d'une course est placée sous la responsabilité des participants et, plus précisément, des skippeurs. […] Autre exigence de l'administration impossible à respecter : "Au cas où les risques encourus seraient excessifs, en raison des conditions météorologiques notamment ou de toute autre circonstance, l'organisateur devra annuler ou interrompre l'épreuve". Qui peut juger ces risques excessifs ? Sinon le chef de bord comme le précise l'article 1-3 du chapitre 2 des règles de course de l'I. Y. R. U. »[2]

Peu après, lors du premier colloque national des ports de plaisance, M. Le Theule, Ministre des transports, rassure les plaisanciers quant à l'assurance du maintien du rôle d'autorité qui leur importe et entend travailler en concertation pour l'élaboration des réglementations de sécurité : « La prévention des accidents est importante, a dit le Ministre des Transports. Il faut en effet que le matériel mis à disposition des plaisanciers offre des garanties de solidité et de qualités marines. Mais, comme l'a dit Jean-François Deniau […], si les textes sont indispensables, ils ne peuvent remplacer le choix de chaque plaisancier : chacun est seul maître à bord après Dieu et les règlements. C'est pourquoi l'intervention de l'Etat entend porter sur l'essentiel et ne pas aller trop au-delà. »[3] Néanmoins, le représentant de l'État rappelle qu'il n'existe pas de liberté totale sur mer : « Rien ne peut limiter la responsabilité des chefs de bord, seuls maîtres de la décision de leur départ et de la sécurité de leur embarcation. Il n'en reste pas moins que […] le règne de la liberté totale sur mer est définitivement révolu. » La « liberté totale » sur mer, présentée par le Ministre comme révolue, aurait donc été une réalité pour les yachtsmen d'autrefois. Pourtant, les premiers adeptes de la navigation pour le plaisir, au 19e siècle, ont croisé sur un territoire maritime très réglementé.

Aujourd'hui, le rapport de force entre l'administration et les plaisanciers a toujours lieu. Le nombre croissant de voiliers de propriétaires français navigant sous « pavillon de complaisance » - notamment en Belgique -, pour échapper à une réglementation jugée absurde, a entraîné un remaniement de la législation : le 11 mars 2008, la Division 240 remplace la 224 :

> **Une réglementation autrefois répressive**. Depuis le décret du 30 août 1984, puis l'arrêté du 23 novembre 1987 et sa fameuse Division 224, la plaisance française était réglementée de façon tellement archaïque qu'en vingt ans plus d'une centaine d'arrêtés complémentaires à propos de cette division ont été publiés au Journal Officiel ! Qui s'en souciait à la lettre ? Pour le plaisancier, la liste d'armement

[1] « Suspects », *Bateaux*, N° 244, 1978, p. 45.
[2] « La course au large escortée ! », *Bateaux*, N° 255, 1979,
[3] « Au colloque des ports à La Rochelle, le Ministre des transports définit le rôle de la plaisance », *Bateaux*, N° 261, 1980, p. 51-52.

> obligatoire ressemblait plus à un paquetage superfétatoire pour le combat contre l'Administration qu'à une aide pratique pour pallier tout sinistre en navigation. […] Dans le même temps, une réglementation communautaire européenne, en place depuis 1996, rendait de plus en plus incohérente la réglementation française. À tel point qu'au début des années 2000, on a constaté un soudain engouement des Français pour immatriculer leur voilier en Belgique, dont la réglementation était beaucoup moins contraignante parce que simplifiée quant au matériel d'armement obligatoire, à la révision dudit matériel, voire à la fiscalité douanière. [1]

En 2005, François Goulard, Secrétaire d'État aux transports et à la mer, reconnaît la nécessité d'entreprendre une réforme, les textes actuels « faisant l'objet de critiques de plus en plus nombreuses », les « usagers comprenant mal certaines exigences d'un autre temps »[2]. La nouvelle Division 240 met l'accent sur la responsabilité en diminuant le contrôle, pour une meilleure sécurité : « Chez les chefs de bord, la peur de l'infraction l'emportait trop souvent sur la responsabilité vis-à-vis de la sécurité de ses équipiers. »[3]

Asseoir l'autorité du propriétaire

Si les yachtsmen de la deuxième moitié du 19e siècle se battent, avec succès, pour faire reconnaître la légitimité de leur sport et de leur autorité contre les règlements administratifs jugés trop contraignants, ils doivent également asseoir cette autorité à bord de leur propre navire. En effet, le permis de navigation de plaisance, s'il leur permet d'échapper aux obligations de l'Inscription maritime, ne leur confère pas toujours une autorité suffisante vis-à-vis des membres de l'équipage.

Recruter un bon équipage : faut-il un rôle de plaisance ?

Malgré les réformes juridiques du milieu du 19e siècle ayant autorisé les propriétaires de yachts français à naviguer en mer, pour leur plaisir, sans dépendre de l'Inscription maritime, ceux-ci ne sont pas totalement satisfaits de leurs conditions de navigation. En effet, si la liberté de ne pas prendre un rôle d'équipage les dispense des multiples obligations qui y sont associées, et en particulier celle d'employer un capitaine breveté (ce qui leur permet donc de diriger eux-mêmes leur navire), elle a aussi des conséquences fâcheuses entraînant plusieurs difficultés.

La première concerne l'assise de l'autorité du propriétaire vis-à-vis de son équipage. Celui-ci ne la reconnaît pas forcément, d'une part parce que le propriétaire n'est pas possesseur d'un brevet de capitaine, et d'autre part parce que le navire navigant sans rôle n'est alors plus régi par l'obligation de la hiérarchie en usage en mer. Le propriétaire doit-il alors se résigner à prendre un rôle d'équipage ?

> Dans l'état actuel des choses, le propriétaire d'un yacht se trouve entre deux alternatives : user de la faculté, que lui donne le règlement, de naviguer sans rôle

[1] Antoine SEZERAT, « Naviguez bien équipé. Être en règle, Naviguer en sécurité, gagner en confort », *Voiles et voiliers*, Hors-série N° 36, 2009, p. 5-6.
[2] François GOULARD, « La lettre du Secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer », p. 3 in : *Bloc Marine*, Marseille, Interval Editions, 2005.
[3] Antoine SEZERAT, « Naviguez bien équipé. Etre en règle, Naviguer en sécurité, gagner en confort »,..., *id.*

> d'équipage, et, dans ce cas, il n'a sur les hommes que l'autorité précaire que comporte un contrat entre particuliers, ou prendre un rôle d'équipage, et, dès lors, s'astreindre à des formalités sans nombre qui, dans certains cas, peuvent singulièrement gêner sa liberté d'action. […] La loi suppose, quand il s'agit de la délivrance du rôle d'équipage, la présence à bord d'un capitaine ou tout au moins d'un maître au cabotage breveté. C'est à son nom qu'est délivré le rôle. C'est lui qui est responsable des hommes embarqués ; c'est lui, par conséquent, qui est investi de la véritable autorité, en sorte que le propriétaire d'un yacht passe, à côté de lui, à l'état de passager, peut-être tout au plus de passager privilégié. […] Les formalités minutieuses qui viennent d'être indiquées, et la situation peu enviable que crée au propriétaire le rôle d'équipage fait que la plupart des yachtsmen s'abstiennent de le demander, même lorsque le tonnage de leur yacht comporte l'embarquement d'un certain nombre de matelots. [1]

Ce défaut d'autorité du propriétaire, qu'il arme son voilier avec ou sans rôle d'équipage, est considéré comme « l'inconvénient le plus grave »[2] de la législation du moment.

La deuxième difficulté concerne le recrutement d'un « bon équipage ». Si la direction du voilier peut être effectuée par le propriétaire muni d'un « permis de plaisance », ce dernier manœuvre rarement son navire seul. Il se fait aider par un équipage. Recruter un bon équipage est alors l'un des principaux soucis exprimés dans les colonnes du *Yacht* : « Pourquoi, en France, ne pouvons-nous avoir d'équipages comme ceux que nous voyons en Angleterre ? La discipline, la bonne tenue manquent le plus souvent à nos hommes ; à quoi faut-il en attribuer la cause ? » Pour l'auteur, cela est dû au conflit d'autorité entre « le patron », homme de confiance recruté à l'année pour s'occuper du bateau et « le capitaine », maître au cabotage employé pour une navigation particulière en raison de ses compétences nautiques : « Voulez-vous ma conclusion ? J'ai passé par là, et je vous parle en connaissance de cause. N'ayez jamais de patron, ayez un capitaine à l'année. Ce sera plus cher pour vous, mais plus sûr – ou bien soyez vous-même votre propre capitaine ; il est vrai que ce sera bien assujettissant – mais en aucun cas n'ayez à la fois un capitaine et un patron. » [3]

La série d'articles sur « Les équipages de yachts » montre qu'il ne s'agit pas que d'un conflit entre différentes autorités à bord. Travailler à bord d'un yacht qui ne prend pas de rôle d'équipage ne permet pas aux matelots de bénéficier des avantages qui y sont associés. En effet, « l'Etat ne considère pas comme temps de navigation comptant pour la pension de retraite les mois passés à bord des yachts, à moins que ceux-ci ne soient munis de rôle d'équipage, cas assez rare »[4]. Pour obtenir cette pension (ou demi-solde)[5] de l'État, les matelots doivent naviguer 300 mois : ils n'ont donc aucun intérêt à naviguer sur les yachts n'étant pas munis de rôle d'équipage. De plus, cette décision d'État est liée à l'idée que la navigation de plaisance sans rôle d'équipage, c'est-à-dire sous le commandement du propriétaire, ne peut pas être considérée comme une navigation sérieuse. Cela « a pour résultat de faire craindre au marin que ses camarades ne le considèrent comme diminué par son embarquement sur un yacht »[6].

---

[1] « Les rôles d'équipage et la navigation de plaisance », *Le Yacht*, N° 246, 1882, p. 369.
[2] « Les rôles d'équipage et la navigation de plaisance », *Le Yacht*, N° 247, 1882, p. 377.
[3] « Des patrons de yachts », *Le Yacht*, N° 146, 1880, p. 409.
[4] « Les équipages de yachts », *Le Yacht*, N° 232, 1882, p. 257.
[5] « Cette demi-solde, établie d'après la paie reçue au service de l'Etat et calculée à raison de 30 francs par mois, est acquise au marin qui compte cinquante ans d'âge et vingt-cinq ans accomplis de service soit à l'Etat, soit sur des bâtiments du commerce. Une partie de cette pension fait retour à la veuve et, dans certains cas déterminés, aux père et mère du marin classé », dans « Les rôles d'équipage et la navigation de plaisance », *Le Yacht*, N° 246, 1882, p. 369.
[6] « Les rôles d'équipage et la navigation de plaisance », *Le Yacht*…, *op. cit.*

Les propriétaires rencontrent également des difficultés pour « connaître ceux des marins inscrits qui seraient disposés à faire partie » de l'équipage de leur voilier dépourvu de rôle : il faudrait établir un registre de ces volontaires. En effet, contrairement à l'Angleterre où « les amateurs n'ont qu'à choisir entre les matelots qui se présentent en foule » car « être matelot de yacht constitue une véritable profession » ; « l'engagement à bord des yachts ayant été jusqu'ici, en France, une chose accidentelle, les hommes s'empressaient de reprendre, soit au commerce, soit à la pêche, le service qu'ils n'avaient que momentanément abandonné »[1].

Une solution est alors proposée par la rédaction du *Yacht*. Il s'agirait d'accorder aux heures de navigation sur les yachts sans rôle d'équipage un statut identique à celles sur des navires munis d'un rôle : « Il s'agirait, en d'autres termes, de créer un titre intermédiaire entre le permis de navigation et le rôle d'équipage. » Pour garantir aux autorités la compétence du propriétaire, un brevet particulier pourrait être envisagé : « Il s'agirait, en un mot, tout en maintenant le permis de navigation qui ne gêne personne, et qui serait réservé aux petites embarcations, ainsi que le rôle d'équipage que continueraient à réclamer les propriétaires de yachts à fort tonnage, de créer un titre intermédiaire qui serait le rôle de plaisance. »[2]

Cependant, un arrêté ministériel de 1883 va à l'encontre de la création d'un « rôle de plaisance ». Bien au contraire, il compte attribuer au cas par cas l'usage facultatif des rôles d'équipage en plaisance, du fait d'abus : des marins enrôlés à bord de yachts n'effectueraient pas de vraies navigations professionnelles, voire même ne navigueraient pas du tout. Les yachtsmen s'insurgent contre ces accusations[3].

Paradoxalement, après s'être battus vingt années plus tôt pour ne pas être soumis à la loi concernant le rôle d'équipage du 19 mars 1852, les yachtsmen revendiquent son application à la plaisance. Cette loi stipule en effet que « le rôle d'équipage est obligatoire pour tous les bâtiments ou embarcations exerçant une navigation maritime ». Certes, une circulaire de 1862 attribue un permis de navigation spécial aux bateaux de plaisance : il s'agit donc d'une « faveur » : « La question est de savoir si cette faveur peut être convertie en obligation et si une circulaire, un décret ou un arrêté […] peuvent effacer un texte de loi. »

D'autres arguments sont avancés par les yachtsmen pour imposer l'idée de la nécessité d'un rôle spécifique à la plaisance. Une demande émane des assurances, l'obligation pour un plaisancier de prendre un rôle permettant d'engager un capitaine breveté garantissant alors les compétences nautiques nécessaires à la sécurité du navire. De plus, le fait que « la responsabilité de l'armateur en cas d'accidents de personnes à bord est beaucoup plus grave quand il navigue sur simple permis que lorsqu'il est muni d'un rôle »[4] pousse les yachtsmen à envisager la création d'un rôle de plaisance.

La réglementation maritime appliquée aux marines professionnelles offre une réponse aux questions de l'autorité et de la responsabilité à bord : les lois d'à terre laissent place à celles d'en mer. Pour la plaisance, les choses se compliquent : en souhaitant échapper aux obligations maritimes, les yachtsmen perdent aussi les avantages qui y sont associés, comme l'autorité légitime, la formation qualifiante et « la limitation de responsabilité du propriétaire ».

Le Code de la navigation de commerce se substitue en effet au Code civil, divisant la fortune du propriétaire en deux parts : la fortune de terre et la fortune de mer, « l'armateur pouvant toujours limiter les conséquences de ses obligations à cette dernière par la faculté que lui donne cet article d'en faire abandon à ses créanciers. (Cette distinction […] a été adoptée en principe par l'ordonnance de 1681). Il est inutile d'insister sur l'historique et sur l'importance extrême de cet article 216, sans lequel, d'un commun accord, on décide

[1] « Les équipages de yachts », *Le Yacht*, N° 258, 1883, p. 53.
[2] « Les rôles d'équipage et la navigation de plaisance », *Le Yacht*, N° 247, 1882, p. 377.
[3] « Les équipages de yachts », *Le Yacht*, N° 262, 1883, p. 85.
[4] « Les équipages de yachts », *Le Yacht*, N° 261, 1883, p. 77-78.

généralement qu'il ne saurait y avoir de commerce maritime, nul ne voulant s'exposer, même couvert par des assurances d'ailleurs impossibles à établir, aux risques énormes de la mer sur la totalité de son avoir »[1]. La limitation de responsabilité dont bénéficient les armateurs professionnels est-elle applicable aux propriétaires de voiliers de plaisance ? Cette question très importante se pose avec acuité à partir des années 1910. Des cas de jurisprudence sont présentés, les tribunaux se référant tantôt au Code civil, tantôt au Code du commerce pour juger les conflits à bord des yachts[2]. Ce « conflit de loi » est toujours d'actualité aujourd'hui, le chef de bord ayant une responsabilité civile et pénale importante.

Un brevet de capitaine de yacht ?

Pour se former à la direction de leur propre yacht et surtout pour asseoir leur autorité vis à vis des membres de leur équipage, des propriétaires proposent de mettre en place une formation débouchant sur « le brevet et le titre de capitaine de yacht » :

> Si l'on objecte qu'il serait dangereux de donner ainsi, en quelque sorte légalement, au propriétaire d'un yacht, la faculté de commander à son bord en le substituant, sans restriction, aux droits que tient un capitaine régulièrement muni de ses diplômes, rien n'est plus simple que d'astreindre le propriétaire à certaines conditions déterminées de façon qu'il présente toutes les garanties désirables. On pourrait, par exemple, spécifier que ce commandement ne lui sera confié qu'à bord de son propre yacht. […] Il serait raisonnable, d'autre part, d'exiger des yachtsmen à qui serait accordé le brevet particulier, un certain degré d'instruction maritime. Enfin, l'administration s'assurerait, par tous les moyens qu'elle a à sa disposition, qu'elle a affaire à des hommes instruits, honorables et incapables d'employer, sans mesure et dans un but blâmable, l'autorité dont ils seraient investis.[3]

Contrairement à la situation française, la formation au brevet de capitaine de yacht est dispensée en Angleterre. Elle est présentée en France comme un modèle à suivre :

> Un de nos abonnés a bien voulu nous écrire pour nous prier de soumettre aux lecteurs du *Yacht* une idée que nous ne pouvons qu'approuver, car elle a déjà été émise dans nos colonnes, et, comme le dit fort bien notre correspondant, « elle aurait pour résultat, d'abord d'augmenter les capacités nautiques des yachtsmen, et, en second lieu, d'inspirer de la confiance aux équipages ; enfin, de donner plus de sécurité à la navigation de plaisance ». Il s'agirait d'un examen qui serait subi, facultativement, par les yachtsmen qui désireraient obtenir le brevet et le titre de *capitaine de yacht*. Nos lecteurs savent qu'en Angleterre, on a officiellement créé des examens de cette sorte, et que les diplômes délivrés par le Board-of-trade (yachting certificates) constituent, dans la marine de plaisance, à peu près les mêmes droits et prérogatives que ceux qui sont attachés au grade de capitaine au long cours, dans la marine du commerce. –Ce brevet d' « officier amateur » est fort recherché par les yachtsmen. […] Quant à nous, nous n'en demandons pas tant. D'abord, croyons-nous, avec notre correspondant, il nous suffirait qu'une commission sérieuse reconnue par les sociétés nautiques, délivrât des brevets qui n'auraient aucun caractère officiel, mais qui néanmoins, auraient une grande valeur pour rehausser le prestige des propriétaires des yachts vis-à-vis des équipages, et qui flatteraient légitimement leur amour-propre. [4]

[1] Albert GLANDAZ, « De l'état juridique de la navigation de plaisance sous la législation actuelle », *Le Yacht*, N° 1632, 1909, p. 395.
[2] « Jurisprudence. Le personnel des yachts », *Le Yacht*, N° 1840, 1913, p. 372.
[3] « Les rôles d'équipage et la navigation de plaisance », *Le Yacht*, N° 247, 1882, p. 377.
[4] « Le yachting français », *Le Yacht*, 1881, N° 161, p. 113.

En 1885, l'idée est débattue avec passion, suite au choix fait par un yachtsman français, M. Voizot, de passer son brevet de « capitaine de yacht » en Angleterre, celui français, de « capitaine au long cours », étant jugé inadapté à la pratique du yachting car le postulant doit avoir à son actif une longue période de navigation :

> Voici un yachtsman convaincu, intelligent et instruit, M. Voizot, qui ne veut pas se résigner à voir dans la pratique du yachting un simple passe-temps plus ou moins recommandable. Il entend faire de la navigation une étude sérieuse. Il ne veut pas, quant il prend la mer, voyager comme un simple passager, sous la conduite d'un capitaine. Il veut avoir la responsabilité de la manœuvre et posséder la science nécessaire pour faire sa route lui-même et sans le secours d'un homme de métier. Pris de cette louable ambition, il se soumet aux règlements qui exigent un examen pour obtenir le brevet qui lui permettra de remplir les fonctions qu'il tient à exercer à son bord. […] Et bien ! il n'en est pas ainsi et s'il veut obtenir en France le brevet de capitaine au long cours, il sera obligé de se soumettre à tous les règlements que comporte la matière et le voilà tenu de justifier tout d'abord de 60 mois de navigation. En vain objectera-t-on que le propriétaire d'un yacht qui veut commander son yacht ne se trouve pas dans les mêmes conditions qu'un capitaine de transatlantique ; qu'on ne saurait exiger de lui des titres spéciaux que sa situation ne lui permet pas d'acquérir ; qu'il ne sera responsable, en réalité, que de son propre navire et de l'équipage qui aura consenti à s'embarquer en connaissance de cause. [1]

La polémique enfle ; le courrier des lecteurs est prolixe. La plupart approuvent cette initiative, vantant les mérites de cette « occupation agréable » que sont les calculs de la navigation ainsi que la « légitime satisfaction » qu'ils procurent. Ils rassurent les capitaines professionnels qui, éventuellement, verraient dans ce brevet une menace à leur emploi à bord des yachts, en leur assurant qu'ils seraient toujours indispensables à bord des grands bateaux[2]. Pour certains yachtsmen, la résistance de l'administration de la Marine à l'autonomisation de la plaisance témoigne de la volonté de toute-puissance des marins professionnels désirant garder le contrôle sur le territoire maritime : « Est-ce cela la prime offerte à certains syndicats de Capitaines et Officiers de la Marine Marchande, qui n'admettent pas que le plus petit bateau prétende échapper à leur contrôle. D'après cette théorie, tout bâtiment à flot, quel qu'il soit, en dehors des bateaux de guerre, est leur bien, et le commandement doit leur être réservé. En poussant un peu plus loin dans cet ordre d'idées, le propriétaire devient un simple passager à bord de son yacht, et n'a d'autre moyen de manifester son pouvoir que de congédier son capitaine. »[3]

Les yachtsmen rappellent alors le statut spécial accordé aux anciens capitaines baleiniers et terre-neuviers, qui n'étaient pas obligés de posséder le brevet de capitaine au long cours[4]. Pourquoi ne pas étendre au yachting ce qui a été fait pour les pêcheurs ? « On pourrait remplacer les cinq campagnes d'Islande exigées des candidats par la justification de 3, 4 ou 5 années de permis de navigation de plaisance ». Ainsi, « le titre de capitaine de yacht n'aurait pas seulement pour effet de flatter l'amour-propre de ceux qui l'auraient obtenu, il aurait aussi l'avantage de donner confiance à l'équipage et, par conséquent, d'augmenter l'autorité du propriétaire sur les hommes […] sans compter la satisfaction que l'on éprouve à donner soi-même la route, à faire son point, pour peu que l'on aime à naviguer par soi-même, et non "à la façon d'une malle" »[5]. Des propositions sont faites concernant les connaissances

[1] « Le brevet de capitaine de yacht », *Le Yacht*, N° 357, 1885, p. 13.
[2] « Le brevet de capitaine de yacht », *Le Yacht*, N° 358, 1885, p. 26-27.
[3] « Les effectifs des équipages sur les grands yachts », *Le Yacht*, N° 1511, 1907, p. 115.
[4] « Le brevet de capitaine de yacht », *Le Yacht*, N° 359, 1885, p. 30.
[5] « Le brevet de capitaine de yacht », *Le Yacht*, N° 361, 1885, p. 45.

indispensables qui seraient sanctionnées par l'examen : « Le compas, les relèvements de points sur la côte, la lecture des cartes, les variations, le point estimé, la latitude par la hauteur méridienne et surtout des études pratiques. Il y aurait une distinction à faire entre ceux qui se bornent à la navigation côtière et ceux qui veulent traverser l'Océan, distinction correspondant à celle qui existe entre le cabotage et le long cours. »[1]

Six mois après le début de la polémique, la réponse de l'Administration se fait entendre. L'officialisation d'un brevet de capitaine de yacht entraînerait d'office l'appartenance des détenteurs de ce brevet à la communauté des gens de mer soumis à l'Inscription maritime : « La loi veut que tout individu naviguant à titre régulier, qu'il ait été porté sur un rôle, ou qu'il ait un brevet qui lui permette d'exercer un commandement, tombe sous le coup de l'inscription maritime. »[2] Or, le privilège principal obtenu par les yachtsmen depuis 1850 est justement le fait de pouvoir naviguer sans être soumis à ces obligations contraignantes comme, par exemple, être mobilisé dans la Marine en cas de guerre ou bien devoir effectuer un temps de navigation sur les navires de l'État. C'est donc au nom même de cette liberté de naviguer librement que le ministre de la Marine leur refuse l'officialisation d'un brevet de capitaine de yacht. En plaçant la valeur de la liberté individuelle comme supérieure, les yachtsmen perdent en retour la possibilité d'asseoir une autorité légitime auprès des marins professionnels qu'ils embarquent.

Cependant, le ministre de la Marine leur rappelle, par le biais d'une circulaire[3], qu'ils ne sont pas obligés d'employer un capitaine breveté dans le cas où ils choisissent de prendre un rôle. Ce sont les propriétaires qui exercent le commandement à bord. Par contre, s'ils désirent s'adjoindre les compétences nautiques d'un capitaine professionnel, c'est ce dernier qui exerce le commandement nautique, et non le propriétaire. Si la Circulaire du 10 août 1885 du vice-amiral ministre de la Marine M. Galiber rappelle aux yachtsmen leur droit de commander un équipage recruté avec ou sans rôle, il ne résout pas la question de la légitimité de leur autorité vis-à-vis des matelots du bord.

La question de la création d'un brevet de capitaine de yacht est close. Elle réapparaît en 1898 lorsqu'en Angleterre, le brevet facultatif de capitaine de yacht permet de garantir la compétence des propriétaires aux yeux des assurances[4]. Une proposition est faite en 1899 au sujet d'un éventuel « brevet d'officier de la marine de plaisance », à valeur honorifique, calqué sur celui d'officier de la marine marchande[5]. Cette proposition reste lettre morte ; elle ne déchaîne pas les passions comme en 1885.

Bien au contraire, lorsqu'en 1907 l'Administration propose une loi sur la réglementation des effectifs à bord des yachts, les yachtsmen considèrent comme dangereuse l'idée d'un examen auquel ils seraient soumis. Pourquoi manifestent-ils tant de défiance alors que leurs aînés étaient si favorables à l'idée d'un diplôme certifiant leurs compétences nautiques ? En fait, la proposition faite par les pouvoirs publics n'est pas la mise en place d'un brevet de capitaine ou d'officier, mais celle d'un permis semblable à celui des automobilistes car, « à l'heure actuelle, il n'existe aucune garantie de capacité ni aucune responsabilité pour la navigation de plaisance quelle qu'elle soit »[6]. Cet examen ne sanctionnerait pas leur appartenance au monde maritime. Au contraire, il assimilerait les conducteurs de yachts à leurs homologues routiers. Or, pour les yachtsmen, cette comparaison est insupportable :

[1] « Le brevet de capitaine de yacht », *Le Yacht*, N° 374, 1885, p. 184.
[2] « Le brevet de capitaine de yacht », *Le Yacht*, N° 392, 1885, p. 397.
[3] « Le commandement des yachts », *Le Yacht*, N° 393, 1885, p. 409.
[4] « Le commandement des yachts en Angleterre », *Le Yacht*, N° 1034, 1898, p. 6.
[5] « Au sujet du brevet d'officier de la marine de plaisance », *Le Yacht*, N° 1099, 1899, p. 154-155.
[6] « La future réglementation du yachting en France », *Le Yacht*, N° 1516, 1907, p. 203-204.

> Donc, nous voici à la veille d'avoir à subir un examen, à la suite duquel on nous donnera un brevet quelconque, pas sans doute celui de capitaine, ce serait trop beau, pas non plus celui d'officier, mais quelque vague parchemin sans titre trop alléchant, quelque chose comme un *Certificat d'études navales primaires* ou un *Permis de conduire* analogue à celui des automobilistes, soit dit sans vouloir aucunement plaisanter ces derniers dont beaucoup sont d'ailleurs des nôtres. Eh bien, j'ai le regret sur ce point de ne pas être de l'avis de M. le ministre de la Marine, aucune analogie n'est possible entre les automobilistes et nous et cela pour les raisons suivantes. Rien n'est plus facile que de se rendre compte, par un examen d'une durée très limitée, de la capacité d'un conducteur de voiture […]. En navigation il en va d'autre manière, et ici nous sommes en présence d'un dilemme. Ou l'examen sera superficiel et sans garanties, ou il sera sérieux et concluant. Dans le premier cas, il sera non seulement inutile, mais nuisible […]. Dans le second cas, c'est bien simple, il n'y a rien à innover, il faut prendre tout simplement les examens existants, long-cours et cabotage, et les prendre *au complet*, c'est-à-dire *avec les conditions de navigation exigées* […]. On avouera que cette solution radicale n'est justifiée par rien et M. Le Cour-Grandmaison a pu très justement dire au ministre dans sa réponse : « Il est à remarquer que, jusqu'ici il n'y a pas d'exemple qu'un yacht ait, en navigant, causé une avarie ou un accident quelconque, soit à lui-même, soit à des tiers ; ce qui prouve que l'état de chose antérieur présentait, au point de vue de la sécurité, toutes les garanties désirables ».[1]

Dans les années suivantes, la question de la responsabilité du propriétaire vis-à-vis de son bateau et des tiers, passagers ou non, remplace peu à peu celle de la légitimité de son autorité. Dans la période d'entre-deux-guerres, les difficultés économiques incitent de plus en plus de propriétaires à naviguer sans équipage professionnel. Il s'agit alors de trouver un équipage amateur formé à la navigation à voile. C'est dans les années trente qu'apparaissent les premières initiatives de formation à la voile par les sociétés nautiques ou bien les mouvements d'éducation de la jeunesse. Ces formations ne sont pas sanctionnées par un diplôme. Cependant, jusque dans les années cinquante, la plupart des propriétaires de yachts employait au moins un professionnel, celui-ci relayant alors le propriétaire lorsque ses compétences s'avéraient insuffisantes. Dans la période d'après-guerre, la navigation de plaisance connaît un développement important. Elle est amicale ou familiale : le propriétaire doit alors assurer seul, vis-à-vis de ses amis ou de sa famille, la responsabilité de la conduite du bateau. Les écoles de croisière se développent alors, comme le Centre nautique des Glénans. Les formations proposées semblent efficaces ; peu d'accidents sont à déplorer. Le *Cours de navigation des Glénans* bénéficie d'une telle autorité que ses utilisateurs le nomment « la bible ». L'idée d'un examen obligatoire est donc considérée par les plaisanciers comme inepte et, pire, comme une atteinte à leur liberté.

Cependant, l'administration française de la Marine n'a pas renoncé à ce projet, souhaitant contrôler ces navigateurs de plus en plus nombreux à user du territoire maritime. En 1963, le ministre des travaux publics et des transports lance l'idée de la création d'un « brevet de plaisance » en vue d'assurer une meilleure prévention des accidents en mer. La sociologue Cécile Créac'h analyse les réactions des chroniqueurs du journal *Le Yacht* :

> Ce brevet est perçu comme le seul moyen d'éviter la présence de tous ceux qui renoncent à faire un effort intellectuel en suivant des cours de navigation. Outre le fait de réserver l'activité à ceux qui possèdent les « savoir-naviguer » exigés par la pratique, le brevet doit également permettre de « *retrouver les places à quai dans les ports saturés et les criques désertes* ». Autour des années 1960, le débat est animé mais la décision finale est prise en

[1] G. CLERC-RAMPAL, « La future réglementation du yachting en France », *Le Yacht*, N° 1516, 1907, p. 204.

> faveur du Conseil national de la plaisance dont les membres considèrent abusive cette idée de brevet qui porte atteinte à la « notion de liberté ».[1]

L'idéologie de la liberté et de l'égalité est plus forte que la menace représentée par l'ouverture de la pratique à de nouveaux venus. La jeune revue *Bateaux*, créée en 1958, n'évoque pas ce débat. Contrairement au journal *Le Yacht*, elle se définit comme la revue de ceux qui accèdent au nautisme : « Il ne s'agit plus d'entretenir un culte entre initiés ou de poursuivre un mythe disparu, mais de faire accéder tous ceux qui le veulent à une forme d'activité sportive, la plus belle, la plus complète peut-être… […] "Bateaux" veut être le guide de ceux qui accèdent à la voile. Il veut se mettre à la place de ceux qui ne savent pas encore. Il veut aider à se perfectionner ceux qui savent déjà. »[2]

En 1978, le journal *Le Yacht* a disparu. La rédaction de la revue *Bateaux* proteste à son tour vivement contre un nouveau projet de permis venant du gouvernement : « **Encore un projet de permis**. Presque chaque année, le secrétariat général de la marine marchande cherche à créer un permis pour les voiliers. À chaque fois, l'administration se heurte aux protestations des plaisanciers, largement soutenus par toute la presse. Et aussitôt, on fait machine arrière »[3] :

> **NON AU PERMIS**. Certains ont pu prêter à la Marine marchande le noir dessein de profiter de l'émotion soulevée par l'échouage du pétrolier libérien sur les côtes bretonnes pour relancer la vieille affaire du permis voile. Il faut rétablir la vérité en précisant que le projet avait été soumis quinze jours avant cette catastrophe, à l'avis du Conseil supérieur de la navigation de plaisance. […] La nouvelle formule proposée présente le seul avantage de s'inscrire dans un cadre administratif déjà existant, ce qui ne suffit pas à expliquer cet acharnement à restreindre la dernière liberté laissée aux utilisateurs de voiliers de se déplacer à leur gré, à des vitesses de piétons. Aucun fait nouveau ne permet en effet de penser que l'instauration d'un tel permis exercerait une quelconque incidence sur la sécurité des plaisanciers. L'argument d'après lequel les pilotes de bateaux à moteur sont déjà astreints à un examen peut être considéré comme sans fondement et ne justifie en rien la proposition d'une mesure analogue pour la voile dont les problèmes diffèrent totalement. […] Seul un effort de formation et d'information est en mesure d'agir efficacement pour éviter l'augmentation des accidents des voiliers habitables. Tous les colloques sur la sécurité en mer auxquels nous avons assisté aboutissent à la même conclusion. Compte tenu de l'accroissement considérable du parc français, le risque n'a pas augmenté en valeur relative, bien au contraire. […] Quelles sont donc les raisons d'une sollicitude aussi encombrante ? A qui profite le crime ? [4]

Les avis donnés par le Conseil supérieur de la navigation de plaisance ont, depuis, toujours été opposés au projet d'un permis de naviguer à la voile. Les pouvoirs publics les ont toujours suivis dans cette voie. La libéralisation de la conduite du voilier s'est accentuée du fait de la définition du voilier : « Auparavant, un bateau était considéré comme voilier si la surface de voilure était supérieure à la puissance réelle du moteur embarqué »[5]. Ainsi, en 1978, un permis moteur était nécessaire quand le rapport de la surface de voilure à la puissance du moteur auxiliaire dépassait un certain seuil. Par contre, « aujourd'hui, il n'y a

[1] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers : enjeux culturels des modes d'appropriation de la navigation…, op. cit.,* p. 176.
[2] « Cinq ans déjà… », *Bateaux*, N° 61, 1963, p. 47.
[3] « Non au permis », *Bateaux*, N° 240, 1978, p. 104.
[4] *Id.*, p. 89.
[5] Antoine SEZERAT, « Naviguez bien équipé. Etre en règle, Naviguer en sécurité, gagner en confort *»…, op. cit.,* p.8.

plus de référence à la motorisation mais au déplacement du navire relatif à la surface de voilure ».

Les voiliers contemporains peuvent ainsi être équipés de moteurs très puissants tout en restant considérés comme des voiliers. De ce fait, leurs propriétaires sont exemptés de permis moteur. En effet, quelle que soit la puissance motorisée à bord, le conducteur du voilier est dispensé de permis : « Il n'est pas exigé de titre de conduite pour les navires de plaisance à voile même équipés d'un moteur auxiliaire » ; seul « un titre de conduite est obligatoire pour piloter en mer un navire de plaisance à moteur lorsque la puissance réelle du ou des moteurs est supérieure à 4,5 KW (6 CV). Il existe trois titres – depuis 1993 - : la carte mer – jusqu'à 5 milles d'un abri pour un navire propulsé par un moteur de 6 à 50 CV, le permis côtier - jusqu'à 5 milles d'un abri pour un navire propulsé par un moteur de plus de 50 CV et le permis hauturier - pour toute navigation au-delà de 5 milles »[1]. Néanmoins, en 2002, *Le Cours des Glénans* recommande aux « voileux » de passer les permis moteur, « même si on ne prévoit de faire que de la voile. Ils permettent de connaître, au minimum, la signification des marques : balises, feux, ainsi que les signaux sonores et les règles de barre et de route, tout en s'initiant aussi aux manœuvres et au code international des pavillons maritimes »[2].

Si les plaisanciers et leurs représentants s'opposent très largement à l'obligation de passer un permis de navigation de croisière en voilier habitable, la question de la formation, notamment des nouveaux venus, apparaît cependant comme un problème. Les « anciens » ne cessent d'évoquer avec nostalgie la plaisance d'autrefois, et chacun critique ces nouveaux plaisanciers qui ne savent pas naviguer. En 1985, *Bateaux* consacre un éditorial à cette question :

> Notre enquête sur les écoles de croisière met singulièrement en lumière la pauvreté de l'enseignement de la navigation à la voile en France. La voile sportive n'est pas ici en cause […]. Il en va en revanche bien différemment pour une large part des plaisanciers qui, à l'âge adulte, achètent un voilier de croisière pour partir à la découverte de la mer dont ils n'ont, jusque là, aucune connaissance sérieuse. Les formalités réglées, c'est, dès la sortie du port, la responsabilité de chef de bord qui incombe à un débutant dont l'équipage se limite bien souvent à sa famille. Un ami vient parfois donner quelques conseils qui permettront avec la lecture d'articles et d'ouvrages techniques, de progresser peu à peu. Une lente formation ponctuée de maladresses que les plus énergiques veulent réduire par un stage en école de croisière. Mais la déception est parfois grande […]. On pourrait pourtant, dans un cadre purement privé, l'Etat n'ayant naturellement aucun rôle à assumer dans la distraction des Français, imaginer l'organisation de stages intensifs à la mer […]. Cela suppose naturellement une juste rétribution et c'est là où réside la difficulté. Bien des plaisanciers sont prêts à de lourds sacrifices pour l'achat d'un voilier et de son équipement, mais dès qu'on parle de formation les bourses se referment. […] Résultat, chaque été, nombreux sont les appels de détresse dès qu'un coup de vent imprévu balaie le littoral, et, au-delà de la limite des 5 milles, les voiliers de croisière se font bien rares. La vraie navigation ne s'apprend pas à la sauvette. [3]

Aujourd'hui, bien que le rôle du chef de bord soit considéré comme indispensable à la sécurité du bateau et de son équipage, aucune formation ne prépare le nouveau venu à ses nouvelles responsabilités, ses droits et ses devoirs. Celle-ci serait en effet considérée comme un obstacle au sentiment de liberté retrouvé en mer, à l'origine du désir de naviguer. La réglementation entrée en vigueur en 2008 accentue d'ailleurs les responsabilités du chef de

[1] « Titres de conduite», p. 97 in : *Bloc Marine*, Marseille, Interval Editions, 2005.
[2] « La navigation en mer », p. 874-877 in : *Le Cours des Glénans*, Paris, Seuil, 2002, p. 874.
[3] « La navigation à la sauvette », *Bateaux*, N° 324, 1985, p. 87.

bord en matière de sécurité. Pour les législateurs, cette mesure devrait inciter les plaisanciers à se former.

Diriger son propre navire au nom de la liberté a toujours été un combat pour les adeptes de la navigation pour le plaisir. Il s'agit d'être libre à bord, « seul maître après Dieu ». La référence à l'ordre divin destitué par la République au nom même d'un de ses principes apparaît paradoxale. Est-ce une nostalgie de l'Ancien Régime ? On peut l'interpréter comme la nécessité, pour les plaisanciers souhaitant rompre avec la société d'à terre, décevante en regard du mythe républicain, de se situer dans un ordre dépassant l'ordre social. L'immensité de l'espace marin représente alors le nouveau territoire sur lequel pourrait vraiment se réaliser l'utopie individualiste.

La liberté d'être son propre maître à bord se heurte aux nécessités d'employer un équipage et de s'en faire obéir. Comment asseoir son autorité auprès de marins professionnels plus expérimentés ? Le titre de brevet de capitaine de yacht, tout d'abord revendiqué au 19e siècle est ensuite délaissé, associé alors à une nouvelle entrave administrative. Le développement de la croisière familiale et amicale dans les années trente permettra de réaliser pleinement le mythe individualiste, la famille représentant l'unité sociale naturelle.

2) Les matelots du capitaine

Si les yachtsmen de la fin de 19e siècle ont le droit de diriger seuls leurs voiliers, en mer, pour le plaisir, échappant ainsi à la législation maritime de la navigation professionnelle, les équipages sont divers. Certains manient seuls de petits yachts. D'autres commandent eux-mêmes leur embarcation mais emploient un ou plusieurs marins professionnels, pour les aider à manœuvrer. Malgré l'idéal de navigation en solitaire prôné dans les colonnes du *Yacht*, des propriétaires préfèrent laisser la responsabilité et la charge du commandement et de la manœuvre à un équipage professionnel constitué d'un capitaine et de matelots. Chaque organisation présente des avantages et des inconvénients décrits avec soin dans la presse et les ouvrages nautiques.

Joies et misères d'un équipage professionnel

Le yachtsman André Petitcolin dédicace son récit de navigation à son capitaine ainsi : « À mon brave capitaine et ami Layec. » En effet, ce sont les compétences de ce dernier qui lui permettent de se détendre à bord du *Béniguet* et de goûter aux joies de la croisière :

> Je m'éveille avec cette exquise sensation du bien-être et de la quiétude après le sommeil calme qui détend le corps, rend si léger et si dispos qu'on se sent au cœur toutes les joies et tous les courages. La lumière emplit le yacht ; je fais ouvrir les portes et les claires-voies ; l'air pénètre dans sa fraîcheur et sa pureté. Rien ; je ne pense à rien qu'à ce qui touche l'eau. J'éprouve une détente, un apaisement extraordinaire à l'irritation des conventions qui nous harcèlent dans le monde ; je me sens affranchi des obligations sociales dont le tourbillon nous assaille avec une telle violence, une telle continuité, qu'on ne peut se reprendre, penser pour soi tranquillement, classer ses idées, ni même souvent en avoir. […] Le *Béniguet*, c'est lui [le capitaine Layec], et lui, c'est le *Béniguet* ; il en est l'âme, c'est lui qui le rend ce qu'il est ; ils ne font qu'un, incorporés l'un dans l'autre ; je ne les conçois pas séparés.

> Et ce qu'éprouve Layec, je l'éprouve, moi aussi, tant nous nous ne pouvons vivre dans un bateau sans le faire nôtre ; l'adaptation est telle que tout ce qui lui arrive se répercute en nous et que nous le sentons comme si nous étions touchés nous-mêmes. [1]

Les relations qu'entretient le propriétaire avec son capitaine apparaissent fusionnelles. C'est grâce au capitaine Layec, le « vrai marin », qu'André Petitcolin peut s'approprier le monde de la mer qui lui est originairement étranger. Layec est « l'âme » du bateau. Il joue un rôle de médiateur entre le propriétaire, le monde maritime et le navire. Cependant, les relations idylliques décrites ici ne correspondent pas toujours à celles qu'un propriétaire noue avec son équipage. C'est ainsi que le yachtsman anglais Mac-Cullen en est venu à naviguer seul sur l'*Orion,* vingt ans plus tôt :

> M. Mac-Cullen, auteur de cette publication, possède un yawl de 19 tonneaux, dont il donne sa description dans sa préface. Il a commencé par se rendre à Cherbourg avec un équipage de deux hommes. Mais là, fatigué de leur insubordination et de leur paresse, il se résout à les débarquer, et l'idée lui vient de démontrer à tous que, loin d'être accablé de travail, ses matelots, à eux deux, ne faisaient pas la besogne d'un seul : il va appareiller, seul, dans son dix-neuf tonneaux, avec quatre voiles au moins à manœuvrer, grand' voile, trinquette, foc et tapecu. – L'entreprise offre quelques difficultés : elles ont heureusement été surmontées. [2]

Tous les amateurs français ne suivent cependant pas l'exemple du yachtsman anglais. Diriger seul un yacht de 19 tonneaux n'est pas à la portée de tous. C'est un exercice difficile, tant moralement que physiquement – « Le journal de bord se termine par ce détail personnel tout anglais : " Pendant ces quelques jours, j'ai perdu deux à trois livres de mon poids ; mais je les ai recouvrées, et avec intérêts, dans les quelques semaines qui ont suivi " ».

Ainsi, jusque dans les années trente, la plupart des yachts sont menés avec un ou plusieurs matelots, marins professionnels rémunérés. En 1879, le *Guide pratique du yachtsman* définit le nombre d'hommes d'équipage en fonction du tonnage du bateau, du genre de navigation et… de la fortune du propriétaire. Jusqu'à 10 tonneaux, le propriétaire peut se contenter généralement de deux hommes. Parmi eux peuvent figurer le capitaine et un ami, amateur ; ou bien un mousse : « En prenant un mousse, vous pouvez, sans trop charger votre budget, renforcer votre équipage fort utilement. » Même sur un bateau de plus de 10 tonneaux, il convient de « limiter son équipage au strict nécessaire » :

> Par exemple, trois hommes, dont le capitaine et un mousse, car nous supposons que notre amateur tiendra la barre aux entrées ou aux sorties de port, laissant ainsi toute liberté de mouvement à tout son monde ; s'il est seul, cet équipage sera suffisant à toute rigueur ; s'il a à son bord quelques amis, amateurs comme lui, ils mettront certainement la main aux drisses, et seront un utile appoint aux hommes du bord ; car, dans notre opinion, le vrai yachtsman ne doit pas rougir de faire lui-même les manœuvres, quand il est nécessaire ; c'est en sachant être tour à tour matelot, timonier et capitaine qu'il arrivera à posséder son art. Il en sera récompensé en goûtant infiniment plus de plaisir, dans ce noble exercice, que s'il était simple passager à son bord ou à celui d'amis.[3]

La place du capitaine est donc délicate lorsque le propriétaire se garde la direction du yacht. En effet, il devra accepter l'autorité du yachtsman et devenir « une sorte de maître d'équipage, auquel le propriétaire délègue le soin de maintenir la discipline et le bon ordre ».

---

[1] André PETITCOLIN, *La vie de la mer*, Paris, Plon, 1901, p. 13, 68.
[2] « L'Orion », *Le Yacht*, 1879, N° 75, p. 319.
[3] « Guide pratique du yachtsman », *Le Yacht*, N° 73, 1879, p. 306-307.

Sur les petits yachts, ce capitaine sera le plus souvent un patron-pêcheur. Il est la personne intermédiaire entre le propriétaire et les hommes d'équipage : « Il en sera flatté, car cela assurera sa prépondérance sur l'équipage, et le propriétaire y gagnera de se décharger sur lui d'une foule de choses ou ennuyeuses ou désagréables ; en même temps que l'importance du capitaine en sera augmentée, le prestige du propriétaire en sera d'autant plus sûrement gardé. »[1]

La situation du propriétaire-capitaine est difficile : il s'agit donc, pour cet amateur, de commander un équipage professionnel (souvent plus compétent que lui), tout en conservant une autorité légitime. Comment faire ? Le yacht « n'est pas comme un navire de guerre ou de commerce ; les punitions que l'on a à sa disposition se résument en une seule, le renvoi en cas d'infraction grave, et peut être les retenues sur les salaires, si l'on a eu le soin de faire entrer cette clause dans l'acte d'engagement »[2]. À bord de ces navires de plaisance dirigés par leur propriétaire amateur ayant une autorité sur un équipage professionnel, la situation sociale est complexe. En effet, l'articulation des autorités respectives du propriétaire et du capitaine professionnel n'est pas bien définie aux yeux de tous. Citadin bourgeois, pêcheur, matelot du commerce ou de la marine de guerre, patron ou capitaine, ils ne partagent pas la même culture maritime :

> Réunir sur un même bord des hommes qui ne se connaissent pas, qui ne croient pas – nous en sommes encore là en France – que le service à bord d'un yacht puisse être aussi sérieux et aussi digne de considération que sur tout autre bâtiment, leur donner pour capitaine un simple maître au bornage qui n'aura à bord que le second rang, puisqu'il restera placé sous l'influence directe du propriétaire, maintenir la discipline au milieu d'un personnel dans lequel les rôles ne sont pas définis, tenir compte des préséances – qu'on nous pardonne ce mot un peu trop imposant – dans un espace restreint qui ne permet pas de donner à chacun la place qui convient à son rang, sont autant de petits problèmes dont la solution demande chez celui qui veut les résoudre, beaucoup d'intelligence, de tact et surtout de patience. [3]

Bien que les pouvoirs dont dispose le propriétaire ne soient pas comparables à ceux d'un capitaine du commerce ou d'un patron professionnel sur leurs bords, il lui est conseillé d'appliquer sur son yacht une discipline calquée sur celle des navires militaires, comme le système des quarts, les permissions, le port de vêtements uniformes et le respect d'une certaine étiquette valorisant propreté, élégance et discrétion. Une solution envisagée est l'emploi exclusif de marins d'État : « Il conserveront les habitudes d'ordre, de régularité et de respect de l'autorité qu'ils ont contractées sur les navires de guerre, et, heureux d'échapper au pénible labeur de la pêche ou aux longs voyages qui les séparent pour longtemps de leur famille sur les bâtiments du commerce, ils arriveront peu à peu, le nombre de yachts augmentant sans cesse, à former ce personnel spécial que nous envions à nos voisins. »[4] Cependant, en 1898, le ministre de la Marine adresse aux agents de l'administration une circulaire reprenant le contenu de celles de 1874 et 1890 et rappelant que « les équipages des navires de plaisance devaient éviter avec soin tout ce qui pourrait rappeler l'uniforme des officiers de marine »[5].

La Circulaire du ministre de la Marine du 10 août 1885 met les yachtsmen face à leur ambivalence : s'ils veulent commander leur yacht, pourquoi employer les services d'un capitaine ? Prendre un rôle d'équipage pour faire bénéficier les marins de la demi-solde ne les

[1] « Guide pratique du yachtsman », *Le Yacht*, N° 74, 1879, p. 309-310.
[2] *Id.*
[3] « Les équipages de yachts », *Le Yacht*, N° 258, 1883, p. 53.
[4] *Id*.
[5] « Circulaire au sujet de la tenue des officiers qui n'appartiennent pas à la marine militaire », *Le Yacht*, N° 1056, 1898, p. 272

oblige nullement à embaucher un capitaine breveté et à renoncer à leur commandement.[1] Ils n'ont qu'à commander vraiment leur navire eux-mêmes, sans capitaine. Dans le cas contraire, ils devront se soumettre à l'autorité nautique du professionnel rémunéré. Ce dernier ne peut faire office de maître d'équipage d'un amateur. Les propriétaires qui souhaitent commander eux-mêmes leurs yachts devront exercer leur autorité seuls, sans l'aide ni d'un capitaine, ni du prestige de l'uniforme de la marine de guerre, ni d'une administration qui garantirait leurs compétences et leur délivrerait un brevet de capitaine de yacht.

Au tournant du siècle, les lois sociales compliquent l'embauche de matelots : « La loi du 9 avril 1898, concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail, va être en vigueur le 1er juin 1899. Elle préoccupe à juste titre tous ceux qui emploient des travailleurs. Il n'est pas sans intérêt de déterminer avec précision quelle situation est faite par cette loi aux marins, et, par suite, aux armateurs et aussi aux propriétaires de yachts. »[2] Le propriétaire de yacht doit-il contracter une assurance supplémentaire ? Dans quelle mesure sa responsabilité est-elle engagée ? De quelle législation dépend-il : du Code civil ou de celui du commerce ? Bénéficie-t-il de la limitation de responsabilité de l'article 216 du Code du commerce ? [3] L'emploi de marins professionnels apparaît comme une entrave à la liberté de naviguer. Au début du 20e siècle, les équipages composés exclusivement d'amateurs apparaissent comme une solution.

Les équipages d'amateurs

Les équipages professionnels sont difficiles à recruter lorsque le propriétaire ne désire pas prendre un rôle afin d'échapper aux multiples contraintes qui y sont attachées. De plus, l'administration conteste régulièrement aux yachtsmen leur légitimité : après leur avoir refusé la possibilité de passer, comme en Angleterre, un brevet qualifiant de capitaine de yacht (1885), elle exige, en 1907, que les yachtsmen se soumettent à un examen afin d'obtenir « des garanties » sur leurs compétences nautiques. Si le permis de plaisance, obtenu en 1862, dispense tous les yachtsmen, quel que soit le type de navigation effectué, du rôle d'équipage et de ses contraintes, ces derniers peuvent néanmoins choisir d'en prendre un afin de s'assurer un recrutement plus facile. Or, en 1883, l'administration maritime leur conteste le droit de prendre un rôle d'équipage pour cause « d'abus ». En effet, la navigation de plaisance est-elle une vraie navigation ? Les marins qui y seraient employés peuvent-ils compter leurs jours de plaisance comme des navigations effectives leur permettant de toucher la demi-solde ? Les lois sociales apparaissent comme de nouvelles contraintes au recrutement de marins professionnels. De plus, la question de la responsabilité du propriétaire n'est pas claire, la plaisance se situant dans un "entre-deux-lois" terrestre et maritime.

De plus, l'idéologie plaisancière valorise la conduite du navire par son propriétaire. Les navigateurs solitaires apparaissent comme des héros du mythe moderne de l'individu, « être de raison, idéal moral universaliste […] propre à la société moderne individualiste »[4]. Seuls à bord, résistant aux forces de la nature grâce à leurs savoirs et savoir-faire nautiques et à une technique sans cesse en « progrès », ils incarnent la figure de l'homme occidental indépendant et libre.

[1] « Le commandement des yachts. Circulaire du ministre de la Marine », *Le Yacht*, N° 393, 1898, p. 409.
[2] Henri BONNET, « Loi sur les accidents de travail et la navigation », *Le Yacht*, N° 1102, 1899, p. 185-186. Cf. N° 1191, 1193, 1518, 1623.
[3] Albert GLANDAZ, « De l'état juridique de la navigation de plaisance sous la législation actuelle », *Le Yacht*, N° 1632, 1909, p. 395-396.
[4] Irène THÉRY, *La distinction de sexe …, op. cit.,* p. 70.

Le début du 20e siècle ne favorise donc pas le développement d'un yachting avec équipage. Les équipages d'amateurs seraient-ils la solution aux problèmes posés par le recrutement d'équipages professionnels ? De plus, l'adoption de la nouvelle jauge internationale (JI) de 1906 entraîne la construction de yachts chers et peu habitables car conçus pour la régate ; les « jeunes gens » préfèrent s'adonner à d'autres loisirs de pleine nature comme le canoëing, la bicyclette[1] ou le camping[2].

Dans les années vingt, le problème du recrutement d'équipages professionnels s'amplifie du fait de la disparition progressive de la navigation à voile dans les marines professionnelles. Les équipages ne sont donc plus formés aux manœuvres à la voile :

> Un yacht tel que je le décris, brick-goélette ou trois-mâts, demande à être manœuvré correctement, comme l'étaient autrefois les navires de guerre, au temps de la glorieuse marine à voiles. Il y a seulement trente ans, à l'époque où je naviguais au commerce, il eût été facile de recruter officiers et équipage pour un yacht pareil. Aujourd'hui, je crois que ce serait très difficile. La regrettable diminution de valeur professionnelle que l'on peut remarquer chez nos matelots se fait surtout sentir lorsqu'il s'agit de navigation à voiles. Les officiers eux-mêmes, dont beaucoup n'ont été que sur des vapeurs, sont au point de vue de la manœuvre inférieurs à leurs devanciers.[3]

En 1928, le yachtsman Raymond Recouly déplore la difficulté à recruter un bon équipage. Or, « la question des équipages prime tout » : sans un bon équipage, il n'est pas possible de naviguer. Il propose alors de constituer « un répertoire à peu près complet des hommes actuellement disponibles », ainsi que la définition d'un « salaire raisonnable, uniformément appliqué »[4]. Il s'agit de répondre à la « crise des équipages », responsable de la défection pour le yachting : « Un de nos amis, ayant acheté un fort joli yacht l'année passée, vint nous apprendre ces temps-ci qu'il désirait s'en défaire. Comme je lui demandais pourquoi : "J'ai eu trop d'ennuis, me répondit-il, avec mon équipage. La vie est courte. Je désire qu'elle ne soit pas empoisonnée par des affaires de patron et de matelots. C'est pourquoi je vends mon bateau" »[5].

Outre la constitution d'un répertoire de matelots professionnels, une solution adoptée consiste à naviguer avec un équipage d'amateurs. En 1928, il paraît encore évident que « le professionnel offre beaucoup d'avantages » : il donne une « grande sécurité pour la navigation » et peut aussi être le « gardien du bateau dans les ports » pendant que les propriétaires visitent la ville ou « partent en excursion à l'intérieur ». Cependant, l'idée d'un équipage amateur fait son chemin : « Il faut aussi que l'équipage connaisse bien la manœuvre, surtout s'il n'y a pas de professionnels à bord ». « Tout yachtsman peut, en s'aidant des divers manuels publiés sur la question, devenir un bon navigateur pour son yacht. Il en éprouvera une grande joie ». Pour une navigation à l'estime, « un équipage constitué est nécessaire. Il n'est pas indispensable qu'il soit salarié. Il peut l'être en totalité ou en partie, mais il faut que chacun ait un emploi défini et en connaisse bien les devoirs. Le rôle le plus important est celui de patron. Je le mets sur le même pied que celui du navigateur et j'aurais une tendance à le considérer comme plus important. […] Un amateur peut remplir ce rôle dans de très bonnes conditions »[6].

---

[1] Catherine BERTHO-LAVENIR, *La roue et le stylo… , op. cit.*.

[2] *Habiter la nature ? Le camping* / sous la direction d'Olivier Sirost, revue trimestrielle Ethnologie française, T. XXXI, N° 4, 2001.

[3] M. CLERC-RAMPAL, « Conseils aux jeunes yachtsmen et renseignements. Le yacht de croisière », *Le Yacht*, N° 2056, 1922, p. 394.

[4] Raymond RECOULY, « Les équipages et le yachting », *Le Yacht*, N° 2341, 1928, p. 49.

[5] Raymond RECOULY, « L'année 1928 et le yachting », *Le Yacht*, N° Hors-série du Salon nautique, 1928.

[6] A. MAUGIN, « A la voile : croisières et courses croisières », *Le Yacht*, N° Hors-série du Salon nautique, 1928, p. 47-48.

En ces temps de crise économique, en Angleterre, seuls « les riches peuvent continuer à s'offrir le luxe du yachting ». Du coup, « les bateaux les plus recherchés sont ceux qui n'exigent qu'un faible équipage, ou même pas d'équipage du tout. Les yachts à moteur ont pour cette raison, sur les yachts à voile, un avantage de plus en plus grands. Beaucoup d'Anglais les manœuvrent sans marins professionnels, faisant des membres de leur famille, des amis, tout le travail du bord. Les amateurs se substituent aux professionnels. »[1] Les équipages d'amateurs apparaissent comme la solution au difficile problème de l'équipage professionnel rare et coûteux.

Pour le yachtsman G. Clerc-Rampal, ces amateurs sont même ceux entre les mains desquels repose la conservation de la tradition de la navigation à voile : « Le salut est tout entier dans les jeunes, dans les amateurs, qui doivent à tout prix étudier la voile, la pratiquer, l'employer en toutes circonstances, en tous lieux, en tous temps. Et c'est avec ces équipages d'amateurs, ardents, convaincus, sportifs dans la plus haute acception du terme qu'on obtiendra ce résultat. »[2]

Ce ne sont plus des répertoires de matelots professionnels qu'il faut organiser, mais des listes d'amateurs, des « volontaires » pour naviguer sur le bateau des autres. Le recrutement se veut large :

> Mais ces équipages d'amateurs, comment les recruter ? D'abord par rayonnement, chacun autour de soi, parmi ses amis, ses connaissances, ses relations et les amis de ses amis jusqu'à la plus lointaine filiation. […] Seulement, il faut chercher partout, et non pas seulement compter sur les jeunes favorisés de la fortune qui trouvent un yacht tout gréé dans leurs souliers de Noël. D'une part, nous avons les propriétaires de yachts, d'autre part les jeunes néophytes ; il s'agit de les faire se rencontrer. Le journal *Le Yacht* est tout indiqué pour cela. […] D'une lettre que j'ai reçue, je détache ces lignes qui me paraissent constituer la première annonce de la nouvelle rubrique : « Je suis professeur de collège, disposant de deux mois et demi de vacances en été. Au physique : 1 m 70, 75 kilos, très sportif, nage, course, montagne. Age 24 ans et demi. Certaine pratique du matelotage et de la voile sur petits bateaux. Je désirerai embarquer sur un yacht comme apprenti volontaire.[3]

La proposition de G. Clerc-Rampal suscite diverses réactions. Certains disent pratiquer cette formule depuis longtemps alors que d'autres s'interrogent sur la question de la responsabilité du propriétaire vis-à-vis des amateurs. La question du logement à bord se pose également : les matelots étaient logés à l'avant, dans le poste, à l'aménagement sommaire. Les amateurs accepteront-ils ces conditions de vie ? Faut-il les accepter à la table du propriétaire ? Pourquoi ne pas créer des associations de propriétaires pour l'achat et l'entretien d'un yacht à utilisation collective ? [4]

La disparition des équipages salariés a une conséquence directe sur les plans d'aménagement des voiliers. Le poste d'avant, qui leur était destiné, doit-il être maintenu ou bien transformé en « cabine d'amis »[5] ? La cuisine, qui était située dans le poste, n'a plus rien à y faire. On observe alors sur les plans des voiliers, dès 1936, la disposition toujours en vigueur aujourd'hui, plaçant la cuisine au centre du bateau, en bas de la descente.

Les chantiers G. de Coninck et Cie, de Maisons-Laffite, conçoivent les plans d'un voilier de 12 mètres de longueur à moteur auxiliaire : « Bien des amateurs recherchent aujourd'hui un bateau de plaisance simple, robuste, très logeable, permettant de vivre à bord pendant les vacances et réalisant de ce fait de sérieuses économies, sans avoir à employer un

[1] Raymond RECOULY, « L'Angleterre et le yachting », *Le Yacht*, N° 2513, 1931, p. 298-299.
[2] G. CLERC-RAMPAL, « Les équipages d'amateurs », *Le Yacht*, N° 2495, 1931, p. 29.
[3] *Id.*
[4] G. CLERC-RAMPAL, « Le yachting et les amateurs », *Le Yacht*, N° 2497, 1931, p. 66.
[5] H. DERVIN, « Pour les amateurs de croisière », *Le Yacht*, N° 2773, 1936, p. 322.

salarié à bord pour l'entretien. […] Par ses formes et ses proportions, ce bateau sera particulièrement marin et permettra d'entreprendre des croisières, même de longue durée, le long des côtes »[1].

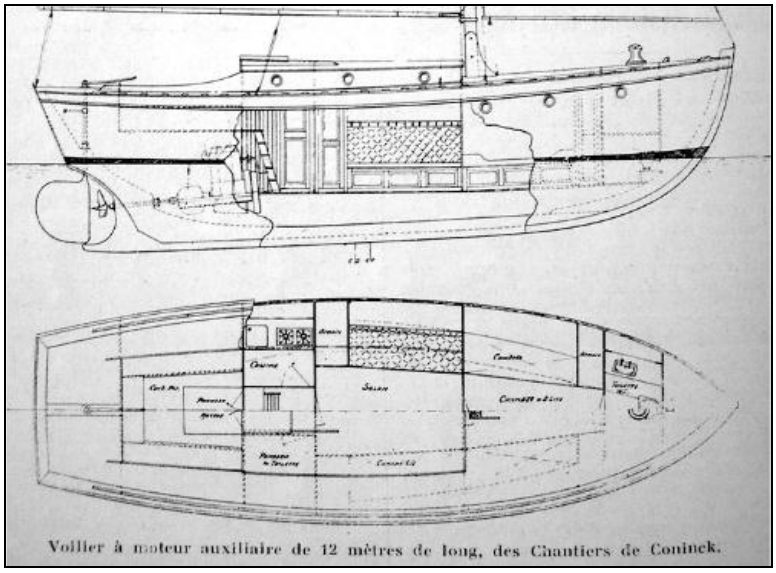


Figure 228 : Voilier à moteur auxiliaire de 12 m de long destiné à un équipage d'amateurs : la « cuisine » n'est plus placée dans le poste, à l'avant, mais à gauche de la descente, avant le « salon ». *Le Yacht,* N° 2769, 1936, p. 262.

Former le bon équipier

Le terme d'équipage domine jusqu'à la fin des années trente : il s'agit de constituer « un équipage d'amateurs », ou « de volontaires ». En 1931, un article condamne l'emploi du terme de « barreur » - « Ce mot sent trop l'eau fade des rivières » - comme celui d'« équipier » - « Sur un navire de mer, on ne connaît pas non plus des équipiers, mais on nomme l'ensemble des hommes qui arment le bateau : l'équipage. Equipier rappelle trop équipe. Equipe de terrassier, de maçon, de tout ce que vous voulez, mais pas équipe de matelots. Ces deux mots ne se marient pas ensemble, car équipe ou équipiers ont un parfum trop terrestre ; bien qu'ils désignent, comme le terme équipage, de braves gens assidus à leur travail »[2].

Le terme d'équipier s'impose finalement. Il permet d'individualiser les membres d'un équipage. Ce dernier, considéré jusqu'alors comme un ensemble homogène, est décomposé en différents postes. Au cours des courses-croisières qui commencent à prendre de l'importance[3], les tâches des équipiers se spécialisent ; différents postes apparaissent comme celui du navigateur, du barreur ou du patron.

En Europe, des formations sont proposées aux « jeunes gens » par les sociétés nautiques, afin de permettre ensuite un bon recrutement à bord des yachts, tant en course qu'en croisière. La formation dispensée est pratique et théorique : « Les exercices pratiques sont confirmés en hiver par des cours et des conférences. Le résultat n'a pas tardé à se faire sentir et il est maintenant facile en Grande-Bretagne de trouver de jeunes équipiers amateurs parfaitement confirmés grâce auxquels un propriétaire peut compléter son équipage tant pour

[1] « Voilier à moteur auxiliaire de 12 mètres de longueur », *Le Yacht*, N° 2769, 1936, p. 262.
[2] E. BREUILLE, « L'homme de barre », *Le Yacht*, N° 2548, 1932, p. 43.
[3] L. LUARD, « Les leçons de la course-croisière de Fastnet et l'avenir », *Le Yacht*, N° 2513, 1931, p. 299.

la course que pour la croisière ». En Belgique, la Ligue maritime propose un cycle de formation de trois années, « chacune se terminant par des examens et la remise d'un diplôme à ceux des élèves qui satisfont à l'examen ». En 1935, 109 postulants se présentent en première année :

> La première année permet d'obtenir le brevet d'équipier, mettant à même les diplômés de comprendre et d'exécuter correctement les ordres pouvant être donnés à bord d'un yacht. Le programme donne des notions substantielles sur le bateau, sa construction, son gréement, son armement, la manœuvre, la vie à bord, le matelotage, les règles de navigation et la signalisation ainsi que des notions sur l'histoire de la marine nationale. L'enseignement pratique a lieu le dimanche. Le diplôme délivré à la fin de la deuxième année est dénommé brevet du yachtsman. Le programme se propose de former des amateurs capables de conduire un yacht à moteur ou à voile dans les eaux intérieures et les estuaires. Les matières de la première année sont revues et étudiées plus à fond. Le programme comporte aussi la réglementation de la navigation dans les eaux intérieures belges et la manœuvre des yachts fait l'objet également de plusieurs séances, de même que le balisage, la navigation proprement dite et l'orientation. Les premiers soins à donner en cas d'accident et la météorologie sont appris au cours de cette deuxième année. Le diplôme délivré à la fin de la troisième et dernière année de ces cours est le brevet de yachtsman de haute mer. Il atteste que celui qui le possède a toutes les connaissances requises – théorie et pratique – pour conduire avec sécurité un yacht à moteur ou un voilier en mer, loin des côtes. Le programme porte sur l'étude des divers instruments de navigation, ainsi que leur utilisation, la navigation en vue des côtes et au large, la connaissance des documents nautiques, la navigation astronomique sans négliger la manœuvre des yachts en mer, les précautions à prendre en cas de mauvais temps pour le remorquage et les méthodes de réparation avec les moyens du bord, en cas d'accidents courants. [1]

Le contenu des cours est très complet. La formation d'équipier, qui délivre un « brevet d'équipier » est considérée comme une première étape avant celles de « yachtsman » puis de « yachtsman de haute mer ». Ainsi, en Belgique, la possession d'un yacht n'est pas liée à la compétence nautique. On ne devient pas un yachtsman compétent par la seule propriété d'un bateau. De même, on peut ne pas avoir de voilier mais posséder en revanche les compétences d'équipier et même de yachtsman, voire de yachtsman de haute mer, ce qui permet alors d'embarquer sur le navire des autres.

En France, il n'existe pas encore de cours aussi bien organisés. En 1935, le Yacht club basque de Socoa s'organise pour former des jeunes gens à la compétition. Le géographe Jean-Pierre Augustin s'est intéressé à cette organisation qui, « de 1935 à 1965 a bien été le berceau des écoles de voile, plus de dix mille jeunes y ont été formés, la méthode des stages y a été adaptée et les diplômes y ont été inventés ». Les cours proposent une approche pratique. Le commandant Rocq « utilise des exercices de navigation et de manœuvres de l'amiral Trouville, il impose le travail de matelotage et organise des exposés sur les coutumes et les traditions maritimes. L'ensemble est souvent proche des enseignements militaires et à côté des techniques, les valeurs traditionnelles du sens de l'honneur, de la fierté patriotique et de la grandeur de la marine sont constamment rappelées. On l'aura compris, cette première "école de voile" s'adresse à la veille de la Première Guerre mondiale aux jeunes gens de la bonne société qui doivent se plier aux règles du moment avec notamment le port de l'uniforme afin de devenir de parfaits yachtsmen »[2]. Contrairement à l'Angleterre ou à la Belgique, aucun brevet d'équipier ou de yachtsman n'est décerné au terme de la formation.

---

[1] A. MAUGIN, « Cours de yachting », *Le Yacht*, N° 2752, 1935, p. 765.

[2] Jean-Pierre AUGUSTIN, « Socoa et le Yacht-Club Basque : berceau des écoles de voile (1935-1965) », p. 235-242 in : *Education et politique sportives, 19ème-20ème siècle*, Paris, CTHS, 1995.

Après la Seconde Guerre mondiale, la question de la formation des équipiers pour la course–croisière est considérée comme une priorité sportive nationale : comment « faire triompher nos couleurs »[1] dans une discipline sportive en pleine expansion, dominée par les Anglo-Saxons ? Il s'agit de mettre en place une organisation permettant aux propriétaires de yachts de course de trouver facilement des équipiers amateurs « formés », c'est-à-dire « amarinés, sérieux et capables »[2], et à ces derniers un embarquement facile. Pour cela, « ils doivent, sans tarder, se faire connaître dans les mêmes conditions en indiquant leur nom, adresse, âge, taille, poids, quel genre d'études ils ont faites, leur capacité manœuvrière et leur spécialité : navigateur, barreur, équipier d'avant, cuisinier. Puis, leurs références ; depuis combien d'années ils naviguent en mer, sur quels bateaux, s'ils ont fait de longues croisières ou des courses de haute-mer avec, si possible, attestation des propriétaires qui les ont embarqués et, de toute façon, une attestation du Club nautique dont ils font partie. »[3] Ainsi, depuis 1949, l'Union nationale des croiseurs tente d'organiser le recrutement de ces amateurs formés avec, semble-t-il, un succès mitigé[4]. Au début des années cinquante, différentes organisations forment à la voile, comme le Centre nautique des Glénans qui possède une antenne à Paris, le Yacht club de France, l'Union nationale des croiseurs, les Ecoles de voile de l'Union nautique française, le Touring club de France. Les organisateurs du yachting en France y voient la promesse d'une « pépinière d'équipages amateurs en plein rendement et en bon ordre ». Cependant, la construction de petits bateaux légers et peu coûteux, construits en série, en contre-plaqué ou en polyester, permettra à tous ces jeunes équipiers formés, d'envisager aussi une navigation sur leur propre bateau.

L'appellation de « course-croisière » prête à confusion. En effet, cette navigation n'a rien à voir avec la croisière de promenade : « On peut dire que le niveau moyen de la course-croisière ne fait que s'élever chaque année et qu'elle ne cesse de devenir un exploit de plus en plus sportif au sens large de ce terme. Mais, ce faisant, la course-croisière tend de plus en plus à s'écarter de la croisière et à s'en distinguer par une physionomie bien personnelle et par la nécessité d'une technique bien particulière. […] Je pense d'ailleurs que cette ambiguïté serait en partie évitée si on parlait de course océanique ou de course de haute-mer »[5]. De nombreux articles paraissent, dans les années cinquante, sur « l'art de former des équipiers de course-croisière »[6]. En effet, le meilleur bateau ne gagnera pas en course s'il n'est pas manié par le meilleur équipage : il s'agit de maîtriser au mieux « le facteur humain »[7] en préparant un équipage tant physiquement que mentalement.

Les conceptions antérieures de la bonne façon de faire naviguer un bateau en croisière sont reformulées en vue de la course-croisière. L'équipage n'est plus le « lest vivant » à qui il faudrait ordonner de se déplacer d'un virement à l'autre, le propriétaire manoeuvrant seul son bateau. Le Commodore J.-H. Illingworth souligne l'écart entre les conceptions antérieures des « vrais amateurs de croisière », « vrais marins », et celles des skippers de voiliers de course-croisière : « Les vrais amateurs de croisière sont souvent partisans des équipages peu nombreux. Ils ont pris l'habitude de manœuvrer leur navire avec peu d'aide et en vrais marins. Enfin, habitués comme ils le sont à leurs aises et à l'espace de la croisière, peut-être inconsciemment souffrent-ils davantage de l'entassement quand ils

[1] « La classe IV du RORC ou l'art de former des équipiers de course-croisière », *Le Yacht*, N° 3241, 1951, p. 49.
[2] Le Président de l'Union Nationale des Croiseurs, « Propriétaires de yachts de croisière et équipiers amateurs », *Le Yacht*, N° 3248, 1951, p. 221.
[3] *Id.*, p. 222.
[4] R. LEVAINVILLE, « Des équipiers, des propriétaires », *Le Yacht*, N° 3286, 1951, p. 1166.
[5] Dr. P.-A. BENSOUSSAN, « Le facteur humain en course croisière », *Le Yacht*, N° 3316, 1952, p. 651.
[6] « La classe IV du RORC ou l'art de former des équipiers de course-croisière », *Le Yacht*, N° 3241, 1951, p. 49.
[7] Dr. P.-A. BENSOUSSAN, « Le facteur humain en course croisière »…, *id.*

courent avec un équipage nombreux. Cependant, leur manière de manœuvrer en croisière, pour marine qu'elle soit, n'est souvent qu'assez peu adaptée aux exigences de la course. »[1] L'idéal du yachtsman qui manie seul, ou presque, son yacht, est remplacé par celui d'un équipage nombreux (« Il est de loin préférable d'avoir un équipage trop nombreux que pas assez »[2]), compétent et spécialisé. Le rôle accordé à l'équipage est tel que « certains vont jusqu'à prétendre que l'équipage seul assure le succès d'un bateau. Ils disent que le skipper est un facteur secondaire, qu'il est là pour se balader et que c'est l'équipage et l'équipage seul qui gagne les courses. Ils sont cependant prêts à admettre que c'est le skipper qui perd les courses »[3]. Ici, le terme de skipper est associé au propriétaire, qui n'a pas forcément les compétences des équipiers formés à la course-croisière.

Les rôles se spécialisent en fonction des connaissances, de l'expérience et des compétences physiques et mentales de chacun. C'est au « skipper » que revient la charge de sélectionner un bon équipage. Le propriétaire n'est plus forcément le skipper, s'il ne possède pas les compétences nécessaires : « Il est de tradition que le propriétaire soit le skipper. Mais dans quelques cas, il serait infiniment préférable qu'il délègue ces fonctions. Le bagage d'un skipper doit comprendre une connaissance générale de la course-croisière et, en particulier, une intime pratique de la conduite du bateau, le goût des responsabilités, un estomac à toute épreuve et une énergie sans limite. Toutes ces qualités ne sont pas également réparties entre les propriétaires. »[4] Ceux-ci n'ont pas à le regretter car la place de skipper n'est pas de tout repos. Les propriétaires, dégagés de leur rôle de skipper, pourront « regarder un peu ce qui se passe », « prendre ces photographies depuis si longtemps désirées », et surtout « finir la course relativement frais ».

En effet, bien que « hors-quart » pour conserver toutes ses capacités de jugement, le skipper doit rester constamment en éveil afin de prendre les bonnes décisions à temps. Il ne participe pas aux manœuvres, même s'il est entendu qu'il ne doit jamais donner un ordre qu'il ne saurait pas effectuer lui-même. En course, un équipier est affecté à la navigation. Ce « navigateur » est placé également hors-quart. Alors que le skipper et le navigateur sont choisis pour leurs compétences techniques et leur expérience, leurs capacités physiques passant au second plan, il n'en est pas de même pour les équipiers de pont qui devront « être physiquement aptes aux efforts exigés »[5]. Ces équipiers se répartissent en deux « équipes de quart », se relayant sur le pont selon un rythme déterminé, l'une devant effectuer toutes les tâches sans solliciter celle qui se repose. Les équipes de quart sont dirigées par un « chef de quart ». Elles comprennent un « barreur », sélectionné à l'entraînement pour ses compétences à la barre. Il est souvent ancien régatier. D'autres, recrutés pour leur force physique, leur endurance et leur rapidité s'occupent des voiles. L'un, plus véloce et sans peur, sera affecté aux manœuvres sur la plage avant. Sur les plus grands bateaux, chaque quart a son « cuisinier ».

En 1967, Olivier de Kerdrel rédige un *Manuel de l'équipier* préfacé par Éric Tabarly, vainqueur en 1964 d'une course transatlantique en solitaire. Les compétences de la course-croisière française apparaissent à un large public. Dans le *Manuel*, les devoirs des équipiers sont clairement explicités aux nouveaux séduits par cette discipline sportive : « Il ne suffit pas de manœuvrer correctement, il faut également savoir participer activement à la vie du bord, prendre sa part des corvées et bien se mettre dans la tête que la course-croisière est un sport d'équipe. L'homme maladroit, négligent ou de mauvais caractère, se glissera

[1] J.- H. ILLINGWORTH, « L'équipage – IV », *Le Yacht*, N° 3287, 1951, p. 1179.
[2] *Id.*, p. 1178.
[3] « Il faut tirer le meilleur parti possible de son équipage », *Le Yacht*, N° 3343, 1953, p. 5.
[4] J.- H. ILLINGWORTH, « L'équipage – IV, suite », *Le Yacht*, N° 3288, 1951, p. 1203.
[5] Dr. P.-A. BENSOUSSAN, « Le facteur humain en course croisière, suite », *Le Yacht*, N° 3317, 1952, p. 671.

difficilement à bord d'un bon bateau ayant un bon équipage. […] Chacun devra admettre que la méthode choisie l'aura été par un skipper plus expérimenté, connaissant bien son bateau. »[1]

L'organisation sociale d'avant-guerre qui distinguait un propriétaire tenant le rôle de capitaine, ou de skipper, terme témoignant de l'influence anglo-saxonne dans la course-croisière, et un équipage composé de professionnels puis d'amateurs, laisse place à celle d'un équipage entraîné auquel appartient le skipper. Le statut du propriétaire se détache de celle du skipper – alors membre spécialisé de l'équipage - et la relation hiérarchique s'inverse. En course, le propriétaire ne doit pas discuter les décisions du skipper : « Que les choses soient bien claires pour l'amour du bateau et la tranquillité de l'équipage ; et que, dans le meilleur des cas comme dans le pire [le propriétaire] ne vienne pas discuter ou controverser les décisions du skipper. »[2] Au nom de la victoire en course, les propriétaires de yachts perdent la liberté – durement acquise – de diriger leur navire.

Les équipiers de croisière

À côté de la formation à la course-croisière, celle à la croisière non sportive se développe en France avec notamment, en Bretagne, le Centre nautique des Glénans. Bien que les Glénans se soient intéressés à la course-croisière internationale dans les années 1950[3], l'essentiel de la formation est destinée à la croisière de loisir. Les formateurs du Centre éditent en 1962 un *Cours de navigation* qui fixe les règles sociales à bord. Les stagiaires ne sont pas propriétaires des bateaux. L'organisation du bord distingue un « chef de bord » et un « équipage ».

La distinction des rôles de chef de bord et d'équipiers et leur formation sont au centre des préoccupations du *Cours* : « Si l'on vise la croisière côtière et, a fortiori, la croisière hauturière, il faut loyalement se poser au préalable quelques questions et y répondre honnêtement : - Suis-je compétent ? – Aurai-je un équipage approprié ? »[4]. C'est au « chef de bord » (nouvelle appellation du capitaine) que revient la tâche de mener les navigations en fonction de l'équipage.

Les Glénans veulent promouvoir une idée de la navigation propre à la croisière, c'est-à-dire différente de celle de la course. Les compétences de l'équipier de croisière ne sont donc pas les mêmes que celles d'un équipier embarqué en course-croisière : « Les compétences techniques et la vigueur physique ne sont pas, comme on peut communément le croire, les meilleurs qualités d'un équipier : un fin régatier, par exemple, peut tout ignorer de l'utilisation des documents nautiques ; un hercule peut devenir, en mer, une loque torturée de nausées et obnubilée par l'insomnie. »

Quel est « l'équipier de croisière idéal » ? « C'est avant tout un homme d'un commerce facile, gai, serviable et disponible pour les multiples obligations du bord. C'est aussi, de préférence, un homme résistant, sur qui l'on peut compter durant les longues heures d'un coup dur. Cette disponibilité et cette résistance sont, avant tout, des qualités morales. […] Un gaillard souriant, qui vous réveille avec une tasse de café et qui monte tout paré sur le pont cinq minutes avant son quart, par tous les temps, voilà le bon équipier. Sa gentillesse est contagieuse et peut déclencher une émulation heureuse »[5].

Les équipiers ne doivent pas choisir leurs activités : ils obéissent au chef de bord qui les leur désignera. Ce dernier « *se doit d'intervenir dès le début si la paresse, la négligence tendent à apparaître* ». Cette obéissance est appelée « *servitude librement consentie* ». Des

[1] Éric TABARLY, « Avant-propos », p. 5-6 in : *Manuel de l'équipier* / Olivier de Kerdrel, Paris, EMOM, 1967.
[2] J.- H. ILLINGWORTH, « L'équipage – IV, suite » …, *op. cit.*
[3] *La mer vue des Glénans…, op. cit.,* p. 285.
[4] *Cours de navigation des Glénans, 1962… , op. cit.,* p. 39.
[5] *Cours de navigation des Glénans…, op. cit.,* p. 48-49.

règles de vie ordonnent l'organisation quotidienne comme l'ordre, l'entretien, le rythme des quarts. Chaque équipier doit savoir ranger, entretenir le matériel, faire la cuisine et la navigation, tout comme les différentes manœuvres dont celle de récupération de « l'homme à la mer ».

La formation des équipages de croisière s'impose comme une priorité dans les années cinquante, et ceci d'autant plus que la navigation en solitaire, portée par ses héros, apparaît comme un modèle inadapté pour la croisière côtière : « Gerbault, Le Toumelin, les trois Van de Wiele qui firent le tour du monde. Ma réponse sera facile. Ces "grands" voyageurs font de la circumnavigation, plus aisée que celle qui se fait constamment près de nos côtes. Lisez leurs relations de voyages : n'exposent-ils pas que les atterrissages sont pour eux les moments les plus difficiles et ne mentionnent-ils pas l'état de fatigue extrême lorsqu'ils arrivent dans certains ports ? […] Enfin, n'ont-ils pas acquis en la matière une pratique et un entraînement sans commune mesure avec celui des simples "vacanciers" que nous sommes pour la plupart ? »[1] Un équipage doit être formé au type de navigation effectué. Son nombre dépend beaucoup plus de la durée et des difficultés des navigations que de la longueur du bateau. Il s'agit d'entraîner l'équipage aux quatre grandes difficultés de la vie en mer à bord d'un navire de plaisance, qui sont « le mal de mer, la fatigue, le froid, la peur ». Une personne embarquée qui a le mal de mer, un gros « coup de pompe », qui est transie de froid ou de peur, ne peut pas être considérée comme un équipier pouvant aider à la manœuvre. Chaque chef de bord est invité, sur son bateau, à prévoir les difficultés singulières auxquelles les personnes embarquées seront exposées. Pourront-elles vraiment constituer un équipage ?

Le *Nouveau Cours de navigation des Glénans*, publié en 1972, conserve le même point de vue, malgré la remise en cause du modèle hiérarchique qui secoue la société française :

> En croisière « ordinaire », il faut bien reconnaître que la plupart du temps l'équipage est assez hétéroclite. Le recrutement est à base de parenté, d'amitié ou de hasard. On connaît parfois, au moins par ouï-dire, la compétence des parents et des amis, et il arrive que le hasard fasse bien les choses. Dans tous les cas, lorsque l'équipage est composé de nouveaux venus, une sortie d'entraînement est indispensable pour juger de sa qualité ; sortie au cours de laquelle on effectue toutes les manœuvres courantes, où l'on a cent occasions d'apprécier le sens marin de chacun. Alors seulement on peut savoir si la croisière envisagée est possible. On ne part pas pour l'Irlande avec un équipage de débutants : il faut au moins un second expérimenté et un bon chef de quart. Si l'on ne peut avoir les équipiers qu'il faut pour le programme prévu, il faut changer de programme tout simplement. [2]

C'est le chef de bord, personne la plus expérimentée, qui peut juger de la compétence d'un équipage et donc du type de navigation adapté à cet équipage. L' « équipier de croisière idéal » n'est pas forcément celui qui est formé à des compétences nautiques pointues, comme en course-croisière. Ses compétences techniques apparaissent finalement moins importantes que ses qualités morales et sa résistance.[3]

Les devoirs de l'équipier de croisière s'apparentent cependant à ceux de la course-croisière, c'est-à-dire à accepter les multiples servitudes du bord et l'obéissance au chef de bord : « Il faut que chacun sache qu'en mer on ne passe pas son temps à barrer ou à manœuvrer, mais qu'il existe toutes sortes de servitudes, et que les activités varient selon les directives du chef de bord. Il faut aussi que chacun, en mettant son sac à bord, soit décidé à

[1] P.- L. BLONDEL, « Essai de sécurité raisonnée. IV- le personnel, la formation technique, la météorologie », *Le Yacht*, N° 3576, 1957, p. 7.
[2] *Nouveau Cours de navigation des Glénans, 1972…, op. cit.,* p. 454.
[3] *Id.*

supporter un certain inconfort, une certaine promiscuité, à faire l'apprentissage de la tolérance »[1]. La revue *Bateaux* défend une conception de la discipline à bord identique. Si, à terre, les équipiers sont libres de faire ce qu'ils veulent, en mer, ils doivent faire preuve d'obéissance au chef de bord représentant la raison nautique et non pas d'esprit d'initiative. Ils doivent respecter ses ordres et maintenir l'ordre matériel du bord :

> C'est un bien grand mot, discipline, lorsqu'il s'agit de croisière, de vacances, bref, de plaisir. Il est cependant indispensable de s'en imposer une sinon le paradis risque de se muer rapidement en enfer, sans parler des risques que peuvent être amenés à courir le bateau et l'équipage. En mer, aucun problème, le chef de bord est souverain, ce qui ne signifie pas nécessairement despote. On peut discuter à terre à perte de vue de l'étape ou de la route à faire mais, la décision prise avec l'accord du chef de bord, les modalités de réalisation ou les modifications éventuelles au projet ne dépendent plus que de lui. Pas question de se mettre à bouder parce qu'il a refusé d'aller visiter l'adorable petite crique que l'on aperçoit sous le vent. D'autant plus qu'il aura certainement expliqué pourquoi cette visite est en la circonstance impossible. Méfiez-vous des initiatives : elles sont souvent malencontreuses. […] L'autorité du chef de bord ne cesse qu'à partir du moment où le bateau est au port, en parfaite sécurité, et qu'il a été rangé et nettoyé. […] Enfin, chacun doit faire montre d'un ordre méticuleux. […] Faites preuve, jour après jour et heure après heure, d'une courtoisie d'autant plus attentive qu'elle doit s'exercer sans cesse et dans un espace restreint ; et s'il vous arrive d'avoir un accès de mauvaise humeur essayez d'atteindre la terre pour aller bougonner tout votre saoul dans un coin.[2]

Dix ans plus tard, la revue reconnaît la difficulté du rôle d'équipier, sans pour autant remettre en cause l'autorité du chef de bord :

> Qu'il est dur de ne pas être skipper ! On parle rarement des équipiers en course mais on sait que leur compétence est indispensable. En revanche, que ce soit en croisière familiale ou entre amis, leur rôle, voire leur existence, n'est pas toujours admis. Et pourtant, c'est la règle, un bateau ne marche bien que s'il est mené par un skipper (et un seul) et des équipiers exécutant rapidement ses ordres. Difficile de recevoir des ordres en vacances ! Et puis, il faut l'admettre, on est parfois tentés de discuter le point de vue du seul maître après Dieu. « Un bon skipper doit être capable d'accomplir lui-même toutes les manœuvres mieux que quiconque » a souvent répété Tabarly. C'est peut-être, en effet, le meilleur moyen de faire admettre la hiérarchie du bord. Tout au moins durant les navigations.[3]

Le Cours des Glénans édité en 1990 reprend l'idée de la supériorité du skipper afin de maintenir son autorité. L'organisation hiérarchique n'est pas remise en cause. Au contraire, elle apparaît tout à fait nécessaire à bord. S'il convient qu'au moins « deux ou trois membres de l'équipage » soient « solides et compétents » car « un seul ne peut s'occuper de tout à la fois, barrer, faire la navigation et prendre un ris », des équipiers ayant tous de grandes compétences peuvent représenter un risque à la réussite d'une croisière côtière :

> Qu'est-ce qui fait la véritable compétence d'un équipage ? Le fait que tout le monde soit d'un haut niveau technique ne garantit rien du tout. (On serait même tenté de dire : au contraire. Rien de plus ennuyeux, plus dangereux parfois qu'un équipage de « petits chefs » où chacun veut imposer son point de vue. Dans un équipage où le niveau technique est varié, l'ambiance est plus riche, savoir et ignorance s'instruisent

[1] *Nouveau Cours de navigation des Glénans, 1972…, op. cit.*
[2] « Vivre à bord », *Bateaux*, N° 145, 1970, p. 164-165.
[3] « Skipper et équipier », *Bateaux*, N° 291, 1982, p. 29.

> mutuellement !). Au fond, un équipage compétent, c'est plutôt un équipage dont les membres ont des qualités diverses et complémentaires. Personne ne sait tout faire […].[1]

Ici, la logique de la complémentarité des compétences est au service du maintien de la hiérarchie à bord. Des équipiers « trop » compétents peuvent, au nom de leurs compétences, délégitimer le chef de bord. Une certaine ignorance des équipiers est donc un gage de leur future obéissance, l'organisation sociale hiérarchique étant elle-même considérée comme un gage de sécurité à bord.

Dans les années quatre-vingt-dix, le maintien de la figure hiérarchique au sein d'un équipage familial ou amical ne va pas forcément de soi, en rupture avec l'idéal égalitaire promu dans la société. Il convient donc d'affirmer la nécessité d'un chef de bord même dans le cas où les équipiers ont des compétences nautiques identiques :

> Qui sera le chef de bord ? « Dans la tempête, il faut que l'équipage ait plus peur du patron que de la mer », disait jadis un vieux patron de pêche, du temps où l'on avait encore une saine conception de la « dynamique » d'un groupe. En plaisance, l'ambiance du bord est en principe différente (pas toujours !). Elle l'est d'autant plus si l'équipage est constitué, comme dans le cas présent, d'amis qui ont l'habitude de naviguer ensemble. Pourtant, même dans ce cas, il est intéressant de choisir un chef de bord : c'est une commodité essentielle. Une bonne vie à bord ne peut se concevoir sans une certaine cohérence, une coordination dans tous les domaines : manœuvres, navigation, entretien du bateau, rythme de vie, bref : sans une certaine « vue d'ensemble ». Comme il est rare que cinq « vues d'ensemble » concordent parfaitement, que se mettre d'accord peut être long et fastidieux, autant que ce soit un seul qui « s'y colle ! ».[2]

Jusque dans les années soixante-dix, les rédacteurs argumentent en faveur du maintien du rôle du chef de bord. Par contre, dans l'édition de 1990, ce rôle n'est pas argumenté car il apparaît comme une évidence. Son application à la voile de loisir n'est plus objet d'interrogation comme dans les années soixante-dix et quatre-vingt.

Avoir un chef de bord est présenté comme une commodité intéressante, mais apparemment non obligatoire. La question des responsabilités n'est pas évoquée. Il s'agit ici de maintenir une fonction de coordination, de vue d'ensemble qui ne peut, semble-t-il, pas être partagée. Pour l'équipage, il est commode d'avoir un chef de bord, c'est-à-dire quelqu'un qui « s'y colle ». En effet, être chef de bord n'est pas facile. Pour éviter la guerre des « petits chefs » ou les négociations fastidieuses, autant choisir un grand chef.

Même si l'idéologie antiautoritaire des années soixante-dix et quatre-vingt ne réussit pas à ébranler la légitimité de l'organisation hiérarchique à bord, elle change tout de même, dans le principe, l'idée d'un chef de bord permanent. Ainsi, « d'une croisière à l'autre, si l'on navigue toujours ensemble, on change de chef de bord, tout simplement »[3]. Il s'agit ici de distinguer la fonction de la personne. Chacun, à tour de rôle, peut, d'une croisière à l'autre, occuper le rôle du chef de bord. Cependant, en pratique, cette organisation est rare. D'une part, chacun se spécialise, en quelque sorte, dans un rôle, celui d'équipier ou de chef de bord. D'autre part, cette organisation va à l'encontre de l'idée que le chef de bord est celui qui est reconnu par l'ensemble de l'équipage comme le plus compétent. Comment un équipier moins compétent peut-t-il asseoir son autorité nouvelle de chef de bord alors qu'il est reconnu et se reconnaît comme moins compétent que ses équipiers ? Cette figure existe sur les bateaux-école des Glénans, qui proposent des stages de formation au rôle de chef de bord. Chacun,

[1] *Le Cours des Glénans,* 1990*…, op. cit*., p. 1062.
[2] *Id.*
[3] *Ibid.,* p. 1063.

tour à tour, occupe le rôle de chef de bord, sous l'œil néanmoins averti du moniteur, le « vrai » chef de bord responsable de l'équipage. De plus, il est toujours d'usage que le propriétaire du voilier endosse le rôle de chef de bord. Il se sent responsable de « son » bateau : il assume donc la responsabilité vis à vis des équipiers-passagers.

Dans le chapitre consacré à la croisière au large, *Le Cours des Glénans* de 1990 n'argumente plus la nécessité de la présence d'un chef de bord. Les journées de navigations en mer, sans escales, doivent être structurées par l'organisation très stricte mise au point pour la navigation en course-croisière dans les années cinquante : deux équipes « homogènes » d'équipiers « complémentaires », les « bordées », se relaient selon le rythme des quarts ; le chef de bord, homme-orchestre, est hors quart, afin de « conserver la "vue d'ensemble" nécessaire à la bonne marche de la croisière, et surtout d'être disponible à tout moment en cas de nécessité. Le fait d'être hors quart, loin d'être un privilège, signifie en somme que le chef de bord est taillable et corvéable à merci »[1].

L'édition de 2002 du *Cours* ne distingue plus des organisations sociales spécifiques à chaque type de croisière : à la journée, côtière ou hauturière. Les argumentations visant à légitimer la présence d'un chef de bord disparaissent. Sa présence apparaît évidente. Elle n'est plus questionnée. Il est « celui qui présente le plus de compétences et en qui on a confiance pour les prises de décision. Il est apte à mener à bon port un équipage. […] Imaginons que vous êtes chef de bord de cette croisière. Vous avez distribué les tâches et maintenant, chacun sait où s'affairer : vérifier le matériel, effectuer les réparations, préparer la navigation avec les documents, faire les courses… La cohésion de l'équipage permet une répartition des tâches qui accélère la préparation, la date de départ étant fixée depuis longtemps »[2].

Le rôle du chef de bord n'est plus contesté. Le vocabulaire utilisé pour le décrire s'inspire de la culture d'entreprise : de par ses compétences, on a confiance en lui. Il mène à bon port et gère son équipage par des talents d'organisateur. Grâce à lui, ses équipiers savent quoi faire ; ils sont solidaires. L'action du chef de bord permet de « rentabiliser » le temps imparti à la croisière. « Le bon chef de bord » est « celui qui a pris la limite de ce qui peut être fait avec son équipage dans les conditions prévues, pour ne pas les subir mais les gérer avec une marge de sécurité qui lui laisse une capacité d'initiative et de liberté suffisante »[3]. Le texte s'adresse explicitement au chef de bord. Si un modèle du bon chef de bord est proposé, il n'existe pas d'équivalent pour le bon équipier. C'est sur le chef de bord que repose toute l'organisation et le déroulement de la croisière dans un esprit de « sécurité ». Son autorité est reliée à sa responsabilité vis-à-vis des dangers : il « veille constamment à l'évolution des variables », « calme les casse-cou », « les aide à acquérir des réflexes dans un "esprit sécurité" », « fait partager par tous le poids de la sécurité », « ménage l'équipage », « reste calme », « module le parcours ». Il est en quelque sorte la conscience de sécurité de l'équipage qu'il doit former et informer. C'est à lui de s'adapter aux compétences de son équipage. Il n'est fait nulle mention des « devoirs » de ces derniers.

Dans les années 2000, il ne semble plus nécessaire de rappeler aux équipiers leurs devoirs de servitudes et d'obéissance au chef. Ce dernier est présenté comme omnipotent, maîtrisant tout à bord, le navire comme l'équipage. Rien n'échappe à son « œil de lynx » :

> La maîtrise de l'ensemble des manœuvres sera d'autant plus grande que le chef de bord aura une vue précise de tout ce qui se passe et qu'il aura bien indiqué qui fait quoi à chacun. Les équipiers seront placés au bon endroit et sauront bien tenir leur place : la bonne coordination est tout ce qui facilite la réalisation d'une manœuvre dans le bon ordre et dans un temps minimum. L'œil de lynx du chef enregistre tout,

[1] *Le Cours des Glénans*, 1990*…, op. cit.*, p. 1094.
[2] *Le Cours des Glénans*, Paris, Seuil, 2002, p. 1094-1096.
[3] *Id.*, p. 1102.

> rectifie ce qui doit l'être immédiatement et laisse faire les erreurs qui ne prêtent pas à conséquence, en les reprenant plus tard.[1]

Le chef de bord de croisière est présenté ici comme gérant lui-même l'équipage et le bateau. C'est lui qui sait ce qu'il faut faire, voit tout, place les équipiers et coordonne les manœuvres. Il fait corps avec son bateau et son équipage, censés réagir comme il l'a prévu. Les équipiers ne sont pas individualisés. Les négociations ou rébellions éventuelles, évoquées dans le *Cours* édité en 1990, ne sont plus à l'ordre du jour. Chacun se plierait de bonne grâce à l'autorité d'Oeil de Lynx, dont les savoirs et savoir-faire garantiraient la sécurité, l'ordre et la rapidité des manœuvres. Ce nouveau modèle d'autorité semble influencé par celui de la compétition sportive sur voiliers habitables auquel le nouveau *Cours des Glénans* consacre un chapitre. Les thèmes développés reprennent ceux évoqués pour la formation des équipages de course-croisière des années cinquante : sélection des équipiers en fonction de critères physiques, psychologiques et techniques ; répartition des tâches en fonction des compétences de chaque équipier ; hiérarchie ; cohésion de l'équipage qui fait corps. Le vocabulaire employé mêle le champ lexical de la compétition sportive et celui de la production industrielle : « L'équipage s'intègre à tous les travaux de recherche et de conception, afin que chacun devienne une partie du tout. Voyez, par exemple, à quel niveau d'excellence sont parvenus voiliers et équipages de la Coupe de l'America, ou ce que coûte un détail comme un instant de relâchement, un retard minime dans le temps de réponse, une hésitation dans la manœuvre, ou bien un engagement timide à la bouée… »[2] Pour pallier à ce coût, à cette perte de vitesse et, au final, de gain financier, il s'agit d'opter pour un management d'entreprise : sélection de l'équipage, répartition des tâches en « postes » : « Un découpage des tâches s'impose pour mieux rationaliser les impératifs de manœuvres et mettre au point des procédures garantissant d'agir vite et bien. » La répétition des gestes permet « un gain de temps substantiel ». Pour « optimiser les interventions » entre les différents équipiers distribués en « cellules », il s'agit d'appliquer des règles de communication « très minutieusement établies » et de « définir les procédures pour déclencher et engager les manœuvres ». Pour cela, le rapport de domination inhérent à la hiérarchie est dénié. Celle-ci, jouant « un rôle très important » doit donc « être vécue comme une responsabilité individuelle vis-à-vis de l'ensemble des objectifs fixés, et non pas comme une autorité s'exerçant en cascade ». Enfin, l'idéal, pour chaque équipier, est de connaître la difficulté du poste de l'autre afin qu'une « harmonie » s'installe à bord, les gestes effectués se déroulant d' « instinct » et la parole devenant caduque.

Ainsi, l'autorité du chef de bord trouve sa légitimité dans les objectifs propres à la compétition, c'est-à-dire aller le plus vite possible afin de gagner la course. C'est au nom de la victoire que l'équipage accepte une organisation des tâches calquée sur celle de la production industrielle. Cependant, cette organisation sociale propre à la compétition sportive est très éloignée des « objectifs » de la croisière. Est-il pertinent de transposer le modèle propre à la course pour définir celui de la croisière ? A-t-on les mêmes attentes vis-à-vis des rôles de chef de bord et d'équipier en régate et en croisière ? Depuis mars 2008, la nouvelle Division 240 accentue la responsabilité du chef de bord vis-à-vis de la sécurité de ses équipiers et/ou passagers, car « chez les chefs de bord, la peur de l'infraction l'emportait trop souvent sur la responsabilité vis-à-vis de la sécurité de ses équipiers »[3]. Cette mesure renforçant l'autorité du chef de bord accentue, de fait, la déresponsabilisation des équipiers.

Les yachtsmen obtiennent dès le milieu du 19e siècle le privilège de diriger eux-mêmes leur yacht au nom de la liberté individuelle, échappant ainsi aux contraintes de

[1] *Le Cours des Glénans*, 2002*…, op. cit.,* p. 584.
[2] *Id*., p. 1056.
[3] Antoine SEZERAT, « Naviguez bien équipé », *Voiles et voiliers…, op. cit.,* p. 6.

l'Inscription maritime. Ils sont alors confrontés aux difficultés de diriger un équipage, tout d'abord composé de marins professionnels, puis, au 20e siècle, d'amateurs. La définition du rôle d'équipier se précise à la fin des années trente : il s'agit de former des jeunes gens pour constituer l'équipage tant des yachts de course que de ceux de croisière. Après guerre, les manuels de navigation s'attachent à définir explicitement les rôles de chacun, chef de bord ou équipier. En croisière, l'équipier doit obéissance au chef de bord, même si ce dernier est un ami ou un parent avec lequel les relations habituelles ne se passent pas selon un mode hiérarchique. Si cette distinction des rôles permet au chef de bord de conserver le commandement de son navire, lui donnant toute l'autorité nécessaire, il lui impose aussi des responsabilités vis-à-vis de ses équipiers et passagers qui peuvent lui paraître lourdes dans le cadre d'une pratique de loisir.

B. La responsabilité du capitaine

La question de la responsabilité du propriétaire endossant la plupart du temps le rôle de commandement est, dès le milieu du 19e siècle, une question essentielle en plaisance. L'autorité du capitaine d'un voilier est considérée comme nécessaire à la sécurité du bord.

Rappelons que les combats juridiques des yachtsmen du milieu du 19e siècle leur ont permis de s'affranchir des contraintes de la législation maritime et de l'autorité des capitaines professionnels afin d'occuper le rôle de capitaine, « seul maître à bord après Dieu ». Ceux qui n'y tenaient pas pouvaient recourir aux services d'un équipage professionnel rémunéré ou bien se lancer dans la navigation en solitaire. Le propriétaire endosse alors les deux rôles, celui du capitaine et celui de l'équipage. Au début du 20e siècle, les contraintes économiques et les difficultés de recruter des équipages de marins motivés et compétents incitent les yachtsmen à envisager une navigation sans l'aide de professionnels. Il s'agit alors de former de « jeunes gens » amateurs. Ce changement n'affecte en rien la distinction entre le propriétaire, qui endosse le rôle du patron, et l'équipage d'amateurs qui lui obéit. Néanmoins, se pose la question de la responsabilité du propriétaire vis-à-vis de ses passagers non salariés.

Dans la période d'entre-deux-guerres, la navigation familiale se développe. Les épouses, enfants et parents divers complètent l'équipage d'amateurs, même si jusque dans les années cinquante, il est courant d'employer au moins un matelot professionnel. Dans cette nouvelle configuration de croisière familiale, le propriétaire reste le seul maître à bord. Toute démission du patron de sa fonction hiérarchique aurait des conséquences néfastes. En cela, le capitaine est tenu pour responsable de la bonne tenue du bord.

Cependant, si la responsabilité juridique du capitaine ne change pas, il s'y ajoute une responsabilité morale, ou éthique, vis-à-vis de ses équipiers amateurs, amis ou membres de sa famille : « Avec les amateurs, la responsabilité du propriétaire sera accrue dans une certaine mesure et il sera nécessaire de veiller à répartir convenablement la proportion des débutants et des amateurs déjà expérimentés, surtout si la traversée est dure. »[1] À cette responsabilité morale du chef de bord vis-à-vis de son équipage s'ajoutent aujourd'hui des responsabilités civile et pénale fortes, souvent méconnues par les plaisanciers.

[1] Gaston GRENIER, « Equipages d'amateurs », *Le Yacht*, N° 2755, 1936, p. 28.

1) Une responsabilité éthique

À la fin des années trente, la navigation en course opère une séparation entre le rôle du capitaine, nommé skipper, et le propriétaire : ce dernier ne reste capitaine que s'il en possède les compétences. *A contrario*, en croisière, aucun brevet ou examen ne vient former le propriétaire, qui alors se doit, du moins moralement, puisque aucune juridiction ne l'y oblige, d'acquérir les compétences nécessaires à l'occupation du rôle de capitaine.

Le journal *Le Yacht*, en 1936, incite ses lecteurs à plus de prudence vis-à-vis des « êtres chers » dont ils ont la responsabilité à bord :

> Ce n'est pas sans tristesse que chaque année à pareille époque nous avons à déplorer parmi les navigateurs d'occasion des accidents de mer dus pour la plupart à la témérité. […] Pour peu que l'on soit parti en croisière avec des êtres chers qui vous ont fait confiance et qui, maintenant, se dressent apeurés, songe-t-on à la responsabilité que l'on a encourue ? De tels exemples – il en est de récents et de tragiques – devraient décourager à jamais les amateurs de gloriole. Les techniciens du yachting ont sagement fixé les dimensions des yachts destinés à la petite croisière. En deçà de cette limite, on doit éviter de s'aventurer par gros temps.[1]

Après-guerre, lors de petites croisières de loisir, essentiellement côtières, le propriétaire conserve le rôle de capitaine. Il est appelé chef de bord. En 1962, le *Cours des Glénans* rédigé pour les nouveaux amateurs de petite croisière entérine la distinction ancienne entre un chef de bord et un équipage et propose un modèle d'autorité forte fondé sur la responsabilité éthique.

Une autorité forte

Ces années d'après-guerre, période de massification de la petite croisière, sont-elles propices à un relâchement de la reproduction de l'organisation sociale hiérarchique antérieure ? Le discours des rédacteurs du *Cours des Glénans* le laisse supposer :

> Ce petit univers qu'est un bateau de croisière vit selon un ordre propre fort différent de la vie courante. Le gardien de cet ordre est le chef de bord. Il est banal de constater que des siècles d'expérience ont affirmé la nécessité de ce personnage. Cependant, les plaisanciers croient pouvoir l'abolir : ils ne rencontrent que des déboires. Sans doute, par étapes courtes et mer clémente, les choses suivent leur cours d'une façon apparemment normale, encore que l'entretien du matériel en pâtisse. Mais dans les difficultés – passages délicats, brume ou coup de vent – la confusion apparaît aussitôt dans la répartition des tâches ou le choix d'une manœuvre, tout à fait préjudiciable sinon dangereuse pour le bateau et l'équipage. Le rôle du chef de bord est dominé par deux notions complémentaires qu'il convient de définir avant d'examiner son comportement général : la responsabilité et l'autorité. [2]

À la sortie de la guerre, le nouveau chef de bord expose sa famille, pour le loisir, aux risques que comporte la navigation. Son sentiment de responsabilité morale pourrait en être accentué. Il est donc présenté comme le gardien de l'ordre du bord, responsable de la sécurité

[1] Georges MOULY, « Conseils de prudence », *Le Yacht*, N° 2786, 1936, p. 500.
[2] *Cours de navigation des Glénans*, 1962*…, op. cit.,* p. 44.

du bateau et de l'équipage. Cette charge lui confère une autorité forte : « Pour assumer ces lourdes tâches, le chef de bord ne peut et ne doit logiquement disposer que de son autorité. […] L'évidence de cette notion d'autorité exige rarement d'être soulignée vis-à-vis d'un équipier. Mais, si tel est le cas, le chef de bord doit montrer une grande fermeté. Certes, il n'a plus, sur un bateau de plaisance, droit de vie ou de mort sur son équipage, mais son autorité doit être incontestée, s'exercer sur toutes les activités du bord et peut aller jusqu'au débarquement de l'équipier indésirable. »[1]

L'autorité du chef de bord est considérée comme garante de la bonne marche du bateau et de sa sécurité. Si, par beau temps et mer belle, un équipage ne risque pas grand-chose sans chef de bord, il n'en est rien en cas de tempête. Lui seul dirige la manœuvre, prend des décisions que l'équipage doit effectuer sans discuter. Même accompagné d'un équipage, le chef de bord est seul, en son âme et conscience, à prendre des décisions et donc à en assumer les responsabilités, c'est-à-dire les conséquences civiles et pénales. Certes, il peut consulter l'équipage, comme « dans l'antique tradition de la "consultation des principaux de l'équipage" » ; certes, il peut lui déléguer des tâches et des responsabilités ; mais, en dernière instance, c'est lui qui prend les décisions et vérifie si les tâches ont bien été exécutées. Les consignes sont données brièvement, suivies « d'un silence attentif » et d'une exécution immédiate. Même lorsqu'il se repose, ses directives doivent être suivies à la lettre, inscrites dans le livre de bord que les équipiers consultent.

Son autorité forte est à la hauteur de ses « lourdes » responsabilités. En effet, cette édition du *Cours des Glénans* qui a formé toute une génération de plaisanciers entre 1950 et 1970, mentionne que le chef de bord d'un voilier d'école de voile, tout comme de croisière familiale ou amicale, est « responsable, à la lettre, de la vie des gens qui embarquent à son bord. Son souci dominant est la sécurité ». Cette notion de responsabilité « à la lettre, de la vie des gens qui embarquent », très particulière, se place non pas sur un plan juridique mais éthique. Aujourd'hui, si le rôle de commandement est un privilège auquel tiennent les plaisanciers, il pose néanmoins des difficultés. Tout d'abord, sur un plan juridique, qui est tenu pour responsable des fautes, accidents ou sinistres survenus à bord d'un voilier de plaisance ? Ensuite se pose le problème de l'exercice de l'autorité et donc de la responsabilité dans un cadre amical ou familial. La responsabilité du chef de bord vis-à-vis de son équipage peut alors être considérée comme un obstacle au plaisir de naviguer. Quelles solutions s'offrent au propriétaire ?

Une responsabilité éthique forte pour une autorité forte

Lors de la consultation des sources, je n'ai pas remarqué avant la fin des années trente cette notion de responsabilité que l'on peut qualifier d'éthique, présentée de façon un brin dramatique. Elle est donc concomitante avec l'arrivée des femmes et des enfants à bord, et donc liée à la position du capitaine devenant chef de bord et de famille. En effet, les plaisanciers d'avant-guerre se souciaient surtout de leurs responsabilités juridiques, c'est-à-dire des conséquences de leurs actes vis-à-vis des lois terrestres et/ou maritimes. Jusqu'alors, la difficulté qui se présente à eux réside dans le fait que la navigation de plaisance se situe dans un entre-deux juridique, entre droit terrestre et droit maritime, entre Code civil et Code de la navigation de commerce.

[1] *Cours de navigation des Glénans*, 1962, …, *op. cit.*, p. 45.

Être responsable de la vie : une position éthique utopique

Dire que le capitaine d'un navire est responsable de la sécurité du bateau et de l'équipage, c'est attendre de lui qu'il prenne les meilleures décisions en fonction de ses compétences, acquises lors d'une formation et validées aux yeux de la société par un diplôme. Or, les pouvoirs des forces de la nature, des vents, des courants et des vagues, sont bien supérieurs aux siens. Le meilleur capitaine ne pourra pas toujours sauver son navire et la vie de son équipage. C'est la raison pour laquelle, en droit maritime, existe la « limitation de responsabilité » du propriétaire vis-à-vis de ses créanciers par abandon du navire et du fret. Dans le régime de la responsabilité sans faute, le chef de bord peut se défendre en évoquant le cas de force majeure, c'est-à-dire un événement extérieur au navire, imprévisible et irrésistible « c'est-à-dire que l'on ne peut pas l'empêcher, qu'il est insurmontable »[1]. Il n'est pas possible de tenir responsable un capitaine et/ou un armateur du navire, de son chargement et de son équipage, lorsque ceux-ci ont disparu dans une terrible tempête imprévisible. Si les proches des disparus portent plainte, le capitaine rescapé peut se défendre et prouver qu'il a agi au mieux et qu'en fin de compte, il n'est pas responsable de la mort de ses équipiers.

Or, l'édition du *Cours des Glénans* de 1962 mentionne que le chef de bord est à la lettre responsable de la vie de ses passagers. Se sentir responsable de la vie de ses passagers ne signifie pas la même chose que se sentir responsable de leur sécurité. Comment une personne peut-elle être tenue responsable de la vie d'une autre alors que la maîtrise de la vie corporelle est le point de butée de l'humanité ? Il ne s'agit donc pas d'une responsabilité d'ordre juridique, mais éthique. Un médecin, est, devant la loi, responsable de la santé de ses patients. Cependant, il ne peut pas être tenu responsable de leur vie : la mort, causée par la maladie, échappe à son contrôle, même s'il s'arme des meilleurs remèdes et techniques de pointes. Par contre, un médecin peut être tenu responsable de la mort d'un patient si une faute médicale est prouvée. Des parents aussi, vis-à-vis de leurs enfants. De la même manière, un chef de bord peut, en effet, être jugé responsable de la mort d'un de ses équipiers, si une faute de sa part est prouvée. Si un chef de bord est responsable, devant la loi, de la sécurité du navire et des équipiers, il ne peut pas être responsable de leur vie : la mort accidentelle, causée par le déchaînement des forces naturelles ou bien une défaillance du navire, échappe à sa maîtrise. Un capitaine ne pouvant plus éviter d'être confronté à une tempête n'a plus qu'à se résigner à l'affronter de la meilleure façon possible, en sollicitant toutes ses compétences.

La génération de plaisanciers formée à la lecture du *Cours* navigue toujours. Paul a la soixantaine[2] ; il a effectué de nombreux stages aux Centre nautique des Glénans (CNG) à la fin des années soixante. Tout d'abord stagiaire, puis moniteur bénévole, il a tenu le rôle de chef de bord sur les bateaux du centre nautique puis, à partir des années quatre-vingt, sur son propre voilier. Pour lui, ce rôle doit être tenu avec beaucoup de sérieux. Il considère qu'il a la responsabilité de la sécurité du bateau et de l'équipage et donc de nombreuses obligations, comme tenir le journal de bord, faire le point régulièrement et prendre la météo. Paul se sent responsable de la vie de ses équipiers, conformément à la prescription de la « bible » nautique.

Depuis quelques années, il loue aux Antilles, avec des amis, un voilier pendant une semaine. L'équipage change régulièrement. Récemment, il a accepté de tenir le rôle de chef de bord, expérience qui s'est avérée difficile du fait du décalage entre sa propre conception du rôle et celles de ses équipiers. En effet, ceux-ci lui ont reproché d'être trop axé sur la sécurité :

[1] Jérôme GUIZIOU, *La responsabilité civile en navigation de plaisance : une application distributive du droit maritime et du droit terrestre,* Mémoire de DESS : Droit des Activités Maritimes : Brest, Université de Bretagne Occidentale : 1996, p. 24.

[2] Série d'entretiens effectués au domicile de Paul et sur son bateau au début des années 2000.

les choix faits par Paul leur paraissaient contraignants car ils ne correspondaient pas à l'idée qu'ils avaient de vacances aux Antilles. Par exemple, ils trouvaient exagéré le fait d'abréger une escale dans un beau mouillage à cause d'un vent qui forcit, ou bien d'enfiler des brassières fluorescentes « ridicules » pour se rendre, la nuit, en annexe, au restaurant. Paul ne comprend pas leurs résistances à son autorité guidée par le souci de sa responsabilité vis-à-vis d'eux.

Plusieurs personnes rencontrées, anciens stagiaires ou moniteurs au CNG reprochent à la formation dispensée son obsession de la sécurité. Les manœuvres de récupération « d'homme à la mer » sont en effet pratiquées sur tous les stages de croisière ; le port des brassières de sauvetage obligatoire, quel que soit le temps ; les premiers voiliers du CNG furent conçus pour être insubmersibles. Le centre nautique a surtout voulu promouvoir un « esprit de sécurité » qui dépasse la simple application de règles ou l'acquisition d'un matériel de sauvetage. Le projet est bien plus vaste : il ne s'agit pas « simplement » de réduire les risques en mer afin de ne pas être amené à comparaître devant les tribunaux terrestres, mais « d'éveiller et de former beaucoup d'individus non-conformes, conscients et responsables, sans lesquels il n'y a pas de collectivité – maritime ou autre – capable de regarder, d'évoluer, d'inventer » :

> Bernanos, à qui il était demandé un jour « Qu'est-ce que la démocratie ? », répondit : « C'est quand il y a suffisamment de démocrates ». De même, s'il était demandé à ceux, qui, vaille que vaille, tentent, jour après jour, de recréer aux Glénans l'esprit de sécurité « Qu'est-ce que la sécurité en mer ? », ils pourraient répondre : « C'est quand il y a suffisamment de gens qui respectent la mer. » La seule manière d'y atteindre est de placer chacun à chaque instant en situation de responsabilité, ce qui suppose de la part des organisateurs une beaucoup plus grande confiance dans l'autre, qu'il soit enseigné ou moniteur, que dans un système ou des structures. Mais sans cesse revient la tentation de dormir dans un lit, à l'abri de murs épais, plutôt qu'enroulé dans une couverture, quelque part dans la plaine où la moindre alerte vous réveille. Les murs, ici, ce sont les normes, les niveaux pédagogiques, les routines ; alors qu'il faudrait agir de telle sorte que, guidé par l'exemple de marins véritables, tout stagiaire comprenne à chaque instant, à son rythme, le pourquoi des choses. Depuis trente ans, c'est un incessant combat, contre sa propre lassitude, contre les réglementeurs, les justiciers et les censeurs – qui ne sont pas toujours les plus vieux, contre ceux qui croient que la sécurité c'est d'être protégé par une force extérieure à soi-même. Combat d'autant plus nécessaire que s'est établie une alliance objective entre des administrations qui s'alignent sur les fantasmes et les peurs du public et des marchands qui exploitent l'éventaire des nouvelles amulettes obligatoires. Combat d'autant plus épuisant qu'il faut aussi le mener à l'intérieur, contre ses pairs. [1]

Ce projet prend sa source dans l'histoire personnelle des fondateurs, anciens résistants.[2] L'utopie des Glénans est de vouloir substituer la responsabilité éthique à celle juridique. La comparaison avec la démocratie n'est pas anodine : le projet des Glénans reprend le thème républicain de l'individualisme : chacun doit incarner « l'esprit de sécurité », et ne faire confiance ni au matériel ni aux réglementations dits « de sécurité » qui apparaissent comme de « fausses sécurités ».

[1] « L'esprit de sécurité, mythe de Sisyphe », p. 101-106 in : *La mer vue des Glénans*, Paris, Seuil, 1978.
[2] Philippe VIANNAY, *Du bon usage de la France. Résistance, journalisme, Glénans…,* Paris, Ramsay, 1988.

Liberté, responsabilité et fausse sécurité

Aujourd'hui, aucun permis ou examen n'est demandé aux amateurs de voile qui s'y opposent d'ailleurs farouchement. En effet, la sécurité nécessaire à la vie en mer, c'est-à-dire l'ordre à respecter pour réduire les dangers, est pensée comme devant être entièrement portée par un seul personnage : le chef de bord, le plus souvent propriétaire du navire. C'est à ce prix que naît le sentiment de liberté, jouissance recherchée par les amateurs de voile dès le milieu du 19e siècle en France.

Chaque plaisancier décline de façon singulière cette idée de la liberté comme autonomie vis à vis des réglementations terrestres. Olivier de Kersauson, skipper du voilier *Kriter* dans la course autour du monde, interdit à ses équipiers de porter des lunettes et des gants. En mer, il s'agit de se passer de ces béquilles terrestres, qui sont de « fausses » sécurités : « Supposez que lors d'une manœuvre vous perdiez un gant : la main subitement exposée au froid s'engourdit et devient inutilisable. Or, sur un navire, il faut avoir ses deux mains valides : l'une pour l'homme, l'autre pour le bateau. »[1]

Éric Tabarly, « l'homme qui était la mer », ne voulait pas être attaché à bord, « comme une vache ». Il préférait à cette « fausse sécurité » qu'est la « longe » (harnais relié par une sangle et un mousqueton à la « ligne de vie ») la « vraie » sécurité, c'est-à-dire celle que l'on porte en soi, cette vigilance de tout instant associée au respect des règles propres au monde maritime. Alors, la magie s'opère :

> Il se trouve que chaque instant de la vie en mer, pour peu que l'entente règne à bord, prend un relief incompréhensible. C'est peut-être que, dans un monde réduit à l'essentiel, chaque acte de la vie retrouve toute sa valeur. Allez savoir. En mer, on peut être bien tout le temps, au soleil comme dans le temps dur ; dans les soirées paisibles, dans les longues nuits, dans les petits matins glacés. On est bien parce que l'on a un bateau net et qui marche, parce que l'on est en accord avec les signes du ciel, parce que l'on fait une navigation précise, parce que l'on soigne un atterrissage. Il y a aussi le bonheur des escales.[2]

La liberté de déambuler sur le pont du bateau sans être entravé par un bout a un prix : le risque de la chute à la mer. Le grand marin qui déclarait qu' « un type qui tombe à la mer c'est qu'il avait pas sa place à bord »[3] en fit les frais. Cette déclaration prêtée à Éric Tabarly, souvent critiquée par les plaisanciers soucieux de promouvoir une navigation sécurisée, résume pourtant toute l'utopie plaisancière. Pour être un marin, c'est-à-dire occuper de façon légitime une place à bord, il faut incarner une règle de sécurité essentielle : ne pas tomber à l'eau. Or, cet homme qui chute n'est pas n'importe quel homme du bord. Les équipiers d'Éric Tabarly pouvaient s'attacher, s'ils le souhaitaient. Celui qui n'a pas le droit de passer par-dessus bord, c'est le capitaine. S'il tombe, c'est, en toute logique, qu'il n'a pas incarné les règles de sécurité, et donc, de ce fait, qu'il n'a plus sa place à bord.

Dans le *Cours des Glénans*, le mal de mer ou la chute à la mer du chef de bord sont présentés comme des incidents graves. Pourtant, ces situations pourraient aussi être considérés comme des occasions, pour les équipiers, d'exercer à leur tour leurs responsabilités. Si le chef de bord a transmis cet « esprit de sécurité » à tous, ses équipiers devraient être en mesure de le relayer. Mais la chute du capitaine n'est pas envisagée de cette manière.

---

[1] Olivier de KERSAUSON et Jean NOLI, *Fortune de mer*…, *op. cit.*, p. 22.
[2] *Nouveau Cours de navigation des Glénans, 1972 …, op. cit.,* p. 473.
[3] Olivier de KERSAUSON et Jean NOLI, *Fortune de mer* …, *id.*, p. 33.

Tous les plaisanciers n'incarnent pas de cette façon le mythe de la liberté comme responsabilité de sa propre sécurité en mer, variante du mythe individualiste de la société moderne. Tous les plaisanciers ne deviennent pas des héros marins. Les « anciens » des Glénans prennent des distances avec la formation reçue. Lors des navigations familiales ou amicales, ils n'appliquent pas à la lettre les règles de sécurité du CNG perçues comme contraignantes – port obligatoire de la brassière sur le pont, harnais attaché à la ligne de vie par vent fort ou de nuit, prise du bulletin météo plusieurs fois par jour, rédaction minutieuse du livre de bord, alternance des quarts, etc. Chacun compose, bricole, en fonction de l'équipage, de la zone de navigation et du bateau. L'harmonie recherchée n'est pas toujours au rendez-vous, mais chaque navigation est une mise en acte de ce désir de liberté. Malgré les difficultés qui y sont attachées, le rôle hiérarchique du chef de bord, étroitement lié aux notions de responsabilité et de liberté, n'est pas remis en cause.

Un esprit de sécurité pour une liberté véritable

Pour les glénanais, l'« esprit de sécurité », intérieur, surmoïque, remplace les règlements extérieurs, c'est à dire terrestres. C'est au prix de cette subversion que l'individu accèderait à la « liberté ». La figure du « véritable marin » incarne cette liberté conquise : « À la lecture de ce seul chapitre [La vie à bord], on pourrait penser qu'une croisière en plaisance est une chose fort peu plaisante et que la réprobation des vieux longs-couriers (vaguement amicale tout de même) n'est pas dépourvue de fondement. Mais il est bien évident que tous les problèmes traités ici sont en abord de l'essentiel, que toutes les contraintes de cette vie ont pour seul but de rendre possible, pour tous, une liberté véritable. »[1] Vingt années plus tard, le *Cours des Glénans* défend une même idée de la croisière comme accès à la liberté : « Pour définir correctement la croisière, il faudrait d'abord parler de la liberté (on voit déjà que ce n'est pas une mince affaire) » : « Si l'on se contentait de dire : faire une croisière, c'est se promener un certain temps sur l'eau à bord d'un bateau, avec d'autres gens, dans un paysage choisi, on donnerait une définition convenant parfaitement aux passagers des paquebots de luxe. À la voile, sur un bateau de toute façon plus petit, ce qui caractérise la croisière c'est plutôt le fait que l'on décide de compter uniquement sur soi pendant un certain temps, de prendre ses responsabilités, d'affronter certains risques en connaissance de cause, de se débrouiller : d'être autonome, en quelque sorte. »[2]

Une liberté pour un seul

Cette définition de la croisière comme prise de risques et de décisions de façon autonome est idéalement mise en pratique lors de la navigation en solitaire. Par contre, elle entre en contradiction avec la navigation en équipage. Si, dans l'idéal, chacun à bord intègre « l'esprit de sécurité », c'est cependant un seul membre de l'équipage qui le représente : le chef de bord. Ce « gardien de l'ordre » incarne la responsabilité éthique vis à vis des autres. Il est tenu pour responsable de « la vie » de ses équipiers, de la bonne marche et de l'entretien du navire : ceux-ci sont en quelque sorte « incorporés » à ses actions. Pour le chef de bord, être responsable de la vie des autres équivaut à l'être de sa propre vie.

[1] *Nouveau Cours de navigation des Glénans,* 1972*…, op. cit.,* p. 473.
[2] *Le Cours des Glénans,* 1990*…, op. cit.,* p. 1011.

L'équipage, le paysage et le bateau sont, pour le chef de bord, trois « données » qu'il s'agit d'harmoniser au mieux afin de réaliser son désir de liberté :

> Et l'autonomie a ceci de fatiguant qu'elle exige que l'on fasse constamment des choix. Le premier choix concerne d'ailleurs le degré d'autonomie dont on souhaite disposer, dans l'espace, dans le temps – et dans le mauvais temps. Jusqu'où veut-on aller, combien de temps veut-on passer sur l'eau, dans quelle mesure accepte-t-on de rencontrer des difficultés ? […] Dans tous les cas, les choix à faire au départ se présentent dans les mêmes termes. Où va-t-on naviguer, avec qui, sur quoi ? Autrement dit, toute croisière est bâtie sur trois données : un paysage, un équipage, un bateau. On ne les envisage pas forcément dans cet ordre, c'est affaire de circonstances ; ce qui compte, c'est la manière dont on va les harmoniser. Il importe que l'équipage et le bateau soient « à la hauteur » du paysage, capables de réaliser le programme que l'on s'est fixé ; sinon, il faut changer d'équipage, ou de bateau, ou plus simplement, bâtir un programme plus modeste. Cela paraît tomber sous le sens. En fait, au départ, tout cela est fortement imprégné de rêve, il faut en être convaincu ! Et l'on doit se livrer à une analyse très concrète des différentes données pour parvenir à une harmonie véritable. [1]

Le rêve décrit est celui du chef de bord. L'équipage est une des « données » du problème à résoudre pour mettre « le rêve » en pratique. Dans l'organisation hiérarchique présentée ici, la valeur de la liberté individuelle des équipiers définie comme autonomie est englobée dans celle de la sécurité du bateau et de l'équipage. C'est au nom de la sécurité que le chef de bord impose ses choix aux autres. De ce fait, il est le seul à endosser la responsabilité, il prend seul les décisions, il est donc seul à atteindre l'idéal de liberté prôné. Les équipiers, quand à eux, ne sont plus en position d'accéder à cet idéal.

L'attachement des plaisanciers à l'idée de naviguer sur « leur » bateau, et donc d'en assumer seuls la direction, afin de parvenir à la « liberté véritable » et de devenir de « vrais marins », apparaît comme une conséquence de cette organisation. Le bateau, une des trois « données » de la réalisation du « rêve », est fortement investi en raison de l'impossibilité de maîtriser les deux autres. En effet, la connaissance des caractéristiques maritimes d'un « paysage » ne peut empêcher le déchaînement soudain du vent ou de la pluie. L'équipage, quand à lui, est « un sujet difficile à cerner ». De plus, s'il est parfois possible d'en changer en navigation amicale, cela est plus difficile lors de navigations envisagées dans le cadre de vacances familiales. Le choix du bateau reste donc une des données qu'il est possible de maîtriser le mieux, ce qui explique l'énorme investissement – affectif, temporel et financier – dont il est l'objet. Le *Cours des Glénans* met cependant en garde contre cette illusion : l'idéal recherché reste un rêve, la liberté illusoire.

> Beaucoup de plaisanciers, de nos jours encore, estiment en effet que, pour disposer d'une autonomie réelle, il faut posséder un bateau bien à soi. […] Lorsque le bateau est une sorte de passion exclusive, à laquelle on est prêt à beaucoup sacrifier, la question ne se pose même pas […]. Vouloir à toute force être propriétaire parce que l'on éprouve au moins autant de plaisir à bricoler sur *son* bateau qu'à naviguer, cela peut se concevoir aussi. […] À première vue, on est vraiment libre quand on a un bateau à soi : on fait ce que l'on veut, quand on veut, où l'on veut. Mais cela suppose tout d'abord que l'on a de l'argent. […] D'autres soucis peuvent apparaître. […] La liberté chèrement acquise peut finalement se révéler tout à fait illusoire. En somme, de nos jours, acheter un bateau ne paraît raisonnable que lorsqu'on est absolument sûr de naviguer beaucoup : c'est-à-dire lorsque l'on habite non loin de l'eau. C'est encore plus raisonnable lorsque l'on acquiert un bateau transportable, que l'on peut rentrer et

[1] *Le Cours des Glénans,* 1990…, *op. cit.,* p. 1011-1012.

> entretenir chez soi. Cela sous-entend qu'il s'agit d'un bateau assez petit […]. Il paraît beaucoup plus judicieux de s'orienter vers d'autres formules, de naviguer sur un bateau de location ou dans un club. […] En mer, il est certes conforme à l'esprit marin d'agir comme si le bateau était à soi et de le soigner comme tel, mais, au retour, adieu les soucis de place, de gardiennage et d'entretien : tout est terminé et l'on peut penser à autre chose. On dispose en définitive de libertés beaucoup plus réelles. [1]

Les conseils prodigués ne semblent pas avoir convaincus tous les plaisanciers. En 2009, les ports de plaisance sont saturés. La revue *Bateaux* titre « Dossier noir des ports français : il faut réinventer la plaisance ! »[2] Si la crise économique a freiné la vente des bateaux de plaisance, quelques rares architectes proposent des voiliers plus petits et transportables, comme le *Souriceau*[3]. Le manque de temps disponible pour une navigation à voile chronophage et le souci de la formation des équipiers incitent de plus en plus d'amateurs de « paysages » maritimes à utiliser des vedettes à moteur.

Etre responsable de la vie : un chef de bord chef de famille

La notion de responsabilité éthique en plaisance apparaît, dans la presse nautique, en même temps que le développement de la croisière familiale, dans les années trente : « À courir les yeux fermés au devant de la mort quand un cas de force majeure tel qu'un sauvetage, par exemple, ne nous y pousse, à sacrifier avec soi des vies innocentes, on fait preuve d'une impardonnable légèreté et s'il n'est pas permis de juger avec trop de sévérité ceux qui ont durement expié leur erreur, que du moins la leçon serve aux autres. »[4]

Après guerre, la massification de la petite croisière pousse les formateurs des Glénans à définir explicitement les rôles de chacun et notamment celui du chef de bord, responsable de la vie de ses équipiers :

> Le rôle du chef de bord est dominé par deux notions complémentaires qu'il convient de définir avant d'examiner son comportement général : la responsabilité et l'autorité. Il est responsable, à la lettre, de la vie des gens qui embarquent à son bord. Son souci dominant est la sécurité. Il s'assure personnellement de l'état matériel de l'ensemble […]. Pour assumer ces lourdes tâches, le chef de bord ne peut et ne doit logiquement disposer que de son autorité. […] Certes, il n'a plus, sur un bateau de plaisance, droit de vie ou de mort sur son équipage, mais son autorité doit être incontestée, s'exercer sur toutes les activités du bord et peut aller jusqu'au débarquement de l'équipier indésirable. D'une manière générale, le chef de bord doit s'efforcer d'avoir constamment une vue d'ensemble. Pour y parvenir, le moyen le plus efficace est qu'il se tienne en retrait. [5]

Le rôle d'autorité et de responsabilité forte du chef de bord présente de fortes similitudes avec celui de *pater familias* du siècle précédent. Si posséder un yacht, le diriger et le manœuvrer soi-même, en toute autonomie, incarne le mythe de l'individualisme de la société moderne, y naviguer en famille permet aussi de réaliser l'autre versant de ce mythe : celui de la cellule familiale naturelle. Pour Irène Théry, « le mythe des origines de la

[1] *Le Cours des Glénans,* 1990, *..., op. cit.,* p. 10013-1014.
[2] Anne BERGOGNE, « Le dossier noir des ports français : le partage des eaux », *Bateaux*…, *op. cit.*
[3] « Génial Souriceau ! Seulement 4,75 mètres. 100 milles à bord d'un mini-croiseur hauturier », *Voile magazine,* N° 161, 2009.
[4] Georges MOULY, « Conseils de prudence », *Le Yacht,* N° 2786, 1936, p. 500.
[5] « La vie à bord. Equipage, organisation », p. 43-76 in : *Cours de navigation des Glénans, T. 2*, 1962, …, *op. cit.,* p. 44-45.

modernité n'est pas seulement celui des fondements de la cité politique et de la *societas* comme association d'individus indépendants, mais aussi celui de la formation de la famille conjugale comme "la première des sociétés et la seule naturelle" (Rousseau) »[1]. Elle rappelle que la question des sexes est liée à celle de l'individu, l'exclusion des femmes étant constitutive du fondement de la société démocratique.

La famille conjugale moderne est en effet perçue comme l'unité sociale fondamentale, naturelle, précédant toute société. « Mais cet élément naturel est évidemment un mythe […] : l'homme vit *toujours-déjà en société* ». Dans le couple, l'homme et la femme sont donc définis par leurs attributs naturels, biologiques et psychologiques. Leur association est complémentaire et hiérarchique : comme ce groupe familial est fragile, « il a besoin d'un chef pour assurer son existence, le défendre face à l'ennemi, régler ses conflits internes, diriger ses membres : ce rôle revient nécessairement à celui qui en est le *protecteur* de par sa nature à la fois mâle et masculine, caractérisée par sa force physique, sa moindre dépendance à la physiologie de la reproduction, ses capacités innées en matière d'intrépidité, de jugement et d'autorité. »[2] La logique de la famille conjugale réside dans la procréation et « la diversité des autres relations sexuées au sein d'une vie sociale est mise hors champ »[3] : l'épouse donne des enfants à son mari. C'est à la fin du 18e siècle que « la fonction de mère devient l'objet d'un discours de plus en plus riche »[4]. Au 19e siècle, le rôle maternel fut exalté, attribuant aux femmes la sphère domestique et aux hommes celle publique. Cette répartition des rôles est hiérarchique : l'homme a autorité sur sa femme et ses enfants. Il les représente à l'extérieur de la famille.

Le mythe de la famille conjugale étant la face cachée du mythe de l'individu autonome, l'un et l'autre sont liés, l'individualisation renforçant la naturalisation. À bord, le mythe individualiste se réalise de façon spectaculaire : l'individu dirige et manœuvre seul son yacht, sans aide, autonome et responsable, se sentant libre, traçant sa route à sa guise sur l'immensité océane, guidé par sa raison et ses connaissances nautiques et laissant dans son sillage les contraintes de la société d'à terre peu compatibles avec l'idéologie individualiste. Cependant, sa position induit et renforce la naturalisation de sa famille quand elle embarque : le chef de bord et de famille se sent donc responsable de « la vie » de ses passagers. Car c'est bien la valeur Vie que représentent la femme et les enfants, englobée dans la valeur de la Société, ici celle des « marins », représentée par le capitaine du voilier. Il n'est donc pas étonnant que les attributs naturels féminins soient toujours mis en avant dans la presse et la littérature nautique contemporaine. Ils sont inséparables de la logique individualiste qui elle-même est liée à un modèle conjugal hiérarchique.

2) La responsabilité juridique du propriétaire

Le fait de diriger un bateau, d'être responsable de sa bonne conduite, de la sécurité du matériel et des passagers ne diffère pas, si on se réfère uniquement au Code civil, de la conduite d'une automobile, ou bien, plus métaphoriquement, d'une famille. Par contre, le droit maritime appliquant le Code du commerce comporte des particularités comme par exemple l'article 216 stipulant la limitation de responsabilité pour le propriétaire en cas de

[1] Irène THÉRY, *La distinction de sexe…, op. cit*., p. 65-66.
[2] *Id*., p. 73.
[3] *Ibid.*, p. 78.
[4] Yvonne KNIBIEHLER et Catherine FOUQUET, *L'histoire des mères du Moyen Âge à nos jours…, op. cit.,* p. 135.

perte du navire et de sa cargaison. Pour les yachtsmen du début du 20e siècle, il est donc important de clarifier le statut juridique de la navigation de plaisance[1].

La question de la responsabilité du propriétaire vis-à-vis de ses passagers se pose avec d'autant plus d'importance dans les années trente que les équipages amateurs ne sont donc plus salariés et couverts par le droit du travail : « Qu'adviendra-t-il si un accident, toujours possible, vient atteindre un de ces volontaires qui ne figurent pas sur le rôle d'équipage comme matelots et ne seront pas non plus tout à fait des invités du propriétaire ? […] Les compagnies d'assurance délivrent des "polices sportives" assurant contre tout accident, même mortel, survenu dans l'exercice d'un sport. »[2] Lorsqu'en 1952, *Le Yacht* évoque « le problème des passagers à bord », c'est en raison de l'ambiguïté de la juridiction appliquée à la plaisance, dont certains amateurs font les frais, comme ici, aux États-Unis :

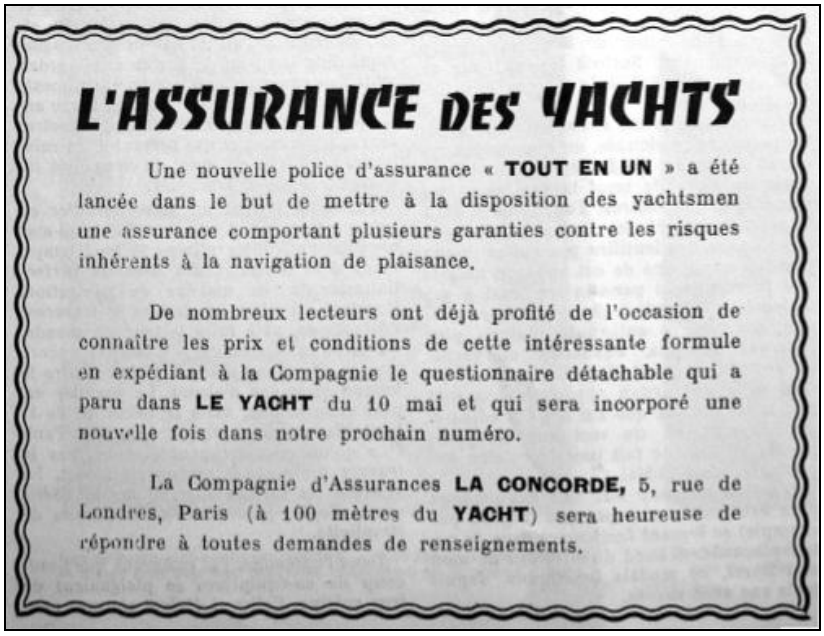
> Un temps parfait, un bateau solide et des passagers sympathiques sont une joie pour un yachtsman. Et si celui-ci dispose également du temps suffisant pour en profiter, on peut dire que ses désirs sont comblés. Et cependant, même si on peut compter sur de bonnes conditions atmosphériques et sur son bateau, le problème qui se pose est de savoir si on peut aussi compter sur des passagers sympathiques. Au moment où l'on appareille, il est impossible de prévoir les choses affreuses qui peuvent survenir aux gens qu'on invite à son bord. Et ceux qui y pensent ont tendance à chasser cette idée, persuadés qu'il ne se passera rien. Et, malgré tout, des malheurs arrivent à ceux qui s'y attendent le moins. Et la plupart des yachtsmen étant propriétaires d'auto, sont persuadés que les mêmes règles s'appliquent pour les passagers en auto et en bateau. Il convient de n'avoir aucune illusion à ce sujet. Une décision récente d'une cour d'appel des Etats-Unis a exposé quelle était du point de vue légal la responsabilité du propriétaire de bateau dans certaines conditions bien définies. […] Le passager sympathique intenta une accusation contre son ami pour blessures et l'amitié s'envola et fut remplacée par bien des ennuis. Des ennuis terribles, car le tribunal déclara que le propriétaire était responsable vis-à-vis de son passager et qu'il n'y avait pas de limites de responsabilité. Car les bateaux ne sont pas des automobiles, les voies d'eau navigables ne sont pas des routes et ce sont les règlements de la Marine qui sont applicables à ces cas. [3]

L'auteur conclut qu'il faut choisir ses passagers avec soin. L'alternative la plus utilisée, dès le 19e siècle, au problème de la réparation des dommages causés par la navigation est la police d'assurance. Au début des années cinquante, La Fédération française du yachting à voile met en place une assurance responsabilité civile à coût modique pour les licenciés, « comparable à celle des automobilistes et des cyclistes pour les risques aux tiers »[4]. Elle ne couvre pas la perte du bateau. Des publicités mentionnent différentes assurances : « Responsabilité civile ; pertes ou avaries causées au bateau assuré ; frais de retirement ; vol ; objets remisés séparément à terre »[5].

Si le yachtsman, « comme tout le monde, est responsable du préjudice qu'il cause à autrui par sa faute, sa négligence et son imprudence », « il est de plus présumé responsable des dégâts occasionnés par son bateau, et il ne peut s'exonérer de cette responsabilité qu'en prouvant que l'accident est dû exclusivement à un cas fortuit, de force majeure, ou à la faute d'un tiers ». En effet, deux arrêts de la Cour de cassation du 19 juin 1951 posent « le principe de l'application aux navires de la présomption de responsabilité de l'article 1384 du code

[1] Albert GLANDAZ, « De l'état juridique de la navigation de plaisance sous la législation actuelle », *Le Yacht*, N° 1632, 1909, p. 395.
[2] M. CLERC-RAMPAL, « Le yachting et les amateurs », *Le Yacht*, N° 2497, 1931, p. 66.
[3] « Le problème des passagers à bord », *Le Yacht*, N° 3341, 1952, p. 1265.
[4] Jean LAROQUE, « Assurance et responsabilité civile », *Le Yacht*, N° 3295, 1952, p. 97-98.
[5] « L'assurance des yachts », *Le Yacht*, N° 3483, 1955, p. 3.

civil ». Le propriétaire du bateau est considéré comme « gardien de la chose », il est donc responsable de son navire. Cependant, la spécificité du droit maritime fait que « le yachtsman sera néanmoins mieux traité que le propriétaire d'automobile », du fait qu'il est « nécessaire de prouver la faute de celui dont on cherche la responsabilité »[1].



L'ASSURANCE DES YACHTS

Une nouvelle police d'assurance « **TOUT EN UN** » a été lancée dans le but de mettre à la disposition des yachtsmen une assurance comportant plusieurs garanties contre les risques inhérents à la navigation de plaisance.

De nombreux lecteurs ont déjà profité de l'occasion de connaître les prix et conditions de cette intéressante formule en expédiant à la Compagnie le questionnaire détachable qui a paru dans **LE YACHT** du 10 mai et qui sera incorporé une nouvelle fois dans notre prochain numéro.

La Compagnie d'Assurances **LA CONCORDE,** 5, rue de Londres, Paris (à 100 mètres du **YACHT**) sera heureuse de répondre à toutes demandes de renseignements.

Figure 229 : « Une nouvelle police d'assurance « tout en un » », *Le Yacht,* N° 3311, 1952, p. 538.

Louis Doliveux, du Yacht-Club de France, publie en 1960 *Les devoirs et les droits des plaisanciers.* Ces derniers doivent faire face à deux responsabilités différentes conférées par le double statut de capitaine et d'armateur.

Si le yachtsman « vient à causer des accidents ou des avaries, il peut être poursuivi à ces deux titres. Certains de ces risques peuvent être couverts par des assurances […] mais la meilleure de toutes ces assurances, c'est d'avoir un yacht en bon état d'entretien »[2]. Propriétaires de leur navire, les plaisanciers sont donc des armateurs. Si « peu connaissent exactement les risques qu'ils encourent du fait même qu'ils arment un bateau », ils sont cependant « responsables en vertu du Code civil d'une quantité de choses » : « les risques encourus par le yacht lui-même, sa coque et ses annexes », les « risques encourus par le propriétaire du yacht vis à vis des tiers », les « risques encourus du fait de l'équipage » et les « risques encourus pour les personnes transportées ».

Ainsi, les responsabilités du capitaine diffèrent si l'équipage est composé de salariés ou d'amateurs. Dans le cas d'un équipage salarié, les employés sont soumis au Code maritime du travail. Ils bénéficient de la Sécurité sociale des marins. Il faut cependant que le capitaine prenne une assurance complémentaire car tous les risques ne sont pas couverts. Dans le cas d'un équipage d'amateurs, « équipiers ou invités, participant aux dépenses ou non, concourant à la manœuvre ou non », ces derniers ne sont pas soumis au Code maritime du travail : « Le capitaine n'est responsable que dans deux cas bien définis : faute personnelle prouvée (par exemple, mauvais état de la coque, du gréement, etc.…) ; faute de l'équipage salarié ou des préposés. »[3] Louis Doliveux conseille aux propriétaires d'assurer ces risques auprès d'une assurance qui couvrira leur responsabilité civile et personnelle.

[1] « L'assurance des yachts » …, *op. cit.*
[2] Louis DOLIVEUX, *Les devoirs et les droits des plaisanciers. Réglementation maritime de la plaisance*, Paris, EMOM, 1960, p. 33.
[3] *Id.*, p. 115-119.

Si la responsabilité personnelle et civile du plaisancier–armateur est engagée du fait qu'il est « gardien de son navire », cette responsabilité peut être couverte par les assurances, de la même manière qu'elles couvrent les propriétaires gardiens de choses terrestres. D'autres responsabilités sont néanmoins affectées au yachtsman, du fait qu'il est également capitaine du navire.

Le commandement du yacht est attribué d'office à son propriétaire depuis 1851 ou à son locataire, depuis 1951. Sans avoir à passer de permis[1], le yachtsman se retrouve avec les devoirs et les droits des capitaines et patrons de navires, exposés dans le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande : « Comme tous les documents qu'on a appliqué bon gré, mal gré, à la plaisance, il y a dans ce code un grand nombre de choses qui n'ont rien à voir avec notre sport. » Le capitaine de yacht ne doit donc pas abuser de son autorité, c'est-à-dire user ou abuser de violences. Il doit obéir aux autorités maritimes et se conformer aux règlements ; porter assistance à tout navire, à toute personne, même ennemie, en danger de se perdre ; enfin, il ne doit pas être trouvé en état d'ivresse. Louis Doliveux insiste sur la courtoisie et l'entraide entre plaisanciers et entre gens de mer, attitudes non obligatoires mais nécessaires.

En contrepartie, le capitaine a des droits, notamment celui d'exercer son autorité auprès de toutes les personnes embarquées, afin d'assurer « le maintien de l'ordre, la sécurité du navire et des personnes, la bonne exécution de l'expédition entreprise » : « À ces fins, il peut employer tout moyen de coercition utile et requérir les personnes présentes à bord pour lui prêter main forte. Seul le capitaine doit décider de l'abandon du navire. Il doit organiser le sauvetage, sauver les papiers (journal de bord, titres de navigation) et quitter son bord le dernier. (Code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande) »[2].

L'importante question de la limitation de la responsabilité du propriétaire d'un yacht par abandon du navire et du fret à ses créanciers, abordée dans les colonnes du journal *Le Yacht* dès le début du siècle, n'est toujours pas tranchée en 1965. Des spécialistes du droit maritime se prononcent pour l'application de ce privilège, « clé du droit maritime », à la plaisance. Des juristes déplorent le fait qu'« il n'existe pas de droit maritime propre à la navigation de plaisance » et que « l'on conteste même parfois la qualité juridique de "navires" aux bateaux de plaisance »[3].

Pour le juriste Jean Warot, il faut distinguer la responsabilité du propriétaire vis-à-vis de son équipage d'amateurs en fonction de leur rôle à bord, passagers passifs ou équipiers actifs. En effet, si le propriétaire, vis à vis de ses passagers transportés, engage seul sa responsabilité civile de gardien de son navire (article 1384, alinéa 1 du Code civil)[4], il partage cette responsabilité avec ses équipiers qui sont, eux aussi, devenus gardiens, du fait même qu' « ils n'ignorent pas les risques de la navigation » et qu' « ils sont présumés les avoir acceptés en connaissance de cause. La responsabilité du propriétaire ne pourrait être retenue que si l'équipier apportait la preuve d'une faute personnelle, par exemple une faute d'entretien du navire (mauvais état de la coque ou du gréement), ou une faute du capitaine ou de l'équipage, dont l'impéritie serait notoire. Mais, là encore, la charge de la preuve incomberait au plaignant »[5].

La question du partage ou non de la responsabilité entre les différents membres de l'équipage est très importante. En effet, en plaisance, l'autorité du chef de bord est en lien

[1] La conduite du yacht à voile ne demande pas de brevet ; par contre, un examen est exigé pour les moteurs. Cependant, les membres d'associations comme le YCF, FFM, HCF, FFYV en sont dispensées pour les moteurs de moins de 100 CV.

[2] Louis DOLIVEUX, *Les devoirs et les droits des plaisanciers…, id.,* p. 35.

[3] Jean WAROT, « Situation juridique et administrative de la navigation de plaisance », p. 427-437 in : *Le yachting, voile et moteur,* Paris, Larousse, 1965, p. 427.

[4] L'article 1384, alinéa 1, du Code civil est applicable à la navigation de plaisance depuis 1969. Ce régime de responsabilité sans faute remplace celui dans lequel la victime doit prouver la faute –article 1382 du code civil.

[5] Jean WAROT, « Situation juridique et administrative de la navigation de plaisance » …, *op. cit.,* p. 432.

avec la responsabilité qu'il endosse juridiquement. Une législation qui fait porter au seul « gardien de la chose » toute la responsabilité de la navigation a pour conséquence de maintenir le chef de bord et son équipage dans un rapport hiérarchique. Même si le propriétaire souhaite, par exemple, ne pas occuper le rôle de capitaine pour le laisser à un de ses équipiers, il serait quand même tenu devant les tribunaux pour responsable des fautes commises.

Par contre, une législation qui prône la garde partagée entre les différents équipiers, c'est-à-dire qui considère que la responsabilité de la navigation est également partagée entre les membres d'un équipage tous formés et compétents (comme dans le cas des équipages de course-croisière) permet de ne pas faire peser sur les épaules d'un seul, le propriétaire, souvent chef de bord, toutes les responsabilités.

Ce modèle d'un équipage soudé, formé, où chacun peut prendre la place de l'autre, issu de la course-croisière, s'oppose à celui hiérarchique, traditionnel, du capitaine commandant ses matelots. À une responsabilité partagée, on pourrait donc imaginer une relation égalitaire entre les différents équipiers.

Or, même si chacun connaît l'exécution des manœuvres, des choix s'imposent. L'un des équipiers doit occuper le rôle de skipper. Le « chef d'orchestre » du navire apparaît toujours comme indispensable. Aucun plaisancier rencontré au cours de l'enquête, aucune trace écrite ne vient contester cette organisation hiérarchique ; bien au contraire.

Le modèle hiérarchique s'impose aussi dans un équipage de course. Même si tous les équipiers sont très compétents, c'est le skipper qui commande au reste de l'équipage. Il en assume donc toutes les responsabilités juridiques.

L'égalité des compétences des différents équipiers pourrait donner lieu à un partage de la position hiérarchique. Par exemple, chaque équipier occuperait à tour de rôle la place de chef de bord, comme le propose le *Cours des Glénans* de 1990 : « D'une croisière à l'autre, si l'on navigue toujours ensemble, on change de chef de bord, tout simplement »[1]. Rappelons que dans l'édition suivante, cette proposition disparaît au profit d'une organisation hiérarchique.

L'hypothèse de la garde partagée du navire, avancée ici en 1965, n'a pas, depuis, été acceptée par les tribunaux. En effet, elle entre en opposition avec la logique hiérarchique qui seule permet de conserver la figure du « vrai yachtsman » qui seul, à bord, dirige et manœuvre, au nom d'une « véritable liberté ».

3) Aujourd'hui, des responsabilités lourdes

En 1986, la question de « la responsabilité du propriétaire de navire de plaisance à l'égard de ses invités et de ses coéquipiers » est à nouveau posée lors d'un colloque intitulé *La navigation de plaisance et le droit* :

> La navigation de plaisance est restée une aventure sportive, pleine de risques, elle ne peut être assimilée à une promenade automobile en 1986. […] C'est en partant de la situation ainsi faite aux personnes transportées à titre gratuit ou bénévole sur un navire de plaisance, qu'il paraît convenable de régler la situation aujourd'hui imprécise des coéquipiers bénévoles, participants à la manœuvre. En effet, la jurisprudence est hésitante et, si la cour de Versailles, le 3 juillet 1979, a admis que la garde d'un voilier était exercée en commun, le tribunal de grande instance de Marseille, dans un jugement du 3 décembre 1985 frappé d'appel, n'a pas admis que la garde d'un voilier

[1] *Le Cours des Glénans,* 1990*..., op. cit.,* p. 1063.

> de plaisance était exercée en commun. La doctrine est aussi hésitante ; le professeur Rodière applaudissait à l'arrêt de Versailles, alors que le professeur Jambu-Merlin et le professeur Langavant pensent que la garde collective est difficile à admettre en navigation de plaisance dans la mesure où le navire doit avoir obligatoirement un chef.[1]

Les hésitations de la jurisprudence et de la doctrine concernant la responsabilité partagée ou non du propriétaire et des équipiers sont dues à son statut d'entre-deux, entre droit maritime et droit terrestre. Aujourd'hui, le plaisancier qui prend le rôle de chef de bord est celui considéré par l'ensemble de l'équipage comme le plus compétent. Il n'est donc pas nécessairement le propriétaire du bateau, même si ce cas de figure domine. Le chef de bord, ou skipper, engage sa responsabilité civile ainsi que pénale :

> La responsabilité civile est réparatrice, c'est-à-dire que la victime d'un préjudice sera indemnisée par l'auteur du dommage. À l'inverse, la responsabilité pénale est sanctionnatrice, c'est-à-dire qu'elle vise à punir l'auteur d'une infraction prévue par la loi. […] En effet, le Code Disciplinaire et pénal de la Marine marchande est applicable aux plaisanciers, français et étrangers. Par conséquent, ces derniers sont susceptibles d'être jugés devant le tribunal maritime commercial qui, en dépit de son appellation, est une juridiction pénale, lorsqu'il s'agira d'un délit de Droit maritime ou devant le tribunal correctionnel lorsque le délit sera de Droit commun.[2]

Il convient maintenant de préciser des responsabilités civile et pénale du chef de bord en plaisance.

La responsabilité civile du « gardien de la chose »

La situation du chef de bord est lourde de responsabilités comparativement à celle des autres membres de l'équipage. En effet, c'est lui seul qui engage sa responsabilité civile comme « gardien de la chose ». Ce régime de « la responsabilité du fait des choses ou responsabilité sans faute » est très différent de celui de la « responsabilité du fait personnel »[3].

Pour le chef de bord, il ne s'agit pas simplement de réparer un dommage qui a été causé et pour lequel la victime doit prouver la faute du capitaine. Le régime de « la responsabilité du fait des choses ou responsabilité sans faute » est énoncé à l'article 1384, alinéa 1er, du Code civil : « On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait [responsabilité du fait personnel], mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde. »[4] Ce régime de responsabilité est appliqué aux accidents de la circulation : il permet à la victime de ne pas avoir à prouver la faute du conducteur pour obtenir une réparation de son dommage. En plaisance, il place le chef de bord comme unique responsable des dommages causés par les personnes dont il doit répondre, c'est-à-dire par ses équipiers, ainsi que de ceux causés par le

[1] Jacques VILLENEAU, « La responsabilité du propriétaire de navire de plaisance à l'égard de ses invités et de ses coéquipiers », p. 79-81 in : *La navigation de plaisance et le droit*, Paris, Ed. Litec, 1987, p. 79-80.
[2] Jérôme GUIZIOU, *La responsabilité civile en navigation de plaisance …, op. cit.,* p. 14.
[3] Le régime de la responsabilité du fait personnel est édicté selon « le principe énoncé à l'article 1382 du Code civil : "Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer" ». Anne MARGOTIN et Aurélien VIRATELLE, *Le guide juridique pratique du plaisancier*, Vanves, Ed. Nautilex, 1999, p. 221.
[4] *Id.*, p. 222.

navire[1]. Le « gardien de la chose » est celui qui exerce sur elle un « pouvoir d'usage, de contrôle et de direction ».

Aujourd'hui, ce pouvoir est toujours conféré au seul chef de bord, l'hypothèse de la « garde en commun » par l'ensemble des équipiers ayant été rejetée par les tribunaux. Ainsi, un équipier barreur n'est pas considéré comme le gardien du navire : « En plaisance, comme l'indique M. Langavant, "ce n'est pas celui qui a la barre…, c'est la personne qui a la maîtrise nautique du navire, sa conduite, le choix de la route, l'autorité sur les personnes". »[2] Le gardien est donc le skipper, même si, au moment de l'accident il ne tenait pas la barre ; même si ses directives n'ont pas été respectées ; même s'il a délégué les tâches.

En fin de compte, il est toujours responsable des actes de ses équipiers. « Gardien », il est également responsable de « sa chose », c'est-à-dire de la manille qui lâche, de la bouteille de gaz qui explose, même si, en effet, les dommages ne sont pas liés directement à une faute personnelle. Les victimes, c'est-à-dire les personnes qui peuvent lui demander réparation en raison de sa responsabilité sans faute, sont les « tiers » (c'est-à-dire les personnes sans relations contractuelles) : équipiers, passagers, personnes à quai, baigneurs, équipiers d'autres bateaux. Ces tiers doivent juste prouver que leur dommage est en lien avec le navire, lui-même « gardé » par tel chef de bord. Ce dernier, pour atténuer ou écarter sa responsabilité, doit prouver le cas de force majeure (c'est-à-dire « tout événement extérieur, imprévisible et irrésistible »), la faute de la victime ou celle d'un autre membre de l'équipage. Cependant, étant donné qu'il est censé avoir la maîtrise de son navire et répondre des personnes qu'il embarque, les juges peuvent considérer qu'il est dans ses devoirs d'éviter de mettre le bateau et l'équipage dans des situations météorologiques difficiles et de savoir se faire respecter et obéir. Ne pas avoir prévu le cas de force majeure, ou bien ne pas avoir su se faire obéir par ses équipiers peut être considéré comme une faute. Il peut aussi plaider que ses équipiers ont accepté les risques inhérents à la navigation de plaisance avant d'embarquer. Cependant, les tribunaux considèrent que les accidents ne sont pas des « risques normaux » en plaisance. Ainsi, en cas d'accident, le chef de bord peut être condamné à réparer financièrement les dommages causés à la victime, même sans faute personnelle.

La responsabilité pénale pour « mise en danger de la vie d'autrui »

Depuis 1994, le chef de bord peut également être sanctionné pénalement pour délit de « mise en danger d'autrui » :

> Un délit peut toutefois concerner un chef de bord dans de nombreux cas et sans qu'il en ait conscience : le délit de mise en danger de la personne d'autrui. Ce délit peut surprendre. Il réprime, en effet, un comportement qui n'a fait subir aucun préjudice ! Par définition, lorsqu'on met en danger, on ne tue pas, on ne blesse pas, on ne mutile pas. On en fait simplement courir le risque. Alors, pourquoi sanctionner une telle attitude ? Parce que la loi cherche à prévenir le comportement de celui qui se dit, alors même qu'il connaît le danger auquel il expose autrui (personne à bord, nageur…) : « pourvu que ça aille ». Auparavant (avant la réforme du Code pénal entrée en vigueur en 1994), pour punir un tel comportement, il fallait justement attendre que « ça n'aille pas », c'est-à-dire que le dommage se réalise. Celui qui faisait courir le danger, mais

[1] Deux situations excluent cependant l'application de l'article 1384 alinéa 1 du Code civil à la plaisance : lorsque le dommage est causé par un incendie ou par un abordage. In Jérôme GUIZIOU, *La responsabilité civile en navigation de plaisance : une application distributive du droit maritime et du droit terrestre,…, id.,* p. 42-43.
[2] Jérôme GUIZIOU, *La responsabilité civile en navigation de plaisance …, id.,* p. 21.

> qui avait de la chance, ne risquait rien. Celui qui en avait moins était poursuivi pour homicide ou coups et blessures involontaires. [1]

Le chef de bord commet le délit de mise en danger de la vie d'autrui « en cas d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou les règlements sauf si l'auteur des faits a accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait »[2]. Ces poursuites peuvent être engagées par ses équipiers, des baigneurs, d'autres plaisanciers, les services des Douanes, des Affaires maritimes ou de la Gendarmerie maritime si, par exemple, tous les équipiers embarqués ne possèdent pas un gilet de sauvetage.

Rappellons que du fait de l'application du droit maritime à la navigation de plaisance, le chef de bord d'un voilier de plaisance et ses équipiers sont soumis à des obligations légales :

> On a vu comment les obligations *contractées* par les marins font figure de devoirs *légaux*, d'un caractère quasi militaire. Ces devoirs sont énoncés et leur transgression est punie dans les conditions définies par les articles 8 et suivants du Code pénal et disciplinaire de la marine marchande […]. Ces dispositions concernent *toutes les personnes* de quelque nationalité qu'elles soient, présentes à bord pour quelque cause que ce soit. Sur elles, le capitaine de tout navire possède, dans l'intérêt commun, l'autorité « que comportent le maintien de l'ordre, la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison, et la bonne exécution de l'expédition maritime » (art. 2). Il peut employer à ces fins tout moyen de coercition et requérir les personnes embarquées pour lui prêter main forte. [3]

Selon le rôle occupé, les obligations sont différentes. En contrepartie des devoirs des équipiers, les pouvoirs du capitaine sont « tempérés ou compensés par des devoirs particuliers : celui d'achever le voyage, celui de ne pas abuser de son autorité, celui de ne pas s'enivrer. […] Tous ces devoirs sont pénalement sanctionnés ». À côté de fautes légères, le Code pénal et disciplinaire de la marine marchande prévoit et punit des infractions plus graves comme « délits et crimes, spécifiquement maritimes, d'ailleurs, car le Code pénal opère en plus pour tous, y compris à l'égard des *plaisanciers*. Ainsi, l'abandon de poste est un délit ; de même l'abus d'autorité du capitaine, d'un officier ou d'un maître »[4].

Le chef de bord est considéré, par définition, comme compétent pour mener en toute sécurité son bateau et son équipage. Il dispose, dans l'idéal, de toute l'autorité nécessaire pour faire appliquer ses décisions à bord. Il est censé tenir son bateau en bon état et avoir à bord tout le matériel de sécurité exigé par la réglementation maritime. Or, il est important de rappeler, d'une part, qu'aucune formation ni aucun examen ne sont demandés pour diriger un voilier de plaisance et, d'autre part, que la nouvelle réglementation en matière d'armement de sécurité – Division 240, avril 2008 – est beaucoup moins contraignante que la précédente : elle laisse au chef de bord la responsabilité d'équiper son navire en fonction de son appréciation des risques encourus. Cette nouvelle législation est à double tranchant : si elle permet à chaque chef de bord d'équiper son navire en fonction du type de navigation réellement effectué, elle le contraint à prendre plus de responsabilités et l'expose encore plus pénalement. Pour l'instant, du moins jusqu'en 1999, aucune condamnation pour « délit de

[1] Anne MARGOTIN et Aurélien VIRATELLE, *Le guide juridique pratique du plaisancier …*, *op. cit.*, p. 229.
[2] Article 121-3 du Code pénal, *id.*, p. 233.
[3] René RODIERE et Emmanuel DU PONTAVICE, *Droit maritime*, Paris, Dalloz, 1997, p. 205.
[4] *Id.*, p. 206.

mise en danger d'autrui » n'a été faite contre des plaisanciers[1]. Par contre, des plaisanciers ont été reconnus coupables, en 1982, du délit d'homicide involontaire.

Aujourd'hui, la responsabilité civile et pénale du chef de bord est donc lourde, et ceci d'autant plus qu'aucune formation obligatoire ne vient le lui rappeler. Certes, la prise de responsabilité est conforme à l'idéologie de la liberté du « seul maître à bord ». Cependant, paradoxalement, les plaisanciers ignorent très souvent les risques juridiques qu'ils encourent. La législation terrestre a, dès les débuts de la pratique, été vécue comme une contrainte, une entrave à la liberté retrouvée en mer. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'il n'existe pas de permis de navigation obligatoire.

Si les risques juridiques sont méconnus et même déniés, ceux inhérents à la pratique de navigation sont au contraire valorisés. En effet, tout l'intérêt intellectuel d'une croisière consiste à les prévoir et donc à les maîtriser : « Supprimons l'imprévoyance de nos navigations courtes ou lointaines et le bilan de nos désastres tournera à la peau de chagrin. Au-delà des facteurs fondamentaux, conception du bateau, construction, et compétence du navigateur c'est bien l'art de prévoir qui conditionne la réussite ou l'échec d'une expédition maritime. »[2] Les chefs de bord rencontrés décrivent le plaisir qu'ils ont à anticiper une croisière, à la préparer en étudiant, à terre, les cartes des côtes, des courants et des vents dominants afin d'anticiper au mieux les évènements de mer. Il en est de même pour le matériel : les petits bricolages et réglages faits sur le bateau pendant l'hiver permettent, une fois en mer, de mieux régler les voiles, d'avoir un mouillage plus sûr, de prendre un ris plus rapidement, etc.

Si les plaisanciers chef de bord évoquent très rarement leur responsabilité civile et pénale, ils mettent en avant leur responsabilité morale vis-à-vis de l'équipage ou bien envers d'autres plaisanciers, lorsqu'il s'agit de s'entraider entre bateaux, en faisant jouer la « solidarité maritime ».

La législation récente accentue la responsabilité du skipper : délit de mise en danger de la vie d'autrui en 1994, Division 240 en 2008. Elle renforce donc, à bord, la relation hiérarchique entre un chef de bord et les membres de son équipage. Cette relation hiérarchique, parfaitement acceptée en mer ou à terre dans un cadre professionnel, est beaucoup plus problématique dans celui de croisières familiales et/ou amicales.

La juridiction en vigueur a une conséquence directe sur la répartition de la charge des responsabilités sur les différents membres, et donc sur la mise en place de relations hiérarchiques. Le degré d'autorité conféré à l'un est fonction des responsabilités que l'on attend qu'il endosse. Une législation qui confère au seul chef de bord, ou skipper, la responsabilité du bateau et de l'équipage induit, de fait, de positionner les autres équipiers dans une position hiérarchique inférieure. Ils doivent obéissance au chef de bord qui donne des ordres pour assurer leur sécurité comme celle du bateau. Comment des équipages d'amis, de familles ou bien des couples vivent-ils aujourd'hui cette organisation hiérarchique imposée par la législation ?

4) Limiter la responsabilité

Ces lourdes responsabilités, même si elles sont souvent ignorées par les plaisanciers, n'ont pas été acceptées par tous les législateurs : différentes solutions juridiques sont

[1] Le risque est d'être condamné à un an d'emprisonnement et de 100 000 F d'amende (Article 223-1 du Code pénal) in Anne MARGOTIN et Aurélien VIRATELLE, *Le guide juridique pratique du plaisancier …*, *op. cit.*, p. 233.

[2] *Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau. Navigation hauturière, T. 12…, op. cit.,* p. 162.

envisagées pour limiter le régime de la responsabilité sans faute. Des assurances spécifiques ont été crées pour couvrir les risques financiers.

La garde en commun

En 1996, Jérôme Guiziou s'interroge sur la possibilité de limiter la responsabilité civile des plaisanciers amateurs naviguant sur voiliers. En effet, des juristes soutiennent que le régime de la responsabilité sans faute du skipper est inadapté à la navigation en équipage :

> En effet, il est fréquent que les équipages des navires de plaisance soient composés de plusieurs coéquipiers ayant tous un bon niveau de navigation et ayant l'habitude de naviguer ensemble. Dans une telle situation l'on peut parler d'équipage homogène au sein duquel il est parfois difficile de distinguer le véritable chef de bord, chacun œuvrant dans le même but, à savoir le bon déroulement de la sortie en mer. Dès lors, l'on peut dire que le thème qui domine le problème de la responsabilité du plaisancier à l'égard de ses coéquipiers est celui de la solidarité de l'équipage. […] L'équipage de croisière, et encore d'avantage l'équipage de course, est un groupe parfaitement homogène dans lequel chacun doit, à la fois, agir individuellement à sa place, remplir pleinement son rôle, mais aussi, réagir en commun avec les autres membres de l'équipage surtout en cas de difficulté. Comme le remarque le Professeur Bonassies, les règles de Droit classiques ne sont pas à leur place pour gouverner un tel groupe. Plus particulièrement, l'article 1384 alinéa 1 du code civil, avec sa rigueur, n'est pas parfaitement adapté. M. J. Callais-Auloy a même affirmé, lors du colloque sur la plaisance de 1971 à Marseille, « *qu'il fallait refouler cet article du droit de la Plaisance* ». [1]

Ces juristes proposent d'opposer à la théorie du chef de bord comme unique gardien du navire celle de la garde en commun. Cette théorie a été acceptée en 1968 à propos de la garde d'une balle de tennis : la balle peut être considérée comme gardée par les deux joueurs. L'un ne peut donc pas demander à l'autre réparation d'un dommage causé par la balle au titre de l'article 1384 alinéa 1 du Code civil. Cette théorie a été ensuite transposée à d'autres sports, dont la plaisance.

Cette façon de considérer un équipage comme uni et solidaire est en quelque sorte révolutionnaire car elle remet en cause l'idée d'un chef de bord qui se distingue - par son savoir, son pouvoir, son autorité, sa propriété du navire, etc. - du reste de l'équipage. C'est sans doute ce qui explique son refus, jusqu'à aujourd'hui, par les tribunaux – notamment pour le naufrage de *l'Airel*, affaire qui a duré presque vingt ans. Pour la Cour de cassation, la preuve que les équipiers étaient vraiment des co-gardiens n'aurait pas été apportée. La Cour d'appel de Lyon, même si elle reconnaît le rôle actif des équipiers, maintien le principe de la direction par le skipper. Il est donc seul responsable, car unique gardien du voilier. La théorie de la garde en commun est pour l'instant vouée à « un échec relatif »[2], dû à la force de l'organisation hiérarchique dans l'idéologie maritime et plaisancière.

Le contrat d'équipage, contrat tacite

[1] Jérôme GUIZIOU, *La responsabilité civile en navigation de plaisance…, op. cit.,* p. 26-27.
[2] *Id.*, p. 33.

Une autre solution juridique peut être envisagée pour écarter le régime de la responsabilité sans faute du seul gardien du navire. En effet, la loi stipule que ce sont des « tiers », c'est-à-dire des personnes non reliées au gardien par une relation contractuelle, qui peuvent lui demander des dommages. En invoquant un « contrat d'équipage » liant les différents membres de l'équipage, la relation hiérarchique pourrait alors laisser place à une relation contractuelle.

La théorie contractuelle a, en France, ses défenseurs, résistant ainsi à « la suprématie de la responsabilité délictuelle » :

> En effet, à de très nombreuses reprises, les tribunaux ont su faire appel à la notion de contrat tacite pour régler des problèmes très difficiles qui se heurtaient au mécanisme de la responsabilité délictuelle. […] Le contrat est une technique d'une souplesse infinie et, en plus, une technique qui prend en considération la volonté des hommes. Or celle-ci, dans une croisière maritime, est une volonté constante de coopération et de solidarité au service commun de l'évolution du navire. Selon le professeur Bonassies, cette volonté peut servir de fondement à un contrat tacite et certain. Il propose d'appeler ce contrat « le contrat d'équipage ». […] À notre avis un tel contrat répond parfaitement à ce que l'on pourrait appeler « l'esprit de la plaisance ». Rappelons ici que nous nous situons dans notre hypothèse dans le cadre d'une navigation pour le plaisir, en famille ou entre amis. Or il apparaît indéniable que, dans un tel cas de figure, il existe des liens entre les personnes embarquées. Ces liens ne sont pas seulement des liens familiaux, ou d'amitié, ils sont l'expression d'une volonté d'atteindre un résultat, à savoir le bon déroulement de la croisière. […] Il existe dans le droit maritime une expression qui à notre avis peut recouvrir ce cas de figure. Il s'agit de l'expression qui consiste à regrouper les personnes se trouvant à bord d'un navire sous le terme de « communauté de bord ». […] Dès lors, les liens que nous venons de décrire ne peuvent-ils pas être considérés comme un contrat tacite ? En effet on comprend mal pourquoi les relations de solidarité entre les membres de l'équipage, se déroulant en souplesse au cours de la croisière, sont rompues d'un seul coup, en cas d'accidents, par la rigidité de l'article 1384 alinéa 1 du Code civil. [1]

Le régime de la responsabilité sans faute du chef de bord paraît rigide en regard de « l'esprit de la plaisance » décrit ainsi par Jérôme Guiziou : « Les plaisanciers utilisent le plus souvent leur navire pendant leurs périodes de vacances ; on peut dès lors résumer leur état d'esprit par une phrase que l'on entend souvent sur les pontons : "partir en mer pour oublier un temps les contraintes de la vie". En effet, fuir, se détacher des contingences quotidiennes, s'en aller loin des tracas que le Droit symbolise, n'est-ce pas là le moteur de la plaisance à voile ? »[2]

L'auteur néglige, dans sa définition de l'esprit de la plaisance, le poids historique, sociologique et idéologique de l'idée de mener seul son navire. Diriger seul son voilier a pour corollaire d'endosser seul la responsabilité des incidents. Le travail de DESS de Jérôme Guiziou date de 1996 : on peut faire l'hypothèse que cet auteur appartient à la génération des plaisanciers nés dans les années soixante-dix, c'est-à-dire la première génération d'adultes née en France sous un régime du droit de la famille fondé sur le principe de l'égalité des sexes et du partage de l'autorité parentale. En effet, dès lors que les relations au sein d'un couple s'établissent en fonction d'un idéal égalitaire, le régime de la garde du bateau et de la responsabilité sans faute par un seul peut apparaître entrer en contradiction avec l'idée d'une pratique de loisir de vacances amicale et/ou familiale.

La relation hiérarchique à bord, associée à la garde du navire par le chef de bord, pose moins de soucis aux couples fonctionnant sur un mode relationnel hiérarchique. Le fait

[1] Jérôme GUIZIOU, *La responsabilité civile en navigation de plaisance…, op. cit.,* p. 34-35.
[2] *Id.*, p. 36.

que la responsabilité de la navigation soit attribuée au seul chef de bord n'entre pas en concurrence avec l'idée d'un loisir familial. Remarquons qu'à la différence des relations de couple de sexe opposé, les relations hiérarchiques entre amis masculins ont toujours été décrites comme une source de conflits. D'où la volonté pour chaque plaisancier de naviguer sur son propre bateau, et ce dès les débuts de la pratique.

Jérôme Guiziou propose alors l'idée d'un contrat tacite, non écrit, « sui generis », entre les membres d'un même équipage. Dans un contrat de ce type, la victime ne peut demander des réparations que s'il y a un rapport entre le dommage et une faute de l'accusé. Le régime de la responsabilité sans faute est donc écarté. Le professeur Bonassies considère que la responsabilité du chef de bord ne devrait être maintenue que lorsqu'il a commis une « faute inexcusable ». En effet, ces spécialistes en droit maritime considèrent que le régime de la responsabilité sans faute, appliqué à la navigation pour le plaisir, est très lourd comparativement à la réglementation appliquée à la navigation professionnelle : « La responsabilité du transporteur bénévole (propriétaire ou utilisateur du navire de plaisance) est paradoxalement plus facile à mettre en œuvre et plus écrasante que celle du transporteur maritime à titre onéreux. […] En effet, ce dernier bénéficie des dispositions de la loi du 18 juin 1966 qui établissent un régime de responsabilité du transporteur pour faute, prouvée ou présumée, sans exiger la preuve d'une cause étrangère. »[1] (En 1996, les tribunaux ne s'étaient pas encore prononcés vis-à-vis de la théorie contractuelle qui écarterait celle délictuelle.)

Si le « contrat tacite » entre tous les membres de l'équipage suppose une navigation où chacun est solidaire, au service commun de l'évolution du navire, appelée « communauté de bord », il est possible de prolonger cette vue en faisant l'hypothèse que ce contrat tacite est également au service commun de l'évolution des relations amicales ou familiales, lorsqu'elles sont habituellement vécues à terre sur un mode égalitaire. Cependant, les nouvelles réglementations de 2008 qui accroissent la responsabilité du chef de bord en matière d'armement de sécurité ne tendent pas à imposer l'idée d'une communauté de bord partageant ensemble les responsabilités de la navigation.

La limitation de responsabilité par abandon

La limitation de responsabilité du propriétaire du navire, également appelée aujourd'hui limitation de réparation, était jusqu'alors réservée à la marine marchande, bien que revendiquée par les yachtsmen dès la fin du 19e siècle. Elle est appliquée à la navigation de plaisance depuis 1984, remplaçant les lois antérieures qui excluaient les plaisanciers de ce droit.

Cette limitation de responsabilité consistait, depuis le 18e siècle, en la possibilité donnée à l'armateur d'abandonner son navire dans l'état dans lequel il était pour le laisser aux créanciers : « Aujourd'hui, selon une conception britannique, la limitation de responsabilité consiste en l'abandon, non pas du navire, mais d'un fonds d'argent calculé d'après la valeur du navire. » « Cependant, le propriétaire du navire pourra perdre le bénéfice de la limitation, c'est-à-dire se voir imposer une responsabilité illimitée en cas de faute. »[2] Depuis 1986, « seul le dol ou la faute inexcusable du propriétaire l'empêche de limiter sa responsabilité ».

Ainsi, avant 1986, la limitation était une exception, puisque la faute personnelle du propriétaire était avancée en raison du régime de la responsabilité sans faute. L'évolution de la loi est donc favorable aux propriétaires, une faute inexcusable étant une « faute commise

[1] Jérôme GUIZIOU, *La responsabilité civile en navigation de plaisance…, op. cit.,* p. 38.
[2] *Id.*, p. 58.

témérairement et avec conscience que le dommage en résulterait probablement ». En 1996, aucune jurisprudence n'a encore eu lieu. L'interprétation des tribunaux d'une « faute inexcusable » en plaisance n'est pas connue. Cependant, en raison du nombre important de victimes en plaisance, le Conseil supérieur de la navigation de plaisance[1] « a proposé une modification du régime de responsabilité en matière de navigation de plaisance tendant à une responsabilité illimitée du plaisancier »[2]. Ce projet n'a cependant pas été adopté car il entraînerait une forte augmentation des primes d'assurances et, par conséquent, une diminution du nombre de plaisanciers assurés.

Lorsque la législation diminue la responsabilité du propriétaire, le Conseil supérieur de la navigation de plaisance, instance officielle représentant les plaisanciers auprès de l'État, y voit un danger en matière de sécurité. La sécurité des plaisanciers serait liée à la forte responsabilisation du propriétaire du navire. Dans cette logique, la limitation de responsabilité juridique du propriétaire limite aussi sa responsabilité morale et donc la sécurité de l'équipage. L'idée sous-jacente est que la relation hiérarchique est un gage de sécurité.

C'est cette même idée qui est à l'origine de la nouvelle Division 240 appliquée depuis 2008, qui « laisse aux chefs de bord une grande part de responsabilité »[3]. L'hypothèse d'une responsabilité partagée entre les membres de l'équipage (théories de « la garde commune » et « du contrat d'équipage ») est balayée. La responsabilité individuelle du seul chef de bord apparaît au Conseil supérieur de la navigation de plaisance comme l'unique organisation sociale pouvant garantir la sécurité du bord.

Dans l'idéologie plaisancière, la valeur de la liberté individuelle est étroitement associée à celle de la responsabilité :

> **La mer est le dernier espace de liberté**. […] Grands espaces riment logiquement avec « paix royale ». Il y a effectivement assez peu de risques d'être dérangé lorsque l'on se trouve dans un lagon des Australes. Peu de chances également d'être rapidement dépanné quand on flâne au milieu de l'océan ou dans un îlot enchanteur mais loin de tout. La mer est bien en ce sens un lieu parfait pour se familiariser avec deux notions parfaitement complémentaires, responsabilité et liberté.[4]

La valeur de la sécurité en mer s'articule avec celle de liberté individuelle dans un rapport hiérarchique. La Liberté englobe la Sécurité. La sécurité ne doit pas représenter une contrainte à la liberté du navigateur. Ainsi, toute réglementation extérieure au navire, c'est-à-dire issue du droit maritime ou terrestre, définissant par exemple une liste de matériel de sécurité à embarquer est vécue comme une entrave à la liberté et donc, paradoxalement, à la sécurité :

> Le plaisancier métropolitain est rarement abandonné à lui-même. La France dispose même d'une des réglementations les plus contraignantes du monde en matière de navigation de plaisance. […] Toute embarcation doit avoir été homologuée par les services compétents des Affaires maritimes. Un bateau de série neuf, qu'il soit construit en France ou importé, ne peut être mis sur le marché sans avoir reçu une certification CE. C'est-à-dire qu'à l'issue d'une procédure assez complexe, on lui

[1] Rappelons que le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques est une institution de la République créée en 1967 ayant vocation de conception, de coordination, de concertation et d'impulsion, donnant son avis sur toutes les questions concernant la navigation de plaisance, les loisirs et sports nautiques qui lui sont soumises et émettant, dans le domaine de ses compétences, des propositions et recommandations qui sont transmises aux ministres concernés.
[2] Jérôme GUIZIOU, *La responsabilité civile en navigation de plaisance..., op. cit.*, p. 69.
[3] Antoine SEZERAT, « Naviguez bien équipé », *Voiles et voiliers…, op. cit.,* p. 3.
[4] Olivier LE CARRER, *Idées reçues…, op. cit.,* p. 111.

> attribue une « catégorie de conception » […]. Car à chaque catégorie correspond une liste de deux pages précisant le matériel de sécurité à embarquer obligatoirement. [1]

Les automobiles utilisées par les plaisanciers répondent aussi à des normes de sécurité européennes. Tout véhicule aménagé par son propriétaire doit passer devant une commission de sécurité. Personne ne s'en offusque. Par contre, ces règles de sécurité apparaissent en plaisance comme une contrainte, à la limite de l'admissible. La libéralité prêtée aux voisins anglo-saxons est, depuis le milieu du 19e siècle, invariablement montrée comme un modèle : « La différence reste fondamentale entre l'approche britannique – qui fait pour l'essentiel confiance au sens de la responsabilité des pratiquants – et la vision très codifiée des autorités françaises. »[2] L'administration française, à l'opposé, est montrée comme répressive : « Mieux vaut ne pas trop compter déroger à ces obligations car les gendarmes maritimes sont très présents sur le littoral français. Et les moindres manquements se payent chers, qu'il s'agisse d'un défaut de papier ou de matériel, ou d'une transgression des distances réglementaires de navigation » ; bête : « Cette réglementation ne brille pas toujours par son bon sens », rétrograde : « Elle s'appuie souvent sur des usages anciens » et réactionnaire : « Toute tentative de mise à jour est extrêmement compliquée à mener »[3]. L'administration française n'est pas la seule à être incriminée : les tracasseries administratives qui assaillent les navigateurs lors de leurs escales exotiques sont dénoncées également comme une atteinte à la liberté recherchée en plaisance.

Les récriminations des plaisanciers, relayées par le Conseil supérieur de la navigation de plaisance ont été entendues. En mars 2008 la Division 240 remplace celle 224, entérinant l'idée qu'une législation moins contraignante en matière de matériel de sécurité : elle n'oblige en effet qu'à embarquer un matériel de sécurité très basique. Elle aurait pour effet d'aider les plaisanciers à prendre leurs responsabilités, en s'équipant différemment, c'est-à-dire non en fonction d'une longue liste d'armement obligatoire mais en lien avec leur propre conception de la sécurité sur tel bateau avec tel équipage pour tel type de navigation. En comparaison avec la réglementation précédente, seule la distance d'éloignement des côtes fixe une liste sommaire du matériel obligatoire. D'un esprit de sécurité passif, subi, les plaisanciers passeraient à une sécurité active, réfléchie, en adéquation avec leur pratique de navigation effective. Cela suppose que les chefs de bord soient formés aux techniques de la sécurité en mer. Or, aucune formation ni examen obligatoires ne le garantit.

Prendre une assurance plaisance

La question des conséquences effectives de la responsabilité civile du propriétaire d'un bateau est liée à celle de l'assurance. En cas d'accident, le propriétaire peut être amené à rembourser des dommages et intérêts importants aux victimes. Il peut aussi prendre la décision de limiter les conséquences de cette responsabilité en souscrivant des assurances.

Une assurance facultative

Or, « contrairement à ce qui se passe sur terre pour les automobiles, l'assurance n'est pas obligatoire en mer. Elle l'est cependant moralement. Tout propriétaire de bateau

[1] Olivier LE CARRER, *Idées reçues…, op. cit.*
[2] *Id.*, p. 114.
[3] *Ibid.*, p. 113.

devrait souscrire au moins une assurance responsabilité civile qui le garantirait contre tous les dommages qu'il pourrait occasionner à autrui, ainsi qu'une assurance corps qui le garantirait pour les dommages que son bateau pourrait subir »[1]. En 1969, Léon Reymond en appelle à la responsabilité morale des propriétaires pour qu'ils assurent leur navire. En effet, si le propriétaire ne prend pas d'assurance, il ne peut pas assumer financièrement la responsabilité personnelle forte qui lui est donnée. Insolvables, les chefs de bord ne peuvent pas indemniser les victimes d'accidents survenus en lien avec le navire dont ils ont la garde, et donc assumer pleinement la responsabilité qui leur est confiée.

Aujourd'hui, l'assurance du skipper de voilier n'est pas obligatoire sauf dans le cas d'une compétition sportive. Cela peut paraître paradoxal en regard de l'augmentation des responsabilités conférées au skipper. Néanmoins, comme les ports de plaisance demandent au propriétaire un certificat d'assurance de leur bateau, ces derniers sont obligés, s'ils veulent une place de port, de souscrire une assurance. Cependant, des propriétaires de petits voiliers transportables, ramenés à terre après les navigations ou qui utilisent un mouillage sur corps-mort peuvent ne pas souscrire d'assurance. Lorsqu'ils font ce choix, ils disent considérer l'assurance comme une entrave à leur liberté. L'idée d'assurer un bien est liée, pour eux, à une obligation demandée par la société d'à terre, celle qu'ils veulent quitter un temps. Ils se sentent responsables de la sécurité de leur bateau et souhaitent donc en assumer radicalement les conséquences en ne souscrivant pas d'assurance. S'ils s'estiment responsables de la sécurité de leur équipage, c'est donc plus sur un plan moral que civil ou pénal.

Une responsabilité civile et pénale cachée

En effet, ils connaissent rarement les risques juridiques qu'ils encourent. Ce thème n'est, en effet, pas très « vendeur » pour la promotion d'une activité de loisir dont dépend tout un secteur économique : industries nautiques, locations de bateaux, fabricants d'accastillage, de gréement, voileries, shipchandler, tourisme nautique, etc. Il est même dénié quand, en note d'introduction d'un chapitre sur la responsabilité civile du chef de bord, les auteurs mentionnent que « les développements qui suivent ne doivent pas conduire le lecteur à croire que les faits et gestes du skipper font l'objet d'un régime juridique particulier dont la finalité serait de mettre sa responsabilité systématiquement en cause. Un skipper se trouve, en réalité, vis-à-vis de la loi dans la même situation que "Monsieur Tout-le-Monde", à terre, dans la plupart de ses activités. Pas de quoi s'affoler donc… »[2] Cette affirmation s'oppose sans vergogne aux développements qui sont développés ensuite.

Le skipper fait bien l'objet d'un régime juridique particulier car il est considéré comme le seul gardien du navire, la théorie de la garde en commun - pourtant acceptée dans d'autres sports – ayant été écartée par la jurisprudence, celle-ci suivant la doctrine dominante, issue de la tradition du droit maritime, stipulant qu'il n'y a qu'un capitaine, et donc qu'un seul responsable à bord. D'ailleurs, la conclusion des auteurs à propos du régime de la responsabilité sans faute auquel est soumis le skipper dément leur note d'introduction : « Tel est le régime actuel de la responsabilité du skipper envers ses équipiers. On le voit, il sera dans la plupart des cas extrêmement difficile pour lui d'échapper à une responsabilité qui peut être lourde à assumer sur le plan pécuniaire. D'où l'intérêt de souscrire une assurance "responsabilité civile", parfaitement adaptée à ce type de risque. » En effet, le skipper n'est pas du tout dans la situation du Monsieur Tout-le-Monde d'à terre.

[1] Léon REYMOND, *La plaisance et l'administration,* Paris, EMOM, 1969, p. 155.
[2] Anne MARGOTIN et Aurélien VIRATELLE, *Le guide juridique pratique du plaisancier …, op. cit.,* p. 221.

D'une part, si son assurance responsabilité civile couvre ses activités d'à terre, la plupart du temps elle ne couvre pas la navigation.

Entre 1995 et 2000, la revue *Bateaux* consacre chaque mois une rubrique à des questions juridiques comme par exemple celle de la responsabilité du skipper en cas de la plainte devant les tribunaux d'une équipière gravement assommée par un coup de bôme : l'auteur de l'article, avocat à la cour d'appel de Paris, conclut clairement qu'« il y aura responsabilité du skipper fondée sur la négligence et exonération de toute charge sur l'équipière »[1]. Il lui sera reproché de ne pas avoir équipé son bateau d'une retenue de bôme.

En 1996, la question de la responsabilité du chef de bord d'un voilier dont il n'est pas propriétaire mais qu'il loue, est soulevée dans le courrier des lecteurs : « Ayant moi-même souvent l'occasion de louer un bateau, en tant que skipper, en compagnie de quelques amis plus ou moins "amarinés", je m'interroge sur le risque ainsi encouru, d'autant qu'il semble difficile de trouver une assurance adéquate. En particulier, mon contrat de responsabilité familiale exclut expressément la responsabilité du fait de la conduite ou la garde d'embarcation à moteur ou à voile. A l'opposé, j'ai sous les yeux un contrat de location qui précise que l'assurance obligatoire souscrite par le propriétaire "exclut les occupants du bateau". Il y a donc là un "vide" dont votre article soulignait le risque » [2]. La rédaction de *Bateaux* reconnaît que la majorité des contrats d'assurance responsabilité civile excluent la navigation et recommande donc aux propriétaires de prendre une assurance navigation. En ce qui concerne la location, la réponse reste évasive, recommandant aux plaisanciers de s'assurer qu'ils sont assurés car « "on ne sait jamais…" ». Aucune précision n'est donnée quand aux risques encourus par le skipper.

D'autre part, si le régime de la responsabilité sans faute du gardien de la chose peut être transposé à la vie quotidienne à terre, comme par exemple la garde d'une voiture, la conduite de celle-ci ne se fait pas en équipe. Les passagers le sont vraiment. Il n'existe pas de "chef de voiture" qui, comme un chef d'orchestre, ordonnerait à l'un de tourner le volant à droite ou à gauche, à un deuxième de serrer le frein à main, à un troisième de regarder dans le rétroviseur. Les passagers peuvent, en effet, porter plainte contre le conducteur pour faute ou bien sans faute, afin d'obtenir réparation. Sur un bateau où chacun prend part aux manœuvres et à la navigation, il est lourd, pour un chef de bord, d'endosser toutes les conséquences d'une navigation effectuée en commun. En fin de compte, si la situation du chef de bord n'est « pas affolante », elle est toutefois préoccupante.

Les auteurs du guide juridique nient également la spécificité de la responsabilité pénale du chef de bord. L'introduction du chapitre qui y est consacré précise que « la responsabilité pénale du skipper envers ses équipiers offre peu de particularités par rapport à celle qui pèse sur les équipiers eux-mêmes ou sur n'importe quel "terrien". Ce sont là des règles normales du droit pénal qui trouvent matière à s'appliquer, de la même façon d'ailleurs que celles du droit civil en matière de responsabilité du fait des choses. »[3] Pourtant, ils précisent quelques lignes plus loin que le chef de bord peut être poursuivi par quiconque – ses équipiers, des baigneurs, d'autres plaisanciers, les Affaires maritimes, etc. - pour mise en danger de la vie d'autrui. Sa responsabilité pénale est engagée même si l'accident ne s'est pas produit. Or, la vie à bord est riche de petits incidents qui peuvent très vite donner lieu à des blessures importantes (coup de bôme à l'empannage qui assomme, pied écrasé lors d'un débordement ou par la chaîne de mouillage, doigt coupé dans les poulies, blessures suite aux chutes sur le pont ou à l'intérieur, brûlures, etc.) ou à un risque de noyade, en cas de chute à la mer dans de mauvaises conditions (la nuit, par vent arrière, par fort vent ou courant, etc.).

[1] « Le coup de la bôme », *Bateaux*, N° 444, 1995, p. 128.
[2] « De la responsabilité du skipper », *Bateaux*, N° 459, 1996, p. 11.
[3] Anne MARGOTIN et Aurélien VIRATELLE, *Le guide juridique pratique du plaisancier …*, *op. cit.*, p. 229.

L'information juridique des plaisanciers n'apparaît donc pas comme une des priorités de la presse nautique. Ainsi, en 1984, lorsque la Cour de cassation a « qualifié d'homicide involontaire le fait de ne pas jeter une bouée immédiatement à une personne tombée à la mer et de préférer virer de bord pour lui porter secours, manœuvre qui ne réussit pas », *Bateaux* commente succinctement cette information en décrétant que « des interprétations qui ne sont pas toujours évidentes sont données parfois par les tribunaux après des accidents de mer ». La question de la responsabilité civile et pénale du skipper n'est pas plus développée. Elle est même minorée puisque la revue choisit de développer la théorie de la garde en commun. Or, on l'a vu, cette théorie n'a encore jamais triomphé devant les tribunaux : « Il est intéressant de noter que la responsabilité du skipper est plus importante que celle des membres de l'équipage mais qu'elle n'est pas obligatoirement exclusive car les tribunaux s'appuient sur la notion de garde collective : une demande de dommages et intérêts d'une victime ou des ayants droits peut être rejetée car la personne est alors un véritable coéquipier, pas un simple passager. »[1]

Il existe donc un paradoxe entre l'affirmation, dans les ouvrages et la presse nautique, de l'autorité nécessaire d'un chef de bord auquel les équipiers doivent obéissance, et la négation de sa responsabilité juridique qui est pourtant le corollaire de sa position hiérarchique.

Des risques niés

Bien que les promoteurs de la navigation de plaisance affirment qu'elle est un loisir sans risques, le juriste Jérôme Guiziou ne tient pas le même discours : la navigation de plaisance « reste avant tout une aventure » comportant des prises de risques physiques pour chacun. « Ainsi, chaque année, l'on dénombre 1700 incidents ou accidents concernant les navires de plaisance. Plus d'une centaine de personnes décède ou disparaît en mer chaque année et les blessés sont très nombreux. […] [Les accidents], souvent, sont source de litiges puisque les victimes de dommages résultant d'accidents survenus au cours d'une navigation de plaisance voudront être indemnisées. Il faudra alors chercher qui est responsable de cet accident. »[2] Les statistiques estivales de sauvetage en mer de l'année 2008 comptabilisent, pour les voiliers, 37 % des interventions des Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) sur l'ensemble des littoraux métropolitains, soit 1078 interventions sur 2893 au total.[3] Les avaries constituent presque la moitié des causes de ces interventions, suivies des échouements, des causes médicales, des immobilisations à bord, des chavirements, des voies d'eau, des difficultés de navigation, des démâtages, des pannes de carburants, des abordages, des hommes à la mer, de cinq incendies et de deux encalminages. Quinze décès et disparitions sont à déplorer pour la pratique de la voile entre juin et septembre 2008, sur soixante-neuf pour toutes activités littorales confondues. La navigation à voile apparaît plus dangereuse que celle au moteur. Précisons que ces données ne couvrent pas tous les sauvetages ayant eu lieu dans la bande des 300 mètres du rivage, zone qui est sous la responsabilité des maires et non pas du CROSS.

Aujourd'hui, alors que depuis 2008 la nouvelle réglementation allège la liste du matériel de sécurité obligatoire, une légère prévention des risques en mer est faite auprès des

[1] « Responsabilité du capitaine », *Bateaux*, N° 315, 1984, p. 44-45.
[2] Jérôme GUIZIOU, *La responsabilité civile en navigation de plaisance …, op. cit.,* p. 13.
[3] Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, « Le secteur économique de la plaisance. 25 janvier 2010 (mis à jour le 10 février 2010) – Statistiques – Bilan de la campagne de sécurité des loisirs nautiques – Saison estivale 2008 », <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-secteur-economique-de-la-plaisance>, consulté en juin 2010.

plaisanciers, notamment dans les ports, où, par exemple, des affiches prônent le fait d'attacher son harnais à la ligne de vie : « Un petit clic vaut mieux qu'un grand plouf ».

Les risques effectifs propres à la plaisance sont niés. Le nombre de décès en navigation est souvent comparé à celui de la route. Les plaisanciers disent souvent qu'il est moins dangereux de prendre son bateau que sa voiture. Cependant, ces deux activités sont-elles comparables ?

L'idée d'une pratique peu dangereuse appuie les changements législatifs en faveur de la déréglementation de la nouvelle Division 240 : « Beaucoup d'argent dépensé pour du matériel superflu, beaucoup trop de place perdue à bord, beaucoup de soucis de date de péremption, beaucoup trop de tracasseries administratives avant même le plaisir de la pratique… Pourtant, la voile de plaisance est une activité globalement peu dangereuse : environ 2800 interventions comptabilisées par les CROSS et la SNSM en 2005 contre 55000 sauvetages en montagne effectués pour la même période. »[1] L'auteur donne des chiffres bruts, non rapportés au nombre total de pratiquants.

L'appréciation de la dangerosité d'une pratique donne lieu à des interprétations très diverses et contradictoires. Ainsi, en 2001, 690 personnes navigant à la voile ont été secourues hors de la bande des 300 m du rivage et 8 sont décédées. Cependant, en notes du « Bilan 2001 sécurité des Loisirs nautiques » édité par le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques (CSNP), il est mentionné que « la navigation de plaisance proprement dite est une activité peu dangereuse en soi. Un grand nombre de décès sont dus à des accidents de plage ou de plongée. Cependant, nous sommes face à une multitude d'interventions des services de secours inutiles ou "de confort", ce qui fait apparaître un manque de formation des plaisanciers »[2].

La dénégation des risques en plaisance se traduit aussi dans la conception des bateaux de croisière proposés sur le marché. J'ai montré précédemment que si leurs lignes issues de la recherche architecturale liée à la course leur permettent d'aller plus vite, certains architectes récusent des choix conceptuels adoptés sur les bateaux de série réduisant la stabilité du bateau afin d'augmenter son habitabilité. De plus, les aménagements et l'accastillage proposés en série ne garantissent nullement la sécurité à bord. En 1997, le rédacteur Olivier Le Carrer s'en alarme : « L'enquête que nous publions ce mois-ci confirme qu'il reste de nombreux points noirs en matière de sécurité. Ce qui ne devrait au fond pas surprendre, les constructeurs rechignant à communiquer sur ce thème jugé "peu vendeur", ou pire, carrément dissuasif. […] En 1997, on ne sait toujours pas où accrocher son harnais, on fait semblant de se fier à des radeaux inaccessibles et on constate tranquillement que le centre de gravité du croiseur moyen ne cesse de remonter. Renversant, non ? »[3]

Les chiffres présentés par le CSNP ne précisent pas le nombre de personnes qui ont porté plainte pour demander au chef de bord une réparation pour des dommages corporels ou matériels. Ces derniers sont pourtant nombreux : les abordages, échouages, avaries de tous genres sont fréquents dans les ports et les mouillages saturés. Cependant, l'information des plaisanciers sur les risques financiers qu'ils prennent et leur couverture éventuelle par des assurances spécifiques n'est pas faite : « Pour conclure sur ce thème de l'assurance, nous relèverons le manque d'information des plaisanciers concernant les limites des garanties prévues par les contrats d'assurance[4], tant pour eux-mêmes que pour leurs victimes. Cette

[1] Antoine SEZERAT, « Naviguez bien équipé », *Voiles et voiliers…, op. cit.,* p. 6.

[2] CONSEIL SUPERIEUR DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE ET DES SPORTS NAUTIQUES, *Généralités sur la plaisance…, op. cit.,* p. 25.

[3] Olivier LE CARRER, « Sécurité : encore un effort ! », *Bateaux*, N° 464, 1997, p. 19.

[4] Il existe en effet trois types principaux de contrats d'assurance en plaisance, qui permettent de couvrir en grande partie les risques financiers. L'« assurance responsabilité civile » couvre tous les types de dommages, qu'ils soient corporels ou matériels, que subissent les victimes d'accidents (équipiers, passagers, baigneurs, autres plaisanciers), causés par le bateau dont l'assuré est le gardien. Par contre, les personnes qui ont un contrat

carence est d'autant plus regrettable que la population concernée est presque exclusivement familiarisée avec le système de réparation intégrale à l'égard de victimes. »[1]

Aujourd'hui, le chef de bord d'un voilier est dans une position régie alternativement par le droit maritime et le droit terrestre : « La plaisance est soumise à une application distributive du Droit terrestre et du Droit maritime »[2] conclut Jérôme Guiziou. En tant que capitaine du bateau et propriétaire, c'est-à-dire armateur, le chef de bord cumule de plus deux statuts qui sont différenciés en droit maritime. Voulant échapper aux contraintes de la vie à terre, les plaisanciers skippers pensent échapper à la juridiction civile et pénale. Or, il n'en est rien, leur responsabilité est engagée d'autant plus fortement qu'ils sont soumis au droit maritime qui confère au capitaine d'un navire un statut hiérarchique avec des droits et des devoirs très codifiés. Ainsi, en cas d'accident corporel grave, c'est le capitaine qui doit rédiger et déposer auprès des Affaires maritimes un rapport de mer. Le droit maritime n'est pas un droit dérogatoire au droit général, c'est un droit original. Aujourd'hui, malgré l'ambiguïté de l'application distributive de ces deux droits, les plaisanciers sont donc tout à fait soumis aux obligations des capitaines de navire professionnels, même si, à bord, il s'agit d'une pratique de loisir familiale et/ou amicale. La volonté d'échapper aux contraintes terrestres en pratiquant un loisir nautique pousse les plaisanciers à ignorer leurs responsabilités juridiques et à nier les risques inhérents à la pratique. Malgré leur sentiment d'être confronté à une réglementation nautique très contraignante, la législation apparaît pourtant assez souple, puisque malgré les multiples savoirs et savoir-faire nécessaires à la manœuvre d'un voilier, aucun permis de navigation n'est exigé et aucune assurance n'est obligatoire. De plus, depuis 2008, la nouvelle Division 240 allège la liste du matériel réglementaire. Les raisons de ces libéralités administratives tiennent en partie au souci de garder attrayant ce secteur d'activité pourvoyeur de ressources économiques[3]. À une responsabilité juridique « terrestre » rejetée, les plaisanciers préfèrent reconnaître celle éthique, propre à l'idée qu'ils se font de leur statut de « marin ».

5) Un rôle difficile

Le rôle du chef de bord, tel qu'il est défini pour la plaisance, n'est pas facile à tenir. Le capitaine du voilier endosse des responsabilités juridiques plus lourdes que celles des marins professionnels. Pour arriver à créer « l'harmonie » recherchée en croisière, il doit concilier des « données » météorologiques, matérielles et humaines qu'il ne maîtrise pas. La difficulté de ce rôle est peu développée dans la littérature nautique et ne fait pas l'objet d'un discours spontané de la part les plaisanciers, mettant à mal la réalisation du mythe individualiste.

---

avec l'assuré (contrat de travail, contrat d'assistance bénévole, contrat d'équipage) et l'assuré lui-même ne sont pas couverts. Ils doivent donc souscrire une « assurance individuelle » qui couvre le décès, l'invalidité et le remboursement des frais médicaux. Le propriétaire du bateau peut aussi prendre une « assurance corps du navire » pour couvrir les dommages en cas de perte, d'avarie ou de vol. Ainsi, l'assurance responsabilité civile contractée à terre ne couvre pas l'ensemble des risques pouvant survenir en mer. Néanmoins, plusieurs plaisanciers rencontrés propriétaires de petits voiliers n'assurent pas leur bateau, refusant une nouvelle entrave imposée par la société civile

[1] Jérôme GUIZIOU, *La responsabilité civile en navigation de plaisance …, op. cit*., p. 57.

[2] *Id.,* p. 151.

[3] En 2000, le nautisme est lié à 40 000 emplois, 3 000 entreprises et plus de 15 milliards de francs de chiffre d'affaires. La France est leader dans l'exportation des bateaux à voile dans le monde. CONSEIL SUPERIEUR DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE ET DES SPORTS NAUTIQUES, *Généralités sur la plaisance…, op. cit.,* p. 21.

Questionné au sujet du rôle de chef de bord, Roger déclare qu'il « n'aime pas ça » : « Quand les copains m'appellent "capitaine", je leur dis : "Ça suffit, je m'appelle Roger !"… Ils répondent : "Allez capitaine ! On peut boire une bière ? " »

-Question S. J. : Ils en ont besoin, peut-être ?

- Roger : Tu pars en WE avec les potes : tu fais les courses et tu les partages, tout le monde a payé les courses. Tu ranges les affaires et ils vont te demander s'ils peuvent prendre une bière ! Alors que c'est à eux ! Je leur dis : « Mais vous êtes chez vous, vous faites ce que vous voulez ! » Je trouve normal de décider pour le bateau, en fonction de la météo, en fonction de ça… Mais le reste : chacun fait comme il veut. C'est marrant, il y a une relation qui s'établit entre… qu'on n'a pas entre copains chez soi. Sur le bateau, c'est vrai qu'il y a un chef… Moi je vis ça pas très bien…Non, non, non… […]

- Question : Sinon, qu'est-ce qui change à part la hiérarchie ?

- Roger : La sécurité qui est dans la tête en permanence : tout le temps, tout le temps… Ça c'est difficile à gérer aussi. T'as pas envie d'embêter tes copains avec les histoires de sécurité, et tu te dis : mais si je ne le dis pas, si ça passe mal je vais le regretter, donc le côté donneur d'ordre… En permanence j'ai cette préoccupation. C'est leur sécurité. En arrivant juste devant le port, on s'est retrouvé cet été dans un brouillard : on ne voyait rien, rien, rien. Il était 8h, 9h du matin et y en avait qui dormaient. On était deux ou trois dehors. Je me suis dit : « C'est pas sérieux qu'il y en a qui dorment à l'intérieur parce que si un gros passe devant nous, on n'aura pas le temps de le voir, il va nous couper en deux et ceux qui sont à l'intérieur n'ont aucune chance ». Donc je dis : « On devrait les réveiller et mettre des gilets de sauvetage à tout le monde ». Et tout le monde dehors de dire : « Tu crois, tu crois ?! Ils dorment bien, ça caille dehors… ». Je savais pertinemment que si on se payait un bateau, ils n'avaient aucune chance. C'est ça qu'il faut gérer, quoi : je suis l'emmerdeur qui donne des ordres draconiens, mais si je ne le fais pas, après je passe ma vie à regretter parce que à cause de moi… si un gamin est noyé… Ce n'est pas facile à gérer avec des potes. Alors pour ne pas les emmerder, tu laisses faire. Et puis il y a le côté dégradation : « Ça serait bien que tu ne fasses pas comme ça, doucement ! » Mais tu ne peux pas dire en permanence : « Faites attention à ceci, à ça ! Ne vous appuyez pas sur la table pour vous lever ! » À chaque fois que quelqu'un s'appuie sur la table, ça tire sur les charnières et puis… tu vas passer trois heures à refaire les trous. Quand tu dis ça dix fois, tu en as marre ! Tant pis, quoi : c'est pénible ! C'est ça aussi la réalité sur un bateau. Alors que dans une maison, que tu ailles chez des copains ou ailleurs : tout le monde sait. Alors que là, il y a la sécurité. Ya plein de choses en permanence qu'il ne faut pas faire. Tu peux passer ton temps à dire aux autres en permanence : « Non, ne faites pas ça… ». « Pourquoi ? » « Oh, parce que ceci, cela… » Le nœud de pare-battages qui est mal fait : bon, c'est deux cent francs qui sont perdus. Alors on leur dit : « Vérifiez que vos nœuds sont bien faits. Non, c'est pas comme ça ! » Au bout d'un moment, je vais les faire moi-même…[1]

Le chef de bord a de lourdes responsabilités. C'est sur lui que repose la sécurité du bateau et de l'équipage. La théorie de la garde en commun est loin d'être acceptée aujourd'hui : le rôle du skipper comme unique gardien du navire apparaît comme essentiel à

[1] Entretien enregistré avec Roger, dans un café du port d'attache de son bateau, 2002.

la bonne entente des équipiers et à la bonne marche du navire. La légalisation actuelle renforçant même ses responsabilités, il doit donc occuper le rôle qui lui est conféré : « La compétence du patron, du skipper et de sa reconnaissance ou sa remise en question sont d'une importance certaine. Tout comme l'est la propriété du bateau. Un propriétaire qui commande à son bord, et qui sera reconnu parfaitement compétent, comme homme de mer et comme navigateur, constituera un facteur d'équilibre. Dans le cas contraire, ses fonctions seront assimilées à une usurpation due à la seule propriété. »[1]

Tenir ce rôle n'est pas de tout repos. Il s'agit tout d'abord pour le chef de bord de faire la preuve, aux yeux des autres membres de l'équipage, du bien fondé de l'autorité qui lui est conférée : « Les responsabilités du commandement sont plus ou moins bien assumées pendant le début de la croisière. Elles sont ressenties comme très contraignantes. Le regard des autres est là, en permanence, aucune échappatoire, aucun refuge n'est possible. La tension interne qui en résulte tend à s'extérioriser. Des mécanismes de compensation se créés. Les autres y réagiront en fonction de leurs propres tensions, de leurs propres anxiétés et de leur caractère. »[2] L'excès d'autorité d'un skipper est en lien avec une recherche de légitimité auprès de son équipage. Si sa tyrannie peut apparaître intolérable, elle est à la mesure de la tension qui l'étreint. Le skipper Olivier de Kersauson décrit l'épuisement qui le gagne :

> Souvent je m'étais moqué de Tabarly. En course, tandis que le bateau ses voiles bien réglées taillait sa route, Eric, sans un mot, allait s'écraser sur sa couchette. Des heures entières, il restait là, presque immobile, dormant profondément, donnant l'impression d'avoir stoppé son cerveau et mis son grand sympathique au repos. Et soudain, il écarquillait les yeux, bondissait de sa couchette : dans son sommeil, Eric avait rêvé un nouveau réglage de la voilure. Il montait sur le pont et hop ! tout le monde à la manœuvre. Cela prouvait que Tabarly n'avait jamais l'esprit inactif. Comme tous les skippers avant lui. Comme moi maintenant. Et c'était bien cette attention constante au chant du vent dans la voilure, cette vigilance permanente du chuintement de la mer contre la coque, tous ces signes imperceptibles mais infaillibles des changements du temps qui m'épuisaient. Cette course que je voulais gagner ne m'accordait aucune trêve. Une sorte de folie obsessionnelle. [3]

Les symptômes physiques et psychologiques provoqués par l'anxiété du commandement prennent peu à peu de l'importance :

> En tous cas mes équipiers se figeaient dès que j'apparaissais. Je savais que mes engueulades les paralysaient, qu'en agissant autrement j'aurais obtenu davantage d'eux, mais je vivais dans un état second, incapable de me dominer. Une certaine folie m'avait saisi. Je payais les efforts fournis depuis le départ. A bord tout passait par moi. On ne faisait rien sans mon accord. Je n'avais délégué aucun pouvoir. Toutes les responsabilités m'incombaient : les manœuvres, l'option des routes, la sécurité de mon équipage. Même quand je dormais la course ne me quittait pas. Dans mon sommeil, j'étais sensible aux mouvements du bateau, aux froissements changeants de la mer contre la carène, aux modulations du vent. Les bruits ont une signification. Mais depuis que je sentais les Britanniques à ma portée, le sommeil m'avait quitté. Je ne pouvais fermer l'œil, tellement je redoutais que là-haut, sur le pont, une mauvaise manœuvre ou un réglage défectueux de la voilure ne me fissent perdre du temps. […] Je vivais en fumant exagérément, en ingurgitant du café, les nerfs tendus, sans parvenir à m'accorder un instant de répit. Mon cœur battait irrégulièrement, me décochant parfois des coups d'aiguille dans ma poitrine […]. [4]

[1] *Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau Guide pratique de la vie à bord. T. 4…, op. cit.,* p.120-123.
[2] *Id.*, p. 123.
[3] Olivier de KERSAUSON et Jean NOLI, *Fortune de mer*…, *op. cit.*, p. 97-98.
[4] *Id.*, p. 137-138.

Dans la deuxième partie de la course, le skipper de *Kriter* prend confiance en lui et en son équipage. L'exercice de son autorité s'adoucit : « Autour de moi, mes équipiers m'observaient et je voyais dans leurs yeux une sorte d'incrédulité. J'étais devenu gentil ! Il était vrai que j'avais changé, moi aussi. L'inquiétude qui me taquinait au départ de Londres m'avait quitté. A Sheerness, bien des questions m'empêchaient de dormir. Mon bateau serait-il suffisamment solide ? Mon équipage s'adapterait-il à la course ? Et moi, saurais-je commander le tout ? Jamais je n'avais eu autant de responsabilités. Moi qui n'avait jamais connu la peur de la vie, je la sentais m'assaillir. »[1] La force des émotions qui assaillent ce skipper en course ne sont pas moindres que celles d'un chef de bord en croisière de qui l'on attend qu'il soit « responsable de la vie » de ses équipiers.

Annie Van De Wiele, entre 1949 et 1950, tient le journal de son tour du monde sur le voilier *Omoo* en compagnie de son capitaine de mari et d'un ami :

> Ce cahier n° 1 que j'entreprenais et qui allait se remplir peu à peu, traîner dans ma couchette, dans le cockpit, à la cuisine, sur la table des cartes, se couvrir de tâches, se mouiller, se corner, s'enrouler dans la chaleur du soleil et user ses coins à lui dans tous les coins de la cabine, ce cahier serait le déversoir de mes remarques, des impressions du moment, un pêle-mêle de noms, de faits et de notes couchés sur le papier avec négligence, mais presque quotidiennement. Ce serait le journal de bord des détails. Le vrai journal de bord, celui que tenait le capitaine, rendrait compte avec rigueur et concision du temps, des heures, de la position, de l'état de la mer. Cela, c'était officiel, obligatoire et impersonnel, une espèce de sacro-saint dans lequel il était interdit d'écrire des bêtises.[2]

La distinction des rôles entre le capitaine et l'équipier – qui se double ici de celle entre l'homme et la femme, entre le mari et l'épouse – est stricte. Si Annie peut se permettre d'écrire le journal du quotidien, des impressions de voyage, toutes ces petites choses qui font la saveur d'une croisière, c'est parce que le capitaine tient, de son côté, le « vrai » journal de bord, qui, en effet, est obligatoire et doit rester strictement attaché à la notation des manœuvres, des conditions météorologiques, des choix de navigation et des évènements graves survenus à bord.

La position du capitaine est proche du sacré. Son autorité doit protéger le navire et l'équipage des pouvoirs puissants de la mer et du vent. Son journal est une « espèce de sacro-saint » avec lequel on ne doit pas rire. À bord de *Kriter*, Olivier n'était pas non plus d'humeur à la détente conviviale – certes, il s'est rattrapé depuis. Si le capitaine est appelé, dans la tradition maritime, « le seul maître à bord après Dieu », c'est qu'il ne se prend pas pour Dieu, malgré les pouvoirs qui lui sont conférés. Il fait figure de médiateur entre l'équipage et le sacré représenté ici par l'ensemble des pouvoirs de la nature non maîtrisables. Pour protéger « son » navire et « ses » équipiers, il doit faire respecter à bord, strictement, un ordre des choses et des manœuvres. Les ordres deviennent des « litanies », c'est-à-dire des récitations de listes sacrées. La comparaison avec le chef d'orchestre grâce à qui le miracle de faire jouer ensemble, en accord, tous les musiciens, s'efface pour laisser place à celle du prêtre :

> Je m'installais donc, comme un chef d'orchestre. Pour un empannage de spinnaker, après avoir assigné un poste à chaque équipier, je récitais comme un curé : -Deux hommes à l'avant. Un pour décrocher le tangon, un autre pour larguer le tangon au point d'amarrage […]. On raidit sur le bras en choquant du hale-bas. Allons messieurs, de la vivacité ! […] C'est tout messieurs. A ma Rolex, vous avez effectué la manœuvre en 17 minutes 37 secondes ! Tout ça je l'ai psalmodié des dizaines de fois,

[1] Olivier de KERSAUSON et Jean NOLI, *Fortune de mer*…, *op. cit.*, p. 196.
[2] Annie VAN DE WIELE, *Pénélope était du voyage…, op. cit.,* p. 47-48.

> exactement comme une messe. Chaque homme, officiant de son côté au moment que je lui indiquais, afin que chacun comprît ce qu'il faisait. C'est pourquoi, à mesure que les étourderies se renouvelaient, j'ai commencé à piquer des rognes. […] C'est dangereux les gros bateaux. Les accidents arrivent vite. Et à la mer c'est l'horreur : il y a du sang partout, ça salit le pont. [1]

Un bateau doit être maintenu propre et ordonné afin de conserver l'ordre humain au sein d'une nature dangereuse et inhumaine. La souillure est synonyme de danger[2]. Seul le respect de l'ordre des manœuvres récité par le chef de bord peut l'écarter. La litanie des manœuvres est un rituel destiné à éloigner le danger représenté par tout changement à bord : changement de voile ou de direction, virement de bord, empannage, départ du ponton, arrivée sur bouée, mouillage, etc. Les ordres du chef de bord font partie du rituel. C'est pourquoi, en plaisance comme dans les autres marines, le rôle du capitaine apparaît indispensable à la sécurité du navire. Sans skipper, les manœuvres ritualisées ne sont plus dirigées par l'officiant. Les « fidèles » sont livrés à eux-mêmes, sans intermédiaire rassurant et protecteur vis-à-vis des forces de la nature.

Au chapitre sur la sécurité, *Le Cours des Glénans* mentionne « l'ordre » comme premier facteur de sécurité, tant à l'intérieur du navire que sur le pont : « Toute manœuvre doit être suivie d'une remise en ordre du pont […]. D'ailleurs, qui possède un minimum de sens marin ne peut littéralement pas supporter un pont en désordre et s'affaire jusqu'à une mise en place qui satisfasse à la fois la prudence, l'efficacité et un certain sens esthétique »[3]. Dans l'édition de 1990, le *Cours* recommande à l'équipage qui rentre au port de « réciter deux litanies » supervisées par le chef de bord : « Lorsqu'on s'approche de terre, surtout après plusieurs jours de navigation au large, le chef de bord se doit de porter sur son bateau un œil critique. […] Le pont est dégagé, les drisses en ordre, la voilure choisie. […] Si tout n'est pas clair, il vaut mieux mettre en panne le temps de finir la récitation des deux litanies après quoi on peut entrer serein et détendu au port. »[4]

En 1949, l'équipage d'*Omoo* quitte l'Europe pour une croisière autour du monde dans un état d'esprit propre aux yachtsmen : « Lavés des désirs terriens, fatigués de bruits, de bavardages, des soucis que donne un prochain départ, on se retrouve brusquement dénoué, libre, pur et livré à l'immédiat. »[5] Cependant, au cours du voyage, la distinction des rôles se fait sentir. Louis, le chef de bord, doit tenir son rôle et tenter de conserver l'autorité vis-à-vis de ses deux équipiers qui sont également son épouse et un ami :

> Le dimanche 4 novembre, nous fêtions Saint Deux mille milles, avec le sournois espoir qu'allait nous apparaître un personnage officiel coiffé d'un gibus et la poitrine barrée d'un ruban rouge, qui nous offrirait une montre en or. Justement, nous croisions la ligne New York-Amérique du Sud, il aurait pu l'emprunter. Mais non, rien à l'horizon. Il faut faire une grande traversée sur un petit voilier pour comprendre vraiment l'immensité et la solitude de l'Océan. Nous fîmes tout de même toilette pour la circonstance. Les hommes se rasèrent le menton. Louis laissa la moustache. Il ressemblait à Max Linder et avait fortement l'air d'être de la Belle Epoque. Il fut obligé de la supprimer au bout de trois jours à peine, car il perdait son ascendant sur l'équipage. Lorsque sous cette moustache il discourait le plus sérieusement du monde, nous nous tordions de rire. Ce n'était pas tenable. [6]

[1] Olivier de KERSAUSON et Jean NOLI, *Fortune de mer*…, *op. cit.*, p. 43-45.
[2] Mary DOUGLAS, *De la souillure. Essai sur les notions de pollution et de tabou…, op. cit*.
[3] *Cours de navigation des Glénans*, 1962*…, op. cit.,* p. 499, 511.
[4] *Le Cours des Glénans*, 1990*…, op. cit.*, p. 579-582.
[5] Annie VAN DE WIELE, *Pénélope était du voyage..., op. cit.*, p. 50.
[6] *Id.*, p. 99-100.

Pour les équipiers, la vie à bord est bien différente de celle menée par le capitaine, placé dans une posture de vigilance constante. Les jours en mer sur un voilier de croisière se succèdent selon un rythme nouveau ; il s'agit d'inventer les façons d'occuper ce temps disponible :

> La vie que nous menions ne nous semblait ni ennuyeuse ni difficile. Nous avions beaucoup de temps pour penser. Chacun pour lui-même toisait ses espoirs à la réalité, comparait sa vie passée à la présente. Les inconforts très nets, les changements, les soucis que notre vie actuelle apportait disparaissaient devant ces énormes avantages qui portaient des noms à majuscule : Liberté, Santé, Simplicité. Nous sortions du troupeau. Cela n'impliquait pas un vain orgueil. Ennemis de certaines formes de la civilisation, nous ne manquions pas d'apprécier ce qu'elle nous offre d'utile. Nous lisions beaucoup. […] Le fait de naviguer par lui-même est déjà très absorbant. Il n'y avait pas le plus petit espace libre par où pût se glisser l'ennui. L'absence des milles choses qui à terre vous éparpillent l'esprit nous laissait la possibilité de rêver, de réfléchir ou de nous concentrer. [1]

Si les équipiers peuvent rêver tout leur soûl, il est fort probable que les responsabilités qui pèsent sur le capitaine le contraignent à se consacrer uniquement à la réflexion et à la concentration. Cette charge est très lourde ; en plein Pacifique, Louis tombe malade :

> C'est à Tahiti que le capitaine commença à sentir les effets d'une tension nerveuse presque constante contre laquelle les soins, les cachets de vitamines et les pastilles de levure furent inopérants. Son organisme était affaibli par un travail profond composé de nervosité, de soucis, de pessimisme et de hâte. Car sur lui reposait le soin de tout prévoir et à partir de ce moment il nous fallut lutter de vitesse avec les saisons. Il fallait en effet éviter de nous trouver dans l'Océan Indien durant la saison des cyclones, ce que nous ne voulions à aucun prix. C'est un risque que Louis ne voulait pas prendre, à la fois par respect pour son bateau et pour son équipage, et pour ne pas compromettre bêtement le succès du voyage qui nous tenait à cœur. [2]

À aucun moment n'est envisagé un roulement dans la répartition des rôles. Louis, même malade, reste le capitaine. Malgré les longs mois de navigation passés, forts d'une expérience nautique hauturière conséquente, Annie ou Fred n'envisagent pas de soulager le chef de bord en le remplaçant transitoirement. En effet, Louis seul porte le désir de naviguer. C'est lui qui a imaginé le voyage, choisi le bateau et ses équipiers. Lui seul peut donc le diriger. Annie et Fred ne paraissent pas aussi désireux de naviguer ; ils resteraient bien traîner aux escales :

> Nous étions fatigués. Nous étions de mauvaise humeur. Le capitaine, harcelé de maux de tête et de furoncles, les mains toujours couvertes de son affection purulente, se fit examiner par le médecin, qui ne put constater qu'une fatigue générale de l'organisme et conseilla vivement le repos, les vitamines et… un changement d'air. C'était un humoriste. Ce qui dévore le capitaine, c'est une constante tension d'esprit, un qui-vive incessant greffé sur une nervosité naturelle. Il est le moteur de l'expédition et l'énergie qui l'entraîne. En dernière instance, c'est de lui que doit venir toute décision et il porte toutes les responsabilités. Il calcule les distances et les durées, prévoit, que dis-je ? *sait* le temps qu'il fera, prend les dispositions nécessaires. C'est lui qui doit nous fouetter

[1] Annie VAN DE WIELE, *Pénélope était du voyage...*, *op. cit.*, p. 100-101.
[2] *Id.*, p. 182.

> pour que nous ne nous endormions pas dans les délices de Capoue, pour que nous résistions au désir de dire : « Nous n'en sommes pas à un jour près ». [1]

Lorsque la maladie contraint le capitaine à s'aliter, Fred « prend ses fonctions ». Néanmoins, « Louis de sa couchette suivait tout ce qui se passait et nous défilions au rapport. Au terme de ces douze jours, le capitaine était dans un état d'épuisement tel qu'il pleurait pour un rien, et c'est pénible, les larmes d'un capitaine qui d'habitude est de granit… »[2]. Il était temps que l'équipage fit escale et les médicaments leurs effets.

Les témoignages détaillant les difficultés psychologiques et physiques auxquelles les chefs de bord sont confrontés, tant en course qu'en croisière, sont rares. En effet, l'idée qu'il n'y a « rien de mieux que la voile pour décompresser » est répandue chez les plaisanciers. Les chefs de bord interrogés à ce sujet m'ont répondu brièvement et avec hésitation. Olivier Le Carrer, journaliste ancien directeur de la revue *Bateaux* et chef de bord d'un voilier en croisière familiale nuance cette idée reçue :

> Oublier les soucis du bureau et le stress urbain en allant se ressourcer un week-end ou une semaine sur son bateau ! Ce rêve de tout travailleur normalement constitué n'a rien d'un miroir aux alouettes. Le départ en bateau se traduit en effet immanquablement par une franche rupture avec l'environnement habituel. […] Le bilan serait donc tout à fait positif si la navigation ne sécrétait pas elle-même ses propres facteurs de stress. Ils prennent plus ou moins corps suivant le tempérament de chacun et les conditions du moment, mais ils peuvent se révéler encore plus envahissants que ceux que l'on a laissés à terre. Il faut en prendre son parti : dans la majorité des cas, naviguer à la voile est une activité hautement anxiogène ! […] Le responsable du bateau n'a, par définition, pas droit à ce détachement [celui de l'équipier]. […] On peut éprouver un réel désir de naviguer, un plaisir tout à fait concret lors de certaines phases de la croisière […] et avoir du mal à supporter psychologiquement les incertitudes inhérentes à cette activité. Si le skipper est incapable de maîtriser ses propres inquiétudes, la situation peut devenir intenable. Pour lui qui subira un stress permanent, mais aussi pour son équipage – familial ou autre – inévitablement contraint à partager ses doutes. C'est ainsi qu'on peut revenir très fatigué et énervé d'une escapade prévue pour détendre tout le monde…[3]

Les effets de l'organisation hiérarchique sur le niveau de stress qui affecte le chef de bord et les équipiers sont mentionnés. Pourtant, la responsabilité d'une croisière stressante pour tous est incombée à la personnalité du chef de bord. Si, trop stressé, il communique son anxiété à l'ensemble de l'équipage, c'est qu'en fin de compte il n'est pas capable « de maîtriser ses propres inquiétudes ». Il apparaît faillible. Il n'incarne plus le mythe individualiste de l'homme libre, autonome et responsable, pétri de « l'esprit de sécurité ». Il convient donc qu'il limite de lui-même ses propres aspirations à la liberté en mer : les mouillages forains sont à laisser à d'autres, ceux qui sont « capables » de maîtriser leurs angoisses. Il devra se contenter de marinas surpeuplées, versions maritimes des cohues urbaines qu'il cherche pourtant à fuir le temps des vacances.

La description des difficultés à occuper le rôle du chef de bord écorne la représentation d'un capitaine sans failles et tout puissant, figure qui apparaît comme nécessaire à la mise à l'écart des dangers liés tant au déchaînement des forces océaniques qu'à la nature humaine. En effet, une autre difficulté s'ajoute à la tension nerveuse propre au rôle de capitaine : celle de l'entente avec les équipiers.

---

[1] Annie VAN DE WIELE, *Pénélope était du voyage..., op. cit.,* p. 204.
[2] *Id.,* p. 247-248.
[3] Olivier LE CARRER, *Idées reçues : la voile…, op. cit.,* p. 97-100.

Le regard des équipiers est d'autant plus critique que ceux-ci possèdent une expérience de navigation et pourquoi pas, de chef de bord. Ainsi, paradoxalement, il peut sembler plus facile à un skipper d'occuper son rôle auprès d'un équipage peu au fait de la navigation. Cette difficulté à maintenir la légitimité de sa position hiérarchique a également pour corollaire de présenter la navigation en solitaire comme finalement plus facile que celle en équipage.

Pour Jean Merrien, navigateur et écrivain des années cinquante et soixante, « ce qui est difficile, à bord d'un petit bateau, c'est *de ne pas être seul* » :

> C'est de supporter, dans un espace des plus restreints, une promiscuité totale, sans échappatoire ; c'est de devoir, soit discuter les décisions à prendre, soit les imposer, alors que la disparition des préjugés coutumiers et l'importance vitale du moindre acte remettent sans cesse en question la légitimité du rôle de chef ; car celui-ci ne possède plus que sa mesure première : le perpétuel succès, la supériorité constante, l'infaillibilité. Ajoutons que les gars qui tentent de grandes aventures sur la mer, à deux, et à égalité, sont évidemment l'un et l'autre des personnalités exceptionnelles ; or les être exceptionnels se supportent mal. Beaucoup de tentatives de ce genre ont mal tourné. Elle n'ont réussi que si l'un des deux était pour l'autre, incontestablement et irrémédiablement, le chef : celui qui paye un salaire, ou le seul qui sache naviguer ; et encore souvent la vie fut-elle intenable, les désillusions et les ruptures rapides, ou même les résultats tragiques. [1]

La navigation en solitaire permet d'une part de résoudre de façon radicale le problème de la hiérarchie à bord et d'autre part de sublimer le mythe individualiste à l'origine de la navigation de plaisance : « Le solitaire véritable, et peut-être n'y en a-t-il qu'en haute mer, où nul secours, nulle importunité ne peuvent être secrètement espérés ou redoutés, ce solitaire est à la fois le maître et le serviteur, l'humanité tout entière […]. Si la parole de l'Evangile est vraie "tout royaume divisé contre lui-même périra", elle est encore plus évidente en mer : tout équipage divisé contre lui-même, c'est-à-dire doutant de son chef, court plus de dangers qu'un autre ; et la façon la plus sûre, la plus confortable aussi, d'éviter la mutinerie, est d'être tout seul. »[2]

La difficulté de vivre à plusieurs dans un espace restreint reste toujours, pour les rédacteurs du *Nauticus,* la raison qui amène de nombreux propriétaires à naviguer seuls en croisière : « L'entente entre équipiers, la possibilité de cohabiter à bord, constituent un problème singulier dont les mécanismes profonds nous échappent à peu près totalement à l'heure actuelle. C'est pour avoir ressenti ce problème comme étant sans solution que beaucoup se résignèrent à naviguer en solitaires. »[3] En navigation hauturière, le huis clos est accentué. Le problème de l'équipage est crucial : « bateau mis à part », c'est « le problème numéro un du hauturier »[4]. Cependant, les auteurs du *Nauticus* déconseillent fortement la navigation hauturière en solitaire, qui « constitue un jeu similaire à la roulette russe »[5], le bateau ayant de nombreuses chances d'entrer en collision avec d'autres navires ou des OFNI, sans compter les risques de traumatismes graves, de maladies infectieuses, d'intoxication, de chute à la mer, d'épuisement, de pillage aux escales, etc. Ainsi, il apparaît plus sage d'« opter définitivement pour la solitude à deux ».

---

[1] Jean MERRIEN, *Les navigateurs solitaires*, Paris, Denoël, 1965, p. 23-24.
[2] *Id.*, p. 25.
[3] *Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau Guide pratique de la vie à bord. T. 4…, op. cit.,* p. 120.
[4] *Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau. Navigation hauturière, T. 12…, op. cit.,* p. 29.
[5] *Id.*, p. 32.

La navigation à deux « semblerait cependant la moins mauvaise des formules » car « à deux, on navigue plus ou moins chacun en solitaire », le rythme de la navigation imposant l'alternance des quarts : « Les mille tâches qui occupent l'un et l'autre, la nécessité de prendre un minimum de repos, font que l'on se croise plus qu'on ne se trouve réellement face à face. La complémentarité de l'un par rapport à l'autre sera un ciment particulièrement solide. Il est important que l'autre soit ressenti comme utile et, si possible indispensable. »[1] La notion de complémentarité des rôles permet de légitimer la distinction entre un chef de bord sachant naviguer et prendre les bonnes décisions et un équipier résistant et obéissant.

Arriver à cet état de complémentarité utile aux deux membres de l'équipage est extrêmement difficile. Les auteurs du *Nauticus* invitent leurs lecteurs futurs chefs de bord à se méfier des équipiers avec lesquels une rivalité peut s'installer. Il convient donc d'être très « circonspect » avant d'embarquer un équipier masculin, de même sexe, avec lequel pourrait s'installer une rivalité. Il s'agit alors de recruter un équipage non pas compétent en soi mais dont l'expérience nautique inférieure empêche de mettre en cause l'autorité du propriétaire :

> Propriétaire du bateau, ou skipper, vous mettrez un maximum de chances de votre côté si la différence de connaissances et d'expérience est nettement en votre faveur. Le commandement qui s'exerce uniquement à partir de la notion de propriété du bateau est rarement un facteur de réussite. Votre supériorité technique ne doit pas pouvoir être mise en doute. Vous devrez vous comporter en toutes circonstances en marin calme, pondéré, réfléchi, mais ferme et sûr de lui. […] N'hésitez pas à débarquer un équipier agressif ou qui « craque » dans un coup de gros temps. N'embarquez personne qui ne dispose d'un pécule pour reprendre l'avion. […] Il y a dans le choix des équipiers pour une longue croisière un problème d'une extrême complexité. Vous n'y réfléchirez jamais trop. Vous ne prendrez jamais trop de précautions. [2]

Si l'équipier-e ne possède pas une grande expérience de navigation, il faut donc que le chef de bord soit en mesure de manier le bateau sans son aide, c'est-à-dire seul. Celui-ci ne doit donc pas être trop grand : « Onze ou douze mètres au maximum ». Le *Cours des Glénans* de 1990 soutient le même point de vue : « En réalité, la sagesse consiste surtout à choisir un bateau que vous serez capable de manœuvrer tout(e) seul(e). L'équipage, même familial, est une donnée éminemment fluctuante. Les enfants ont vite fait de grandir et de trouver plus beaux les bateaux des autres… »[3]

Cette complémentarité des deux à bord s'incarne à merveille dans le couple de l'homme et de la femme : « Appareillez de préférence avec une épouse, une compagne sûre, dont vous connaissez les réactions en mer, la résistance, l'équilibre nerveux. Cela semble l'avis de C. Borden : "Si vous voulez un bon équipier, épousez-le". »

Plusieurs couples rencontrés évoquent cette « harmonie » en mer. Ainsi, pour Maëlle et Julien, qui n'ont pas trente ans, la traversée de l'Atlantique fut un moment privilégié, une harmonie s'étant installée entre eux, l'océan et le bateau[4]. Cependant, une fois à terre, la magie disparaît. Le couple, qui envisageait pourtant une navigation plus importante, se sépare. Marianne et Ludovic, après dix années de navigation avec leurs enfants n'arrivent pas à retrouver à terre l'équilibre conjugal qui s'était instauré en mer.

A contrario, Robert et Léna naviguent ensemble depuis plus de trente ans. Robert raconte une navigation à la journée : « Alors, je suis sorti seul, enfin, seul avec ma femme et mon chien… Avec Léna, on n'a plus besoin de se parler ; chacun sait ce qu'il doit faire à

[1] *Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau, Guide pratique de la vie à bord, T.4…, op. cit*., p. 121.
[2] *Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau. Navigation hauturière, T. 12…, id*., p. 30.
[3] *Le Cours des Glénans,* 1990*…, op. cit.,* p. 1020.
[4] Entretiens enregistrés réalisés à Brest, 1998.

bord. »[1] L'idéal d'un équipage uni et homogène se matérialise lorsque le chef de bord n'a plus besoin de donner des ordres.

Olivier de Kersauson raconte combien la récitation des litanies lui pesait. De plus, les ordres peuvent être mal vécus par des équipiers qui naviguent d'abord pour leur loisir : « L'idée "d'ordre" est désagréable à qui est en vacances ou pratique une activité de loisirs et nos qualités de Français nous mènent tout spécialement à détester son apparition. »[2] Si les ordres hurlés sont désagréables, les ordres proférés de manière « standard » ou « classique » sont décrits comme nécessaires, calqués sur le modèle de la marine à voile traditionnelle. Le but de l'ordre est « de fixer instantanément l'esprit d'un ou plusieurs hommes sur un point précis, d'en conditionner les réflexes et de provoquer chez eux un maximum d'efficacité ». L'auteur distingue trois types d'ordres : les ordres de manœuvres (préparation et exécution), ceux de sécurité et ceux d'urgence. Si un bon équipage est celui qui effectue vite et bien les ordres donnés, un équipage idéal est celui manœuvrant sans que le chef de bord ait besoin de proférer les ordres. Les gestes se substituent à la parole : « Mais je puis vous assurer que lorsqu'on travaille avec des hommes connaissant leur affaire sur le pont d'un bateau un simple geste suffit. […] C'est une propriété de la voile que d'éviter les chahuts des villes et c'est une haute qualité d'équipe que d'arriver à une entente par gestes. »[3] Les gestes sont dictés par un ordre immuable ; la parole est neutralisée ; les interprétations infinies auxquelles elle donne lieu sont ainsi supprimées : les chances de discorde s'amenuisent.

Cependant, la constitution d'un équipage uni, résistant, actif et organisé selon un mode hiérarchique est difficile et rarement obtenue. C'est un projet qui est sans cesse à renouveler : les équipiers changent (ils grandissent, se révoltent, désertent, se lassent), les conditions de navigation aussi. Le bateau apparaît alors comme l'unique donnée qui reste maîtrisable par le chef de bord, au contraire des deux précédentes. Il est l'objet de nouveaux aménagements et de petits bricolages. Parfois, malgré l'attachement qu'il suscite, il est vendu pour un autre, idéalisé.

Pour conserver son autorité, gage de liberté et de sécurité en mer, le chef de bord est condamné à porter souvent seul le désir de naviguer. La navigation en solitaire, accompagnée ou non de passagers, reste donc l'organisation la plus « confortable » pour le propriétaire. Elle a cependant pour corollaire d'exclure les équipiers–passagers des responsabilités, des savoir-naviguer et du désir de naviguer.

Mener seul son embarcation, accompagné

Maîtriser seul la conduite de son voilier transforme le citadin fortuné en « vrai marin », « capable de mener un yacht au lieu d'être simplement un propriétaire de yacht ». Voici clairement énoncé un enjeu de taille pour les propriétaires de yachts : être reconnus comme de « vrais marins » et non comme de « faux amateurs »[4]. Pour être « libres », échapper aux ennuis et tracas des villes et de la vie en société, ils souhaitent naviguer en mer. C'est une navigation pour le plaisir ; ils travaillent ailleurs, à terre ; c'est là aussi qu'ils effectuent leurs obligations militaires. Ils ne doivent donc rien de plus à l'État. Ils se sont alors battus pour ne pas être soumis à l'Inscription maritime qui règle les obligations et privilèges des « gens de mer ». Paradoxalement, la liberté de naviguer que leur procure le

[1] Entretien informel, 2009.
[2] Olivier de KERDREL, *Manuel de l'équipier,* Paris, EMOM, 1967, p. 113.
[3] *Id.*, p. 117.
[4] Léon BOUYER, « Le yachting français », *Le Yacht*, N° 86, 1879, p. 405

permis de plaisance, leur enlève, en retour, la légitimité d'appartenir à ces gens de la mer. Échapper à leurs obligations les rejette hors de la communauté des marins. Même à leur propre bord leur autorité peut être contestée - par les matelots ou les passagers – du simple fait qu'aucune épreuve, aucun brevet ne vienne attester vis-à-vis d'autrui leurs compétences nautiques. Qui sont-ils alors, ni terriens, ni marins ? Pour les propriétaires de yachts, être capables de faire naviguer seuls leurs bateaux leur apparaît d'une part comme la solution au problème posé par un équipage et d'autre part comme la preuve de leur compétence.

La recherche de légitimité des propriétaires de yachts vis-à-vis des « vrais » marins est une constante en plaisance. Aujourd'hui, les navigateurs rencontrés ne se définissent pas comme des plaisanciers. Certes, leur activité appartient à la navigation de plaisance, mais ils préfèrent le terme de « voile », afin de se différencier des autres plaisanciers, en particulier ceux motorisés. S'ils se reconnaissent comme des « voileux », ils aspirent à devenir des « marins ».

Dans les années cinquante, la croisière se pratique en famille ou entre amis. Cependant, tous les passagers n'ont pas les compétences nécessaires à l'occupation du rôle d'équipier et le propriétaire est en quelque sorte un « solitaire accompagné ». Les navigateurs solitaires sont donc toujours des marins de référence ; leurs exploits fascinent. En effet, ils incarnent l'idéal du « vrai marin », « seul, face à l'océan » tout en résolvant de façon radicale le douloureux problème de la cohabitation à bord d'un espace restreint, mouvant, humide et réglé par une organisation sociale hiérarchique.

Néanmoins, des voix s'élèvent contre « l'idéal du navigateur solitaire ». En effet, si les plaisanciers, en « vrais marins », tiennent à savoir manœuvrer seuls leur bateau, leurs sorties journalières – accompagnées ou non – diffèrent des exploits des héros solitaires qui ont radicalement rompu avec la société, au nom de la liberté : « En premier lieu, il faut citer le "complexe d'arrachement" : tout abandonner, absolument tout, routines, facilités, confort, famille, amitiés, livres et objets aimés, tout abandonner pour plusieurs années peut-être sans espoir de retour, exige une immense force d'âme ou un grand désarroi intime devant les fausses séductions de la civilisation moderne. »[1] Mais cet « arrachement » radical est-il souhaitable ? « Enfin, pour tout navigateur solitaire, se pose la difficile question : et après ? […] Tous ceux qui rentrent doivent réapprendre à vivre selon les lois sociales qui ne sont plus la lutte farouche avec la mer et le vent. Ils doivent réapprendre la vie en société, le respect d'impératifs aussi vains qu'implacables, se souvenir que l'existence est peut-être une jungle, mais qu'elle comporte un minimum de "règles du jeu". Tout ceci, pour un solitaire, peut se révéler plus difficile et aussi plus probant que d'affronter les pires tempêtes »[2]. Survivre à terre, c'est-à-dire en société, serait peut-être plus difficile que seul, en mer. Partir en solitaire serait s'exposer à une désocialisation.

Malgré ces avertissements contre les dangers des sirènes plaisancières, l'opinion publique française y succombe en 1964, lorsqu'Éric Tabarly remporte en solitaire la Transat anglaise. Il incarne alors le « vrai marin », « l'homme qui était la mer »[3]. La course-croisière apparaît comme une alternative aux navigations circumterrestres aventureuses. Jean Merrien, en 1965, publie un ouvrage intitulé *Les navigateurs solitaires* :

> Traverser seul l'Océan ! Ces trois mots, suivis d'un point d'exclamation qui exprime l'étonnement, ou l'admiration, ou l'incompréhension, ou même la réprobation, contiennent pour le terrien les trois faces redoutables du problème : La mer ; pire, le large. L'art de naviguer. La solitude. Pour qui n'est pas averti, et surtout pour qui n'a pas pris temps de réfléchir, c'est la solitude qui semble le plus terrible. Or,

[1] « L'idéal du navigateur solitaire », *Le Yacht*, N° 3651, 1958, p. 1.
[2] *Id.*
[3] Stéphanie JOSSO, « La figure d'Eric Tabarly et le développement de la plaisance française. Naissance et évolution d'un mythe »…, *op. cit.,* p. 61-68.

> l'expérience montre, au contraire, que le seul inconvénient de la solitude porte sur l'accroissement de certaines difficultés de navigation, notamment pendant le sommeil, mais que ces difficultés ne sont pas insolubles. Ce qui est difficile, à bord d'un petit bateau, c'est *de ne pas être seul*. [1]

Pour Jean Merrien, mener seul son voilier expose à l'inconfort, la fatigue, l'angoisse, la misère même. Mais tout cela ne pèse « rien à côté du bonheur » que le navigateur y trouve. « Qu'il trouve à quoi ? » : « à l'envoûtement de la mer, qui est peut-être un des plus proches visages de Dieu. Et puis ? Et puis à se trouver conforme à soi-même, au plus divin encore de sa nature, que seule la solitude de la mer peut lui faire entièrement connaître… L'Irlandais Conor O'Brien en a donné la clef, en nommant son bateau : *Saiorse,* LIBERTÉ ! »[2]. Un siècle sépare ces lignes de la Circulaire accordant à tous les propriétaires de bateaux de plaisance français le droit de naviguer « librement » sur les mers, sans être « assujettis » à l'autorité administrative maritime relayée à bord par la présence d'un capitaine breveté. Aujourd'hui, en plaisance, la passion pour la liberté et son corollaire, la navigation en solitaire, sont toujours aussi fortes. Les navigateurs de course au large, yachtsmen post-modernes, effectuent le tour du monde en solitaire, sans escale et sans assistance sur de grands voiliers véloces porteurs des toutes dernières avancées techniques. Les week-end ou en période estivale, les plaisanciers dits « moyens » naviguent sur des bateaux plus petits. Les difficultés sont différentes mais elles n'en sont pourtant pas moindres. Amateurs, ils sont moins entraînés que leurs héros. Leurs voiliers, dont les formes sont copiées sur celles des bateaux de course et les aménagements intérieurs sur ceux des habitations terrestres ne sont pas forcément adaptés aux navigations familiales. Car là réside leur plus grand souci : naviguer seuls accompagnés d'amis, d'une épouse ou d'enfants. En 2003, la revue *Voiles et voiliers* consacre un numéro hors-série intitulé *Naviguer en équipage réduit ou en solitaire* qui leur est destiné :

> En 1964, Eric Tabarly remporte à Newport la Transat anglaise et lance sans le savoir un mouvement qui ne cessera de croître dans l'hexagone. En toute logique, la passion pour les courses en solitaire devient une affaire franco-française en même temps que dans un autre genre, les Moitessier, Janichon et autres Poncet rendent le rêve accessible par leurs récits oniriques de tour du monde. Pendant plus de trente ans, la démocratisation de la plaisance a progressé en parallèle à ces références et des générations de plaisanciers ont appris la voile, certes en équipage, mais avec pour héros les têtes couronnées de la couse au large en solitaire : Route du Rhum, Solitaire du Figaro, Vendée Globe, Mini-Transat sont à l'origine d'un vrai courant de pensée qui se traduit aujourd'hui sur la table à dessin des architectes et dans les bureaux d'études de notre industrie nautique. Signe des temps : lors de la dernière enquête annuelle de la Fédération des industries nautiques, une majorité de plaisanciers d'aujourd'hui déclaraient naviguer seuls ou en équipage très réduit… […] Choix délibéré, manque d'intérêt de l'une des personnes du couple pour la navigation ou plus généralement pénurie d'équipiers… sont autant d'éléments explicatifs qui peuvent être avancés. [3]

Faire naviguer son bateau en solitaire, seul ou bien accompagné, concerne la majorité des propriétaires contemporains. Des conseils leur sont donnés pour effectuer au mieux les diverses manœuvres, aménager le plan de pont, équiper le bateau des multiples aides techniques à la navigation – winchs *self-tailing*, pilote, ordinateur de bord, enrouleur,

[1] Jean MERRIEN, *Les navigateurs solitaires…, op. cit.,* p. 23.
[2] *Id.*, p. 358.
[3] Pierre-Marie BOURGUINAT, *Naviguer en équipage réduit ou en solitaire*, Paris, Edition Voiles et voiliers, Hors-série N° 25, 2003, p. 7, 10.

guindeau automatique, *lazy-jack*, *lazy-bag*, prise de ris automatique, etc. En effet, les bateaux vendus aujourd'hui ne sont pas systématiquement équipés de ces aides à la navigation.

L'organisation sociale nautique hiérarchique obligatoire entraîne des difficultés relationnelles avec les autres membres de l'équipage, certaines étant évoquées dès les débuts de la navigation de plaisance, lorsque les équipiers étaient des matelots professionnels, comme l'instauration d'une autorité légitime auprès de l'équipage et la responsabilité attachée au rôle de capitaine. L'idéal de la navigation en solitaire apporte une réponse aux difficultés posées par la relation hiérarchique au sein d'un équipage.

Pourtant, ces difficultés ne sont pas présentées comme telles. Elles apparaissent même niées. L'architecte naval Alain Mortain est interrogé au sujet de la conception de bateaux pour la navigation en solitaire : « Difficile de concevoir un bateau réservé au solitaire, car en dehors de la course, ce n'est que très marginalement pour un usage exclusif. Par contre, dans ce que le marché propose, il y a des dispositions et des dispositifs plus adaptés que d'autres aux plaisirs solitaires. »[1]

Aujourd'hui, le manque d'intérêt de l'épouse est regretté par certains chefs de bord et de famille qui se retrouvent donc seul à manœuvrer, la navigation en solitaire accompagné, très largement pratiquée, apparaissant comme un mal nécessaire. Les « plaisirs du solitaire » se conçoivent quand ce dernier a choisi d'être effectivement seul à bord. Par contre, les plaisirs du navigateur solitaire accompagné et de ses accompagnants ne sont pas évoqués. Il s'agit maintenant de décrire comment, en plaisance, la relation hiérarchique nautique s'est articulée à celle conjugale.

[1] Gilles BARBANSON et Jean BESSON, *Naviguer en solitaire ou en équipage réduit*, Paris, Amphora, 2005, p. 204.

III – La sexualisation de la relation hiérarchique

En plaisance familiale, la relation hiérarchique obligatoire à bord est sexualisée : l'homme occupe la place du chef de bord tandis que celle d'équipier est attribuée à sa compagne. Il convient d'interroger les ressorts de cette organisation sociale singulière dans une perspective diachronique. Dans un premier temps, je décrirai les différents rôles attribués aux femmes depuis les débuts du yachting : dames de mer, passagères, matelotes, équipières, maîtresses de maison nautique et chefs de bord. Dans un deuxième temps, Je m'interrogerai sur les effets à bord de l'égalité de sexe acquise à terre et du développement de croisières avec de – très - jeunes enfants. Enfin, au-delà de la description des mécanismes d'exclusion des femmes de la navigation, je m'intéresserai à la façon dont elles composent avec cette organisation sociale.

A. Les rôles des femmes du bord

Je m'interrogerai ici sur les variations de statut de l'épouse et des enfants à bord, rôles étroitement liés à ceux occupés dans la société d'à terre. À quel moment les épouses deviennent-elles membre de l'équipage en occupant une place sur le pont, aidant aux manœuvres ? En France, la période de l'entre-deux-guerres est ambiguë : si les femmes accèdent au travail salarié et à l'éducation et les couples au modèle amoureux « de la conversation », les pouvoirs publics luttent contre la dénatalité et valorisent le modèle de la maternité et de la femme au foyer[1]. Si les femmes gagnent l'égalité civique après-guerre, les familles nombreuses du baby-boom ne permettent pas aux mères de prendre une place d'équipier actif. Quel rôle leur est alors attribué ?

La massification de la pratique de la petite plaisance en famille permet de redéfinir le rôle de la femme à bord, alors « maîtresse de foyer nautique ». Les années soixante et soixante-dix instituent l'égalité des sexes : les femmes sont donc autorisées à diriger les voiliers. Cependant, pourquoi ne prennent-elles que très rarement le rôle de chef de bord ?

Aujourd'hui, si les filles naviguent de plus en plus en voile légère, participant aux régates, ou sur le voilier parental, comme équipières, l'accès à la navigation de plaisance sur leur propre voilier est souvent concomitant avec la maternité. Or, si l'idéal égalitaire conjugal et parental domine, les rôles de mère et de père sont toujours pensés en référence au modèle traditionnel[2], le travail ménager, les soins aux enfants et le suivi de la scolarité restant des tâches attribuées aux mères.

Dans les années soixante-dix, le statut des enfants change. Ils sont l'objet d'attentions toutes particulières et embarquent sur le voilier parental pour de petites ou longues navigations censées les éveiller au monde naturel marin. Qui donc s'occupera des

[1] Françoise THÉBAUD, « La Grande Guerre. Le triomphe de la division sexuelle », p. 85-144 in : *Histoire des femmes en Occident. Le XX^e siècle, Tome V,* Paris, Perrin, 2002 [1992] et Anne-Marie SOHN, « Entre deux guerres. Les rôles féminins en France et en Angleterre », p. 165-195 in : *Histoire des femmes en Occident. Le XX^e siècle, Tome V,* Paris, Perrin, 2002 [1992].

[2] Yvonne KNIBIEHLER et Catherine FOUQUET, *Histoire des mères du Moyen Âge à nos jours*…, *op. cit.*, p. 176-209.

enfants à bord ? Si la société française rompt idéologiquement avec le modèle conjugal hiérarchique, il n'en est pas de même pour l'institution maritime. La navigation de plaisance est située dans un entre-deux, obéissant à un régime juridique distributif du droit maritime et du droit terrestre[1] : elle n'est ni une marine professionnelle soumise au droit maritime, ni la reproduction en mer de la société civile. Le rôle d'autorité et de responsabilité du capitaine du navire reste cependant incontesté et il est même aujourd'hui renforcé. Comment les femmes qui naviguent dans les premières années du 21e siècle s'arrangent-elles avec l'organisation sociale du bord ?

1) S'approprier au féminin les idéaux du yachting : la capitaine et ses matelotes

Si outre-Manche, des yachting-ladies participent à des régates et sont propriétaires de yachts[2] dès le 19e siècle, ce n'est qu'au début des années vingt, en France, que des femmes naviguent en tant qu'équipières et que quelques-unes occupent le rôle de capitaine.

Dans les années qui suivent la Grande guerre, les rédacteurs du journal *Le Yacht* commentent la croisière du *Perlette,* cotre sans moteur de 7 m de longueur, mené par deux jeunes femmes :

> Nos lecteurs n'ont pas oublié le nom de l'aimable et modeste mais robuste monotype du Havre qui, avec son équipage exclusivement féminin, Mesdemoiselles H. de Saussure et Maillart, effectua, en 1923, une croisière sur les côtes de Provence et poussa même la hardiesse jusqu'à traverser la Méditerranée de Porquerolles à Calvi et vice-versa. Cette mer, il est vrai, est femme par ses caprices et ses sautes d'humeur. Cependant, il semble qu'elle sut alors reconnaître ses pareilles en leur accordant des grâces spéciales et en leur épargnant ses fureurs. La prouesse n'en fut pas moins méritoire. Si elle n'eut pas les honneurs de la grande presse, elle excita une très vive admiration dans les milieux nautiques et sportifs. Le *Yacht* ne manqua pas de signaler la crânerie des deux intrépides navigatrices qui, pendant tout un hiver, montrèrent avec évidence que le yachting pratiqué avec suffisamment d'expérience et avec un bateau marin, même de faible tonnage, est un sport qui ne comporte pas plus de risques que les autres.[3]

La croisière des deux jeunes femmes brouille les codes du yachting masculin et les représentations attachées à la figure du marin. Comment expliquer un fait aussi inattendu ? Par chance, elles ont échappé aux tempêtes. Leur prouesse montre que le yachting n'est pas une pratique dangereuse. Les deux navigatrices deviennent à leur insu les ambassadrices d'un yachting qui se veut ouvert et familial.

Hermine de Saussure et Ella Maillart se rencontrent enfants à Genève. Elles naviguent sur le lac Léman et se forment aux techniques de la voile au sein de familles « non conventionnelles » de la bourgeoisie intellectuelle [4] :

---

[1] Jérôme GUIZIOU, *La responsabilité civile en navigation de plaisance : une application distributive du droit maritime et du droit terrestre…, op. cit.*

[2] « Le yawl anglais « Nebula » », *Le Yacht*, N° 1418, 1905, p. 292-293.

[3] « L'odyssée de « Perlette » », *Le Yacht*, N° 2186, 1925, p. 78.

[4] Cf. Eric VIBART, « Les « garçonnes » de *Bonita*… Et un garçon ! », p. 207-259 in : *Cinq filles en Méditerranée – 1925 – « Quand j'étais matelot »*, Rennes, Ouest-France, 2004 [1930].

> Afin de mieux comprendre mon histoire, que mon lecteur sache que dès mon plus jeune âge j'ai tâté de radeaux faits de planches et de rondins. Que, par la suite, et durant maintes années, j'ai consacré à la voile toutes mes heures de loisir, toutes mes vacances d'été. Des dériveurs, d'abord, et autres coques de noix. Jusqu'au jour où on m'a confié un vrai bateau. Une tonne, pensez donc ! Le *Poodle*. Ensuite est venu le *Gypsy*. Un « six mètres cinquante ». Mon horizon ? Le lac de Genève. Là je me suis amarinée. En compagnie de Miette [Hermine de Saussure], la plupart du temps. Je n'avais en tête qu'une ambition : devenir un vrai bourlingueur des mers. En sorte que rien d'autre n'a plus compté à mes yeux. Jamais je n'ai raisonnablement songé à mener une vie rangée. Mon pays, la Suisse, m'a un jour sélectionnée pour que je prenne part à des régates, en solitaire, à l'occasion des jeux olympiques de Paris. Dix-sept pays se disputaient la palme. Miette, qui avait acquis un sloop de trois tonnes, la *Perlette*, m'a choisie quelque temps après pour coéquipière, et durant six mois nous avons navigué sur la Méditerranée. C'est alors que nous avons fait la connaissance d'Alain Gerbault.[1]

Avides de voyages et de découverte du monde, elles reprennent alors les idéaux des yachtsmen d'avant-guerre : naviguer à la voile en étant son propre maître à bord, afin d'être libres de partir dans des pays n'ayant rien en commun avec la société occidentale meurtrie par la guerre. Ella Maillart se remémore la croisière effectuée sur la *Bonita :*

> À la différence des excursions d'un été, cette croisière n'avait rien d'une fin en soi. Nous voyions en elle le prélude à toute une existence de plénitude et de limpidité. Quelle aventure fabuleuse, et de tous les instants, pour nous qui avions à peine vingt ans et brûlions de voir le monde ! Comprendra-t-on cette importance que prend pour vous toute chose si nul autre que vous ne l'a décidée, menée à bien ? Comprendra-t-on ce sentiment tout neuf de liberté qui vous envahit quand vous virez de bord si cela vous chante, mouillez une ancre dans tel port, telle crique ? […] C'était pour nous l'occasion de vivre au quotidien tout ce dont nous avions débattu de long en large avec Gerbault… le relatif confort de l'existence à bord d'un petit voilier, la fatigue physique en mer, l'angoisse qui vous sape le moral… […] Nous étions plus résolues que jamais. Nous allions suivre les traces des Slocum, Nutting, Knight. [2]

Pour mener à bien leurs projets nautiques, les jeunes filles se forment à la voile. Ella Maillart part en Angleterre et s'embarque sur le *Volunteer.* Tout d'abord commise d'office mousse à la cuisine, ses compétences nautiques la propulsent rapidement au rôle de matelot. Le propriétaire se rappelle du séjour de cet équipier hors du commun :

> J'ai proposé à Ella d'embarquer comme mousse, à trente shillings par semaine, plus la nourriture. Elle a immédiatement accepté, et je lui ai acheté une tenue… jupe courte et chaussettes bleues, chaussures blanches, maillot portant le nom du bateau, brodé de lettres rouges… Elle aurait aussi pour attribution de faire la popote aux deux matelots qui pour le moment remettaient la barge en état. Et puis un jour, mon second que j'étais allé voir à Brightlingsea m'a fait cette réflexion : « Mande pardon, Monsieur, cette fille c'est p'têt'pas un cuistot de première, mais alors comme matelot, elle se pose un peu là ». […] Et c'est ainsi qu'Ella a été promue matelot. Est-il besoin d'ajouter qu'au bout de six heures de mer c'était elle le maître absolu du bateau et de l'équipage ? Quant à moi-même et aux passagers, nous étions ses dévoués serviteurs. [3]

[1] Ella MAILLART, *La vagabonde des mers,* Paris, Payot, 1992 [1942], p. 11-12.
[2] *Id.,* p. 136.
[3] *Ibid*., p. 16.

Hermine de Saussure, ex-capitaine de la *Perlette*, embarque une nouvelle fois en 1925 pour une croisière de plusieurs mois en mer Égée avec une nouvelle équipière, Marthe Oulié. Toutes deux universitaires, c'est un projet de fouilles archéologiques qui va guider leur périple. Marthe Oulié décline les thèmes classiques chers aux yachtsmen du 19e siècle, bourgeois citadins en quête de rupture avec leur vie quotidienne : « C'est l'automne, la croisière en mer Égée est terminée et il va falloir regagner l'Occident brumeux, pluvieux et ses villes enfumées »[1] ; « Le bateau est à moi, rien qu'à moi, et je vis passionnément mon rêve. Ah ! quelle revanche sur toutes les heures fiévreuses, sombres, angoissées de mon enfance, les réveils dans la brutale lumière électrique, les matins d'hiver, et les départs pour le collège sous les voûtes suintantes du métro… les errances à travers les rues boueuses, les printemps chétifs de Paris, la hantise des "compositions" et des classes d'où on n'apercevait pas le ciel ! »[2] La croisière permet ainsi un double voyage, dans le temps et dans l'espace, propre à quitter la société occidentale décriée. En naviguant, les jeunes filles ont le sentiment d'appartenir à la communauté des marins, universelle et atemporelle :

> Il semble qu'ainsi, à la voile, on reprenne contact avec les sources mêmes de la vie ; parce qu'on est soumis aux mêmes conditions d'existence qu'elles, on comprend les difficultés, les nécessités, les jouissances, le rythme des plus anciennes expéditions, du temps où les Grecs de la Métropole s'en allaient fonder des colonies tout autour de la Méditerranée. On comprend mieux la valeur géographique de ces termes vieux comme le monde : ports, régime des vents, escales… Et au point de vue de la saveur du voyage, on goûte bien davantage le charme d'un pays après plusieurs jours de lutte avec la mer, qu'après quelques heures d'internement dans la cabine d'un paquebot, dont le départ et l'arrivée sont désespérément réglés et qui vous laissent dans une atmosphère de civilisation. Quant aux recoins perdus des îles, on les ignorerait certainement si on ne pouvait s'y rendre par ses propres moyens. On ignorerait peut-être aussi toujours, que partout, mais surtout en Méditerranée, en dépit des différences de langues et de milieu, les marins prêts à s'entraider forment une grande famille.[3]

De nouveaux thèmes apparaissent comme le nomadisme, le désir d'exotisme et l'imagerie des flibustiers et corsaires : « Ce qui pousse à la mer, c'est l'instinct profond de la vie nomade et l'attirance de l'horizon illimité, le désir du pays lointain et nouveau… dans tout marin même féminin, il y a une survivance du corsaire ! » Le bateau est comparé tout au long de l'ouvrage à un « refuge », une « maison marine » ou un « abri flottant ». La réussite de la croisière archéologique sur *Perlette* décide Hermine de Saussure à prendre la direction d'un bateau plus grand, la *Bonita* – de 11 m de longueur -, avec un équipage à l'origine exclusivement féminin : Ella Maillart comme « second » et Marthe Oulié, Mariel Jean-Brunhes, Yvonne De Saussure comme « matelots ». Au cours de la croisière, le petit frère d'Hermine, Henri-Benedict de Saussure, remplace Yvonne.

Sur les photographies prises par Mariel[4], « la capitaine » et son équipage revêtent les signes extérieurs d'un capitaine et de ses matelots : les cheveux sont courts, coiffés de casquettes de marin ; la pipe fait partie des accessoires maritimes adoptés.

[1] Marthe OULIÉ, *Cinq filles en Méditerranée – 1925 – « Quand j'étais matelot »*, Rennes, Ouest-France, 2004 [1930], p. 23.
[2] *Id.*, p. 51.
[3] *Ibid.*, p. 27.
[4] Photographies publiées dans Marthe OULIÉ, *Cinq filles en Méditerranée – 1925 …, op. cit.*

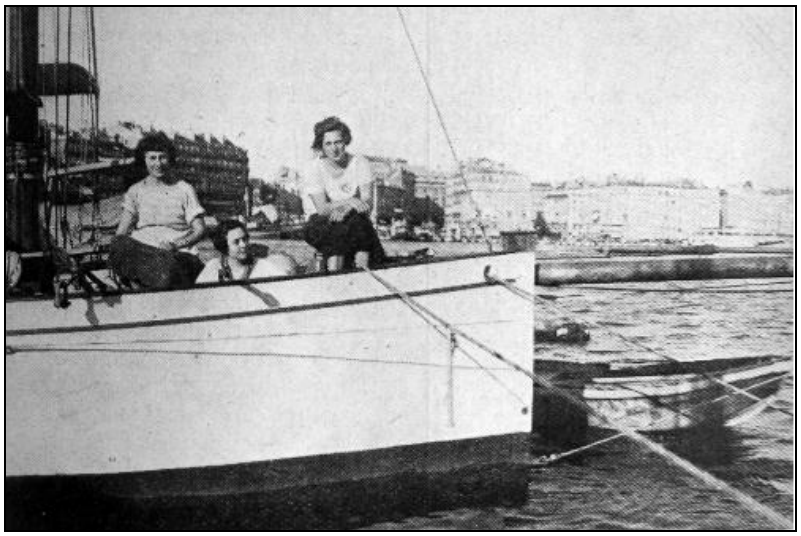


Figure 230 : « L'avant du *Bonita* et son équipage. De gauche à droite : Mlles Marthe Oulié, Yvonne de Saussure, Ella Maillart. (Photos L. Mouret) », *Le Yacht,* N° 2450, 1930, p. 133.

En mer, les rôles de capitaine et d'équipier sont fermement attachés à l'appartenance au sexe masculin. Pour le nouvel équipage féminin, il convient donc d'adopter l'apparence du masculin afin de conserver une autorité légitime vis-à-vis des administrations maritimes des différents pays accostés : « Il ne s'agit pas de montrer à ces gens, sans doute rébarbatifs, un équipage de cinq, dont deux ne sont pas majeurs, et dont le "capitaine" est une jeune fille… Mariel a endossé comme nous le tricot des marins à raies blanches et bleues, le pantalon et la casquette bleus. Nous prenons nos airs les plus virils, nous chuchotant des conseils, et la casquette sur le nez, engoncée dans une grosse veste, d'une voix décidée, la « capitaine » dans le youyou va entamer les pourparlers. Nous entendons un dialogue… ce pauvre "capitaine" ! on le prend sûrement pour le mousse ! »[1]

Si Hermine de Saussure a dirigé plusieurs fois son propre yacht avec succès dans les années vingt, c'est tout d'abord parce qu'elle fut formée à la navigation à voile dès son enfance. De plus, la composition de son équipage - des amies et son petit frère -, a permis qu'elle puisse occuper le rôle de capitaine. Aujourd'hui, les navigatrices de la course au large débutent dans cette discipline sportive, majoritairement masculine, en naviguant seules ou en équipage féminin. Ce n'est qu'après avoir fait leurs « preuves » qu'elles peuvent, éventuellement, diriger un équipage masculin[2].

Les aventures nautiques de ces jeunes filles aux parcours hors du commun ne représentent évidemment pas l'ensemble des femmes embarquées à bord des voiliers de plaisance entre les deux guerres. Leur apparence physique et vestimentaire décline la figure de « la garçonne », archétype romanesque incarnant la femme émancipée de l'après Première Guerre mondiale : « Son comportement masculin, "elle dépense et agit comme un homme", les qualités viriles qu'elle déploie – talent, logique -, la maîtrise de l'argent à l'instar des hommes, la conscience de son irréductible individualité, " je n'appartiens qu'à moi ", s'incarnent dans un attribut physique symbolique : les cheveux courts. Dans ces conditions, le femme émancipée n'est plus une femme, c'est une garçonne. »[3] En effet, si les jeunes navigatrices incarnent la figure de la garçonne, femme libérée du rôle domestique qui lui était attribué jusqu'alors, en dirigeant et manoeuvrant elles-mêmes leurs propres yachts dans des

[1] Marthe OULIÉ, *Cinq filles en Méditerranée – 1925 – « Quand j'étais matelot »…*, *op. cit.*, p. 150.
[2] Cécile LE BARS, *« Ensemble-séparés »..., op. cit.*
[3] Anne-Marie SOHN, « Entre deux guerres. Les rôles féminins en France et en Angleterre », p. 165-195 in : *Histoire des femmes en Occident. Le XX^e^ siècle, T.5,* Paris, Perrin, 2002 [1992], p. 167.

croisières assez longues, leur audace reste isolée dans une société française qui prône dans les années trente « le retour aux cuisines » des femmes salariées :

> C'est alors que s'efface en France l'image de la bonne « ménagère » gérant sagement l'exploitation et la maison, du « ministre des finances » de l'ouvrier, au profit de la mère qui se consacre exclusivement à ses enfants, voire de la mère abusive […]. La propagande est si universelle et péremptoire que de nombreux maris et femmes l'ont intériorisée. […] La convergence de l'enseignement séculaire de l'Eglise, la valorisation de la féminité depuis le XIX[e] siècle, les devoirs incombant aux femmes dans une société en cours de médicalisation ont conduit, dans l'entre-deux-guerres, au triomphe du discours sur la femme mère, épouse et « sans profession ». Aliénée par les tâches domestiques, confinée au logis, cette femme est aux antipodes de la garçonne, reléguée aux oubliettes dès les années trente. Mais, entre le modèle, proposé essentiellement par des hommes, et l'appropriation par les femmes subsiste un vaste espace de liberté dont elles ont pu jouer. [1]

Le développement du yachting familial dans les années trente fut-il un de ces espaces de liberté pour les femmes embarquées ? La médiatisation des navigations des équipages féminins de la *Bonita* et de la *Perlette*, bien que faible par rapport à ceux de navigateurs masculins comme, par exemple, Alain Gerbault, a permis aux familles naviguant sur yachts d'envisager une nouvelle distribution des rôles : les femmes, alors passagères, pourraient, en effet, devenir des équipières.

Former les femmes aux sports nautiques

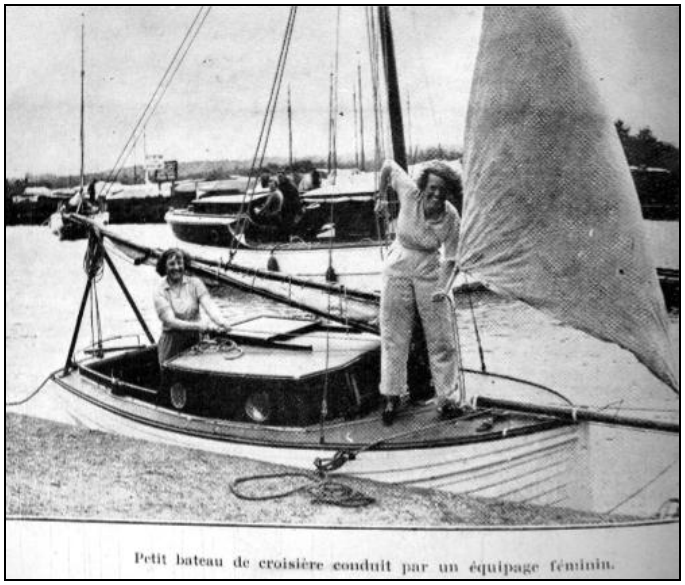
Hier comme aujourd'hui, pour cesser d'être des passagères, les femmes doivent se former à la manœuvre. Or, il est tout à fait possible de naviguer en famille pendant des années sans toutefois occuper à bord une place de matelote. Bien plus qu'une inclination personnelle à être passagère ou, selon une logique toute dix-neuvièmiste, une conséquence de la nature féminine passive et fragile peu encline à l'exercice physique, il s'agit plutôt d'une conséquence de l'organisation hiérarchique maritime se calquant sur celle du couple. Une formation nautique permettrait cependant aux jeunes filles d'acquérir les savoir-naviguer nécessaires à l'exécution du rôle de matelot. J'ai montré comment, dans les années trente, les institutions du yachting se préoccupent de la formation des équipiers amateurs afin de remplacer les matelots professionnels, de moins en moins nombreux à être formés aux techniques de la voile et dont la rémunération augmente considérablement le coût de la navigation. Former les femmes et les enfants s'avère alors être une solution intéressante sur plusieurs plans pour les propriétaires souhaitant naviguer en famille :

> Actuellement, le sport de la croisière s'est très démocratisé, l'essor du camping n'en a pas été la moindre cause ; je dirai même que c'est ce qui a sauvé le petit yachting. Ajoutons à cela la publication dans les grands quotidiens de récits de longs voyages et l'avènement d'une littérature spécialisée, et nous comprendrons pourquoi chacun veut, suivant ses moyens, faire de la croisière. […] Les navigateurs solitaires, qui n'aiment que la mer, et pour qui aller à terre est un ennui, ne représentent qu'une faible minorité, et s'ils sont des recruteurs actifs, auprès du grand public, il n'en est pas

[1] Anne-Marie SOHN, « Entre deux guerres. Les rôles féminins en France et en Angleterre »…, *op. cit.*, p. 169-170.

> moins reconnu qu'il faut une constitution spéciale, et que ce n'est pas le ménage de Monsieur Toutlemonde qui accepterait cette solution, et mieux encore qui y resterait fidèle. Pour le cruising, le yacht est un peu ce que la voiture ou la bicyclette sont au camping : un moyen de locomotion agréable. L'élément féminin surtout l'envisage ainsi, et c'est cet élément qu'il faut amener à la croisière si l'on veut développer le yachting. [1]

L'auteur, Henri Dervin, architecte naval, joint au texte une photographie d'un équipage féminin – français ou anglo-saxon ? - manœvrant apparemment seul son petit yacht. Si « l'élément féminin » est censé aimer le yachting comme « moyen de locomotion agréable », il est aussi l'un des éléments de l'équipage à motiver et à former pour que le petit yachting puisse effectivement se pratiquer en « ménage ». Les femmes à bord peuvent ainsi apprécier les promenades maritimes autrement que comme passagères : elles sont potentiellement des équipières actives – et souriantes. L'image en est la preuve.



Petit bateau de croisière conduit par un équipage féminin.

Figure 231 : « Petit bateau de croisière conduit par un équipage féminin »*, Le Yacht,* N° 2769, 1936, p. 232.

Le journal *Le Yacht* consacre en 1933 un article promouvant le yachting comme « sport féminin » : « Les temps sont révolus où la femme abandonnait aux hommes les joies de la vie au grand air, des exercices physiques, de tout ce que nous désignons dans notre langage moderne par le mot "sport". »[2] L'auteur, Georges Mouly, défend l'idée d'une féminité nouvelle, en rupture avec l'idéal féminin d'autrefois qui « conservait un mystère qui n'était pas sans charmes, une fragilité qui attirait irrésistiblement la protection de l'homme et donnait à celui-ci un sentiment très net de sa supériorité » : « Ce sont là raisonnements masculins, par conséquent entachés d'égoïsme. En tous cas, l'émancipation féminine a fait de tels progrès qu'il serait vain de regretter une époque définitivement oubliée ».

La remise en question de l'autorité masculine par l'accès aux femmes au statut d'équipière est directement abordée. Tant qu'elles étaient passagères, exclues de la navigation, ne montant sur le pont que « sous la triple cuirasse de l'ombrelle, du chapeau géant et de la voilette à pois », le propriétaire-capitaine conservait toute son autorité. Une femme sportive, active, compétente à bord, ne représente-t-elle pas une menace pour l'autorité du yachtsman ? Cette nouvelle posture féminine est-elle en accord avec une relation de couple fondée sur un mode hiérarchique ?

[1] H. DERVIN, « Pour les amateurs de croisières », *Le Yacht*, N° 2769, 1936, p. 232.
[2] Georges MOULY, « Le yachting, sport féminin », *Le Yacht*, N° 2636, 1933, p. 38.

Dans les années trente, la relation de couple change. Le modèle de la « conversation » concurrence celui, fusionnel, hérité du Code napoléonien de 1804 : « Le mariage conversation n'est possible que si la femme cesse d'être "une compagne muette et sans âme" et devient une interlocutrice de l'homme. […] Le mariage conversation est le mariage de l'égalité. La conversation, au double sens du dialogue et de l'entente amoureuse et sexuelle, est la substance même du lien conjugal. Son objet est double. […] Elle est aussi ce qui permet la mise en question, l'interrogation, l'exploration, l'explication, la contestation, la réconciliation : elle est, au plus haut, un *art de la dispute*… »[1] Cet art de la dispute ne fait pas bon ménage avec celui de la navigation, fondé sur le commandement d'un unique capitaine, « seul maître à bord après Dieu ». L'idéal de l'égalité conjugale entre en contradiction avec celui de la bonne navigation. Cette problématique toute contemporaine se pose donc pour les couples adeptes du « yachting de famille » dès les années trente :

> Admettre l'émergence, dans le premier tiers de ce siècle, d'un idéal du mariage conversation, correspondant à la naissance sinon d'une égalité réelle, du moins d'une égalité rêvée des hommes et des femmes, permet d'appréhender autrement l'histoire du mariage moderne. […] Quant au mariage contemporain, l'interpréter non comme une disparition ou une mutation de l'institution mais comme développement du modèle du mariage conversation, permet de saisir les dilemmes fondamentaux qui accompagnent ce processus et les difficultés nouvelles qu'il génère, dont les plus « tragiques » sont ignorées (et pour cause) par les joyeuses comédies de l'égalité. [2]

Les différentes définitions des rôles de chacun à bord sont autant de réponses apportées à la conciliation d'une organisation maritime hiérarchique immobile et d'un modèle de la relation de couple oscillant entre l'idéal égalitaire ou modèle de la conversation et celui hiérarchique et complémentaire ou modèle fusionnel. Une réponse apportée est la formation d'un équipage exclusivement féminin permettant tout simplement d'évincer la problématique de la conciliation. Ainsi, les premières photographies présentées dans les articles du *Yacht* promouvant l'accès des femmes à la navigation montrent des équipages anglais entièrement féminins. La question de la navigation en « ménage » n'est donc pas traitée directement. Les navigatrices anglaises présentées sont vêtues élégamment : leur nouvelle fonction n'entrave en rien leur séduction. Sportive, « la » femme ne renonce pas à la séduction. Au contraire, sa beauté est exaltée par l'activité physique et les rayons du soleil : « La femme moderne aime le sport. Faut-il en conclure qu'elle a renoncé à plaire ? Ce serait bien mal la connaître. Disons plus simplement qu'elle a trouvé un moyen nouveau de mettre en valeur son éternelle beauté. » [3] Si l'activité sportive conserve la jeunesse des femmes, le yachting est en outre une activité physique qui leur est parfaitement adaptée. C'est un sport élégant, exigeant de l'adresse et peu de force physique : il « paraît avoir été créé pour la femme ».

Ainsi, la Grande-Bretagne « n'a pas le monopole du yachting féminin, dont le succès s'affirme un peu partout » :

> Chez nous, depuis quelques années surtout, de nombreuses adeptes sont venues au sport nautique. Il est inutile de rappeler les noms de Mlles de Saussure, Marthe Oulié, Ella Maillart, qui formèrent longtemps des équipages exclusivement féminins ; puis de Mmes Georges Fortin, H. de Carbuccia, Odette Autant-Lara, Salvanhac, l'Huillier, et de bien d'autres encore, qui effectuent à bord de leurs yachts de très importantes croisières, au cours desquelles elles n'hésitent pas à prendre la barre comme de vrais marins. Le succès du yachting de course n'est pas moins sensible en France. Le bassin

[1] Irène THÉRY, « L'énigme de l'égalité. Mariage et différence des sexes dans *À la recherche du bonheur »*…, *op. cit.*, p. 133-134.
[2] *Id*, p. 137-138.
[3] Georges MOULY, « Le yachting, sport féminin »..., *op. cit.*

de Meulan-Les Mureaux, l'embouchure de la Dives, celle de la Rance, de l'Odet, voient s'aligner pendant la belle saison de nombreux monotypes : Chats, M. M. M., Plongeons, et des jeunes femmes les mènent avec une science de la manœuvre que jalouse le sexe fort. […] L'essor est donné, le yachting féminin est à la mode et l'engouement que montrent aujourd'hui, pour ce beau sport, nos vedettes de théâtre et de cinéma, est du meilleur augure pour l'avenir. [1]

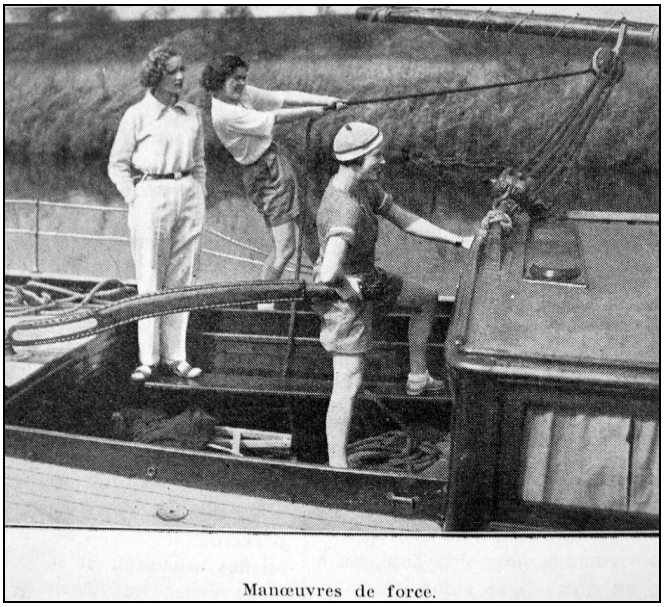


Figure 232 : « Manœuvres de force » de deux matelotes souriantes et gracieuses, effectuées sous la surveillance de la capitaine, les mains dans les poches, attitude attribuée alors au sexe masculin. *Le Yacht,* N° 2636, 1933, p. 38.

Si elles tiennent la barre et tirent sur les écoutes – tout en grâce -, les jeunes yachtswomen effectuent aussi à bord les tâches traditionnellement attribuées à leur sexe : elles accomplissent – toujours avec le sourire - la « corvée d'eau potable » et, avec une grande application, « la préparation du repas » sur le pont.

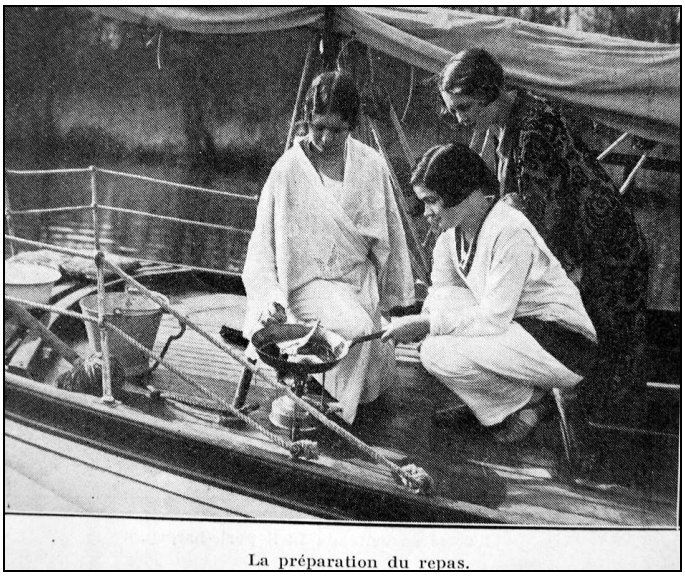


Figure 233 : « La préparation du repas » par trois élégantes : une friture à la poêle sur un réchaud posé sur la plage arrière. *Le Yacht,* N° 2636, 1933, p. 38.

[1] Georges MOULY, « Le yachting, sport féminin »..., *op. cit.*, p. 39-40.

Les photographies présentées sont vraisemblablement des scènes posées pour des magazines. Elles visent à promouvoir une idée de la femme sportive idéale, yachtswoman élégante, séduisante et polyvalente – équipière, capitaine, cuisinière et ménagère. Les équipages exclusivement féminins éludent le problème de la relation conjugale à bord ainsi que celles entre équipiers hommes et femmes.

Des régatières pour défendre la nation

L'initiation à la voile par le biais de la régate sur de petits bateaux semble être un des moyens privilégiés de la formation des femmes. Virginie Hériot est, au début des années vingt, une figure féminine qui contribue à la diffusion de cette idée. Cette « Madame de la mer » issue de la haute bourgeoisie aristocratique consacre sa fortune et sa vie à la promotion de la régate. Elle tient sur le yachting un discours enflammé, mystique et empreint de patriotisme : « Mon œuvre, je la continuerai, sans être jamais inquiétée par le découragement, et je répèterai que la mer est la source de toutes les grandes idées ; cette passion, je voudrais la faire partager à tous les Français, à toutes les Françaises, pour ce que je crois être le plus grand bien de notre race et de notre pays. »[1] En 1928, à 38 ans, elle gagne les jeux olympiques et obtient la légion d'honneur.

Virginie Hériot souhaite promouvoir son sport favori auprès de ses compatriotes femmes : « Rien n'est plus sain, ni meilleur pour la santé que de se durcir les muscles sous le soleil et les embruns. » Elle vante les charmes de la croisière : « Tant de choses peuvent attirer la femme sur l'eau, et lui plaire dans la navigation de croisière ! En dehors de l'intérêt propre de la navigation et des manœuvres, il y a celui du paysage, de l'inconnu, des sites nouveaux qui se laissent découvrir aux yeux ravis » ; et ceux de la régate : « Si, au but de la croisière, se mêle le sentiment de patriotisme, oh ! alors, que de choses à faire, que de moyens pour s'employer, que de portes ouvertes toutes grandes sur la mer ! Rien de plus actif, de plus sportif, que la régate à voile, qui n'a aucun point commun avec la croisière d'agrément. »[2]

La « dame de la mer »[3] déplore que si peu de françaises participent aux régates. Elle tente de concilier les représentations liées à la nature féminine à celles de la navigation à voile. Cet exercice n'est pas facile car, pour elle, la régate à voile « n'est pas un sport féminin ; je n'en connais pas de plus décevant, de plus brutal. Mais le mauvais temps est compensé par les beaux jours, où la brise est fraîche et où la mer est calme ».

En fait, pour Virginie Hériot, « la mer est une vocation » qui la pousse à véritablement incarner la figure de la « dame de la mer ». Elle se sacrifie pour cet idéal : « Lorsque mes marins me voient avoir plus froid qu'eux, ils me regardent et ne songent plus à se plaindre. […] D'abord, vous avez plus froid qu'eux dans votre chambre ! C'est vrai ! Le poste des marins et le carré des officiers sont près des cuisines. Il y a quatre degrés de plus dans mon carré que dans ma chambre, qui est sur l'arrière, près de la soute aux voiles. »[4] À bord, son autorité vis-à-vis des marins trouve sa légitimité dans son sacrifice. Le commandant Jean-Baptiste Charcot évoque cette posture dans la préface de l'ouvrage posthume de la « navigatrice » – c'est cette appellation qui fut choisie pour qualifier Virginie Hériot sur le

[1] Virginie HÉRIOT, « Le yachting et la femme », *Le Yacht*, N° hors-série, 1928, p. 17-18.
[2] *Id.*
[3] G.M. « Dames de la mer : d'Artémise à Virginie Hériot », *Le Yacht*, N° 2766, 1936, p. 184.
[4] Virginie HÉRIOT, *Une âme à la mer*, Rennes, Edilarge S.A et EMOM, 1992 [1927-1932], p. 116.

monument commémoratif élevé à Cannes en 1936. Le commandant Charcot tente de saisir ce qui faisait l'originalité de cette femme capitaine :

> Le mot passion est insuffisant pour qualifier le sentiment que lui inspira la mer et elle a voulu l'insuffler à tous. Elle a vécu pour cet amour, elle s'est sacrifiée pour lui. Les brutalités et les fureurs de la mer furent pardonnées ; elle les excusa en montrant leur grandeur et leur force qui fait mieux apprécier la douceur de ses caresses. Restée femme malgré le rôle viril qu'elle s'était assignée, elle aima en femme sans défaillance, sans restriction, sachant lutter contre les emportements, transformant les défauts en qualités. Son culte s'étendit à tout ce qui se rapporte à l'élément marin […]. Madame Virginie Hériot a voulu faire partager sa foi. Décrire les beautés de la mer ne lui suffisait pas ; elle tenait aussi à affirmer son rôle bienfaisant, l'empreinte dont elle marque les siens, exaltant chez eux les sentiments d'honneur, de courage et de dévouement, et même son action dans l'équilibre mondial et la prospérité des nations. Si notre pays aime la mer, il sera plus grand et plus fort. France et Mer étaient inséparables dans le cœur de l'auteur des *Impressions et souvenirs maritimes*. Glorifiant notre marine militaire, plaidant la cause de nos marines de plaisance, de commerce, de pêche, encourageant les explorations et les entreprises scientifiques, mécène de la Marine française, elle a voué sa vie à cet Idéal. Inlassable apôtre, elle poursuivit sa mission en donnant l'exemple… jusqu'à la mort. « *Ce que femme veut Dieu le veut* ». Madame Virginie Hériot savait *vouloir*. Ce livre est un de ses derniers pas dans la voie qu'elle suivait ; mais la route est tracée. Là où de rudes marins auraient échoué, la femme frêle a su aboutir. [1]

La description faite de Virginie Hériot file la métaphore de la religieuse mystique se sacrifiant pour sa foi dans le monde de la mer. Comment les plaisancières françaises des années vingt et trente peuvent-elles s'identifier à cette figure féminine héroïque qui consacre toute son existence à incarner et promulguer une conception personnelle de la navigation liant la mer et l'idée de la patrie, en y laissant peu à peu sa santé puis sa vie ?

L'idéologie défendue par Virginie Hériot est très éloignée de celle des yachtsmen prônant la liberté à tout prix vis-à-vis de la société terrestre aliénante et polluée. Pour eux, il ne s'agit pas de représenter la France mais bien de se défaire des entraves et obligations de citoyens d'à terre. Rappelons que l'administration française est généralement considérée comme abusant de son autorité, les propriétaires de yachts n'hésitent pas à naviguer sous un autre pavillon. Ils usent de cette menace pour acquérir et conserver des privilèges vis-à-vis du droit maritime. L'appartenance communautaire revendiquée n'est pas nationale mais celle, universelle et atemporelle, des « marins ».

Certes, Virginie Hériot voue un culte au monde de la mer censé transformer moralement les hommes et les femmes. Naviguer sur ses voiliers lui permet d'échapper aux futilités du monde aristocratique auquel elle appartient. Cependant, pour elle, le monde de la mer n'est pas totalement opposé à celui de la terre. Il lui est en fait dévoué : c'est grâce aux vertus du culte maritime que les Français pourront mieux servir leur pays. Bien au contraire, les yachtsmen du 19e et du début du 20e siècle tout comme les jeunes navigatrices de la *Perlette* et de la *Bonita,* naviguent non pas pour servir leur « mère patrie » mais pour quitter, en mer, la patrie et ses obligations diverses.

D'ailleurs, la conférence faite par Philippe de Rotschild en mémoire de la disparition de Virginie Hériot témoigne de l'ambiguïté des yachtsmen vis-à-vis de cette « dame de la mer ». Il la compare à ses anciennes consœurs guerrières comme Artémise, qui triompha d'une bataille navale par « ruse » en coulant un bateau de sa propre flotte : « Seule une femme pouvait inventer cette ruse… » précise-t-il. Diverses femmes corsaires et pirates de par le

[1] Préface du Commandant Jean-Baptiste CHARCOT au livre posthume de Virginie HÉRIOT, *En mer – Impressions et souvenirs*, Paris, Fasquelle, 1933.

monde sont évoquées, réputées pour leur cruauté et leur apparence masculine. Cela les desservit : elles eurent du mal à trouver l'amour et aucun monument ne fut érigé en leur souvenir : « Triste fin pour une héroïne »… On peut s'interroger sur le succès de cette conférence auprès des yachtsmen venus nombreux : « Toutes ces femmes avaient la passion de la mer et ceci permet à M. Philippe de Rothschild d'associer à leur nom celui de Virginie Hériot qui "sut retrouver la poésie souple du vent et des voiles". Cette même poésie n'excluant pas une hardiesse bien maritime, anima jusqu'à la fin la voix du conférencier et les applaudissements du public témoignèrent qu'il avait su communiquer son enthousiasme pour ces « "Dames de la mer" grâce à lui ressuscitées ». [1]

Figure 234 : « Mme Virginie Hériot à bord de son yacht *Ailée* » in « Une messe anniversaire à la mémoire de Mme Virginie Hériot », *Le Yacht,* N° 2633, 1933, p. 487.

Si Virginie Hériot ne prit pas l'apparence du masculin mais, au contraire, présenta toujours à bord une silhouette correspondant aux codes de la féminité – frêle, menue et toujours vêtue élégamment en mer -, elle batailla ferme comme ses antiques consœurs. Elle est donc perçue par ces yachtsmen comme une guerrière héroïque au destin tragique, du fait qu'elle usurpa en quelque sorte, par ruse, l'autorité liée au masculin, en se sacrifiant.

Elle ne représente vraisemblablement pas un modèle pour ses contemporaines naviguant à bord de voiliers de croisière. Néanmoins, dans les années trente, la régate à bord de petits voiliers est peu à peu investie par des femmes.

Ainsi, un compte-rendu du championnat de France à deux équipiers mentionne leur participation : en Bretagne nord, « les victoires de Berthelot sur son Chat ne se comptent plus et je vois encore son habile équipière habituelle, la charmante Mme Berthelot, hisser son spinnaker et border son foc avec une précision et une rapidité peu ordinaire »[2]. En Méditerranée, M. et Mme Perrissol naviguent ensemble : « La femme devant, selon le Code, suivre son mari, Perrissol ne pouvait sans doute trouver meilleure équipière que sa moitié. Ce qui me chiffonne, c'est que l'un ait adopté des couleurs tandis que l'autre ne porte pas les mêmes. […] Je souhaite au ménage de brillants succès sur notre bassin, et suis très heureux de constater que, sur nos quatorze champions, il y a une championne ! »

[1] G.M. « Dames de la mer : d'Artémise à Virginie Hériot », *Le Yacht*…, *op. cit.*
[2] Georges-P. THIERRY, « Le championnat de France à deux équipiers », *Le Yacht*, N° 2775, 1936, p. 352-354.

La conception du couple conjugal comme unité indissoluble, composée d'un homme et d'une femme aux rôles complémentaires est conservée en régate en double. L'époux commande le bateau, tenant la barre tandis que l'épouse est équipière. Le fait que M. et Mme Perrissol ne courent pas sous les mêmes couleurs chiffonne le rédacteur. En effet, si ce choix permet à Mme Perrissol d'être considérée elle aussi comme une championne, en contrepartie, cela met à mal l'idée du couple comme un tout uni représenté uniquement par le mari.

Cette distribution sexuée des rôles de barreur et d'équipière en régate se perpétue jusque dans les années soixante-dix. Les couples qui naviguent ne sont pas que conjugaux : ils sont aussi fraternels. Ainsi, Nicole Peytel « marche sur les traces » de son frère, le champion Jean Peytel : « Nicole Peytel, dans les Chats, remporta avec une confortable avance la quatrième épreuve du Championnat des Chats du C. V. P. et du prix du Figaro devant Berthelot et de Lavalette. Effectuant un excellent départ, Mlle Peytel, pendant que ses concurrents étaient aux prises avec un inextricable peloton "d'Ailes", profita avec beaucoup d'à propos de la situation pour s'échapper et ne plus être rejointe. Berthelot reste cependant largement en tête du classement devant Pié qui le suit à 7 pts ¾. »[1]

Mlles Nicole Peytel et Huguette Leonblum, gagnantes de la 4e épreuve du Championnat des Chats du C. V. P.

Figure 235 : « Mlles Nicole Peytel et Huguette Léonblum, gagnantes de la 4e épreuve du Championnat des Chats du C. V. P. », *Le Yacht*, N° 2773, 1936, p. 326.

Après-guerre, en 1946, la création d'un Championnat de France féminin met fin à la concurrence directe entre équipages féminins et masculins sur un même parcours. Les femmes y voient aussi une façon d'échapper à la hiérarchie des équipages mixtes : « À notre tour, nous serions heureuses de nous parer du titre de championne et de montrer à nos seigneurs et maîtres, que, portant parfois la culotte, nous savons aussi tenir la barre… »[2] Monique Lechat, régatière d'Ile de France sur petits monotypes fut initiée très jeune à la navigation par son père. Forte de l'égalité citoyenne des sexes récemment acquise, elle défend l'idée d'une égalité sur l'eau : « À l'avouer franchement, je crois qu'en matière de yachting, comme en

[1] « Compte-rendu des régates », *Le Yacht*, N° 2773, 1936, p. 326.
[2] Georges THIERRY, « Le championnat de France féminin », *Le Yacht*, N° 3019, 1946, p. 279.

pas mal de choses d'ailleurs, les femmes valent les hommes. Et puis, ne sommes-nous pas électrices ! Madame Virginie Hériot fut notre grande yachting-lady. Son nom demeure. Combien de noms masculins s'éterniseront dans notre sport ? Tandis que celui-là a bien des chances de survivre dans les générations à venir. »[1] Si la grande majorité des plaisancières d'aujourd'hui connaissent les aventures d'Alain Gerbault et beaucoup moins celles de Virginie Hériot, d'Ella Maillart, d'Hermine De Saussure ou de Marthe Oulié, c'est en raison de la persistance du modèle hiérarchique des sexes dans le couple, à terre et sur l'eau, jusque dans les années soixante-dix et, en mer, jusqu'à aujourd'hui.

Pourtant, Monique Lechat dit être à l'aise, à bord, aussi bien en tant qu'équipière que femme d'intérieur-cuisinière : « Mon impression en montant à bord de n'importe quel voilier – qu'il soit petit ou grand, peu importe – est toujours la même. Enfin ! je me sens chez moi, tout à fait à mon aise, aussi bien dans la cabine pour y fricasser une ratatouille quelconque que sur le pont à manœuvrer les drisses, les écoutes, à peser sur des balancines, tenir la barre, choquer la grand'voile, établir le spinnaker ou étarquer ce qui a pris du mou. » Ainsi, comme elle, beaucoup de femmes naviguent, car « d'abord la loi nous oblige à suivre nos maris, puis les équipières excellentes sont de plus en plus nombreuses ». Cependant, « là où le bât blesse », c'est lorsque « les hommes, ces être supérieurs (c'est eux qui le pensent), s'imaginent que le rôle de foquier est réservé à leurs femmes (ces êtres inférieurs) et pourtant tout le monde sait que, dans l'équipe, c'est le bon foquier qui gagne la régate, et le sexe dit fort se refuse généralement à lâcher la barre. Sans doute parce que c'est le skipper, maître du bord après Dieu, qui donne les ordres »[2]. La distinction des rôles de barreur et de focquier, sur les petits bateaux de régate, est en effet attachée à la distinction hiérarchique traditionnelle en yachting entre le skipper-propriétaire qui dirige la manœuvre et l'équipier qui obéit à ses ordres.

Un article anglais s'insurge contre l'idée répandue que « sur un petit bateau, le skipper moyen semble considérer l'équipier comme un mal nécessaire, tout juste bon à servir de lest mobile, à manœuvrer les écoutes de foc et à lui permettre de soulager sa mauvaise humeur ; mais même la plus faible des créatures du bon Dieu a son utilité et quand on arrive à faire à bord une véritable équipe, c'est un énorme avantage »[3]. La répartition des rôles proposée à l'équipe, quel que soit son sexe, n'est cependant pas pensée sur un mode égalitaire mais complémentaire, les couples conjugaux ou de frères jumeaux apparaissant alors comme les plus favorisés, du fait de leur compréhension mutuelle « instinctive ».

Les qualités attendues d'un équipier correspondent à celles attendues des femmes : il doit être « psychologue », « maintenir le moral du skipper », lui donner les informations sur le plan d'eau afin qu'il prenne une décision, le féliciter, surveiller l'heure pour le départ, ne pas discuter les ordres, ne pas trop parler et être courtois.

Quelques années plus tard, un « plaidoyer pour l'équipière » paraît dans les colonnes du *Yacht*. Mme Marrec, équipière permanente de son mari, prend la plume pour mettre en garde « les barreurs-époux » : « De grâce ne criez pas "après" votre équipière ». Elle ajoute « qu'il n'y a rien de plus énervant que de voir le barreur s'emparer de votre écoute : l'équipière doit être capable de la manœuvrer et il n'y a aucune raison que le barreur s'en mêle […]. C'est une dure vie, pour une épouse, que celle d'équipière […]. »[4]

À la fin des années soixante, quelques articles protestent contre la répartition des rôles instituant un barreur décidant seul de la tactique, assimilé à « la tête » du navire, et un équipier ou focquier réduit à sa masse, faisant office de lest mobile tirant sur les écoutes. La championne de *Moth* Marie-Claude Fauroux est interrogée au sujet des équipages de régate mixtes : « C'est très bien mais c'est mal conçu. Il faudrait que ce soit la femme qui barre et

[1] Monique LECHAT, « Une femme dans le yachting », *Le Yacht*, N° 3290, 1951, s. p.
[2] *Id.*
[3] J. S. PERRMANN, « Le bon équipier », *Le Yacht*, N° 3325, 1952, p. 866-867.
[4] Mme MARREC, « Plaidoyer pour l'équipière », *Le Yacht*, N° 3574, 1957, p. 5.

l'homme qui soit au trapèze. J'ai d'ailleurs un grand projet à ce sujet : faire le championnat de France des 505 avec mon frère (Jacques Fauroux est un des meilleurs barreurs de Finn français - N. D. L. R.). Il serait mon équipier. »[1] Ses suggestions semblent avoir été écoutées car, à partir des années quatre-vingt[2], la répartition des rôles à bord des voiliers de régate maniés en double s'agence selon un mode de complémentarité non hiérarchique : selon l'allure, le barreur ou l'équipier peut être amené à prendre une décision urgente sans consulter l'autre.

Tout logiquement, la hiérarchie entre barreur et équipier s'opère aussi au sein d'un couple qui navigue et ceci d'autant plus qu'elle se double de celle conjugale, en vigueur jusqu'en 1970. Ainsi, jusqu'à la fin des années soixante-dix, les couples de régatiers de haut niveau s'organisent suivant cette logique : l'époux barre et l'épouse est équipière. Car c'est aussi aux yeux des autres qu'il s'agit de tenir son rôle sexué. En régate, les bateaux naviguent bord à bord et le vent porte : il s'agit de sauver la face et de ne pas apparaître comme un skipper-époux dominé alors que les règles sociales définissent le rôle masculin comme dominant : « Imaginez la déchéance du mari obéissant à sa femme au su et au vu de tout le monde (car dans l'intimité, n'est-ce pas, il en est souvent autrement ?). Bref, rares sont mes collègues propriétaires intégrales de leur bateau, d'un bateau dont chaque dimanche elles tiennent la gouvernail sans entendre les observations de ce genre : *« -Tu fais trop de près ! Non tu n'en fais pas assez ! Tu aurais dû virer plus tôt. Je te l'avais bien… ! Mais loffe donc ! Ah, si c'était moi ! Tiens, rends-moi la barre ».* Et Madame, sur la plage arrière va, dépitée, étaler son Bikini au soleil, ce qui n'est pas une façon de tenir un bateau dans ses lignes. »[3] De par la relation hiérarchique instituée, l'époux est dans l'obligation de tenir la barre : il ne peut pas laisser à son épouse le choix de la route et donc la responsabilité de la conduite du bateau. De fait, celle-ci se trouve exclue de la manœuvre, reléguée sur la plage arrière, confinée à un rôle de passagère.

Pour Monique Lechat, la régate en mer est présentée comme un bastion masculin à conquérir par les femmes. En effet, les épouses équipières sont rares ; beaucoup restent à terre. Ainsi, Mme Desouches veille « sur toute la jeunesse régatière à bord des M. M. M. » du Cercle de voile de Paris. Son dévouement est récompensé « lorsque, de la jetée, ou du poste de pointage, [elle] observe les régates, elle a souvent l'occasion de voir son mari et ses enfants franchir la ligne d'arrivée en vainqueurs sur trois bateaux et trois séries différentes ». En effet, les maternités ne permettent plus aux femmes d'embarquer avec leurs hommes. Elles se consacrent alors, à terre, à la garde des enfants en bas âge et à l'organisation des régates des plus grands. C'est pourquoi, en 1951, Monique Lechat fait une proposition qui lui « tient à cœur » : « Le championnat féminin à la mer à la suite du championnat en solitaire ou en doubles. Toutes, nous sommes femmes, sœurs, amies de yachtsmen. Nous nous déplaçons généralement pour applaudir les représentants qui défendent nos couleurs, et les encourager de la voix en braquant sur eux nos jumelles. Les bateaux sont là, nous aussi. Ces Messieurs à leur tour sur la vedette du jury joueraient aux supporters de leurs ex-supportrices et ce ne serait pas… insupportable. N'est-ce pas une expérience à tenter ? »[4]

Sur mer, les hiérarchies maritime et de sexe se renforcent mutuellement du fait, d'une part, du poids du droit maritime attaché à la notion de responsabilité du capitaine, droit

[1] Jacques VIGNES, « Qui êtes-vous… Marie-Claude FAUROUX ? », *Bateaux*, N° 119, 1968, p. 98.

[2] Ainsi, au près, l'équipier a une meilleure visibilité du plan d'eau : il observe et informe le barreur de la présence d'une risée, de la position des autres bateaux ou d'un changement de direction du vent. Il peut ainsi donner l'ordre de virer en cas de collision imminente. Par contre, aux allures portantes, l'équipier est absorbé par le réglage du spinnaker : le barreur ayant une meilleure visibilité peut prendre seul des décisions rapides, comme remonter au vent ou bien abattre, et en informer l'équipier afin que ce dernier règle sa voile en fonction. Observations liées à mon expérience de régatière sur 420 – en tant qu'équipière et barreuse, en équipage féminin et mixte - au sein de la section sport-études voile de La Rochelle entre 1984 et 1988.

[3] Monique LECHAT, « Une femme dans le yachting »…, *op. cit.*

[4] Georges-P. THIERRY, « Le championnat de France à deux équipiers », *Le Yacht*, N° 2775, 1936, p. 352-354.

original, différent du droit terrestre, s'appliquant à toute embarcation naviguant sur mer, et d'autre part, de la prégnance de l'idée de danger et son corollaire, la sécurité. En ces débuts de croisières maritimes familiales sans salariés, comment les couples s'organisent-ils à bord ? Si l'épouse équipière est mère, comment concilie-t-elle ces deux rôles ? La génération des mères qui naviguent après-guerre est celle du « baby-boom » :

> En France, le baby-boom a été une expression importante, sinon essentielle, de la citoyenneté féminine. […] Cela tient sans doute à ce qu'elles ont reçu à la fois l'intégralité des droits politiques, et un ensemble de droits sociaux particulièrement substantiels : conjonction qui ne s'est produite nulle part ailleurs. […] Ensemble, ils construisaient une nouvelle conscience féminine, à la fois politique et maternelle. Si les femmes deviennent alors des sujets politiques, des individus, c'est à la fois parce qu'elles votent et parce qu'elles enfantent. On leur confie les deux missions, elles les acceptent sans les discuter.[1]

Quel rôle les jeunes équipières formées à la navigation à voile sur les plans d'eau de régate endossent-elles lors de croisières familiales effectuées sur des voiliers habitables ? Mères, tiennent-elles toujours les écoutes ? Yvonne Knibiehler évoque la déception de cette génération : « Leur consentement [à la maternité] attendait, appelait une reconnaissance qui n'est pas venue. »[2]

Former des équipières de croisière

Virginie Hériot n'est pas dupe. Elle sait que sa passion dévorante pour le monde de la mer ne peut pas être partagée par toutes les femmes. Si elle déplore que son exemple ne soit pas assez suivi par des consœurs souhaitant se battre en régate pour la « mère [mer]-patrie », elle considère aussi que ce sport n'est « pas féminin ». C'est pourquoi la « dame de la mer » brosse un tableau de la femme en croisière bien différent de celui en course, loin de tout sacrifice maritime patriotique.

Pour elle, le premier devoir d'une femme de yachtsman est de ne pas empêcher son mari de naviguer : « La femme qui n'empêche pas son mari de naviguer, si elle-même ne supporte pas la mer, est une femme intelligente ; celle qui l'accompagne dans de longues randonnées fait preuve de crânerie, car il est rare, très rare, qu'une femme soit assez libre, et assez jeune, pour pouvoir embrasser une vraie carrière maritime. » Il s'agit ensuite de définir quelle place les femmes peuvent avoir à bord : « La femme donne à son mari, aux personnes qui l'accompagnent, la douceur de sa présence, et embellit le bord qu'elle habite, en lui apportant un peu de charme de la maison lointaine. Une femme est, à bord d'un bateau, ce que des fleurs sont dans une pièce austère. »[3]

En dehors du sacrifice patriotique – matriotique ? - que nécessite la course, la femme n'est pas considérée comme une équipière. Elle ne se bat pas contre les éléments. Elle incarne ici la maison et la douceur. Comme une fleur, elle embaume et décore de ses formes et couleurs la cabine du voilier. Si Virginie Hériot incarne une figure de capitaine, de « dame de la mer » en rupture avec la société maritime masculine du yachting de croisière, elle brosse ici un modèle de la femme passagère, fidèle aux représentations du couple de la famille bourgeoise et aristocratique du siècle précédent.

[1] Yvonne KINIBIELHER, *La révolution maternelle…, op. cit.,* p. 21, 29.
[2] *Id.*, p. 57.
[3] Virginie HÉRIOT, « Le yachting et la femme »*…, op. cit.*

Pourtant, des formations à la navigation, ouvertes aux femmes, commencent à se développer en Europe et en France. Elles prennent différentes formes : « La marine de plaisance a également besoin d'écoles. Plus que tous les autres sports, le yachting demande a être préparé dans de bonnes conditions, à ne pas être abandonné aux initiatives plus ou moins éclairées. […] Sur quelles bases cette, ou plutôt ces écoles doivent-elles être organisées ? C'est une question à débattre plus amplement sur laquelle nous reviendrons. »[1]

En 1930, une « école nautique féminine » est ouverte à Deauville, créée par le chef de file français de la « méthode naturelle », le lieutenant de vaisseau Georges Hébert. Le mouvement naturaliste hébertiste est issu d'un renouveau, en Europe, au 19e siècle, des thèses vitalistes néo-hippocratiques, « en réaction face à l'avènement de la société urbaine et industrielle et "la peur de voir ces effets corrompre le corps de l'individu, et à travers lui, le corps social" » :

> Avec l'affaiblissement de la tutelle médicale, le phénomène naturiste s'affirme pour la plupart de ses adeptes comme un mode de vie alternatif, reposant sur l'idée d'un épanouissement total de l'individu grâce à un retour raisonné à la nature et à ses éléments. Ce retour s'appuie sur des pratiques telles que le dévêtissement, la culture morale et mentale, le végétarisme ou encore l'éducation physique et les sports. Présente en Allemagne dès la fin du XIXe siècle, cette évolution se produit en France au sortir de la Grande Guerre. [2]

Cette idéologie prônant un contact étroit avec les éléments naturels afin de prévenir la maladie et de lutter contre la morbidité de la vie urbaine trouve des résonances dans la pratique du yachting, et notamment celui de croisière. En effet, Georges Hébert s'oppose à l'idée du sport comme performance, en lui préférant celle d'une activité physique adaptée à la singularité de chaque individu et en harmonie avec le développement moral et intellectuel.

Les jeunes navigatrices de la *Bonita* sont des adeptes de l'hébertisme : elles portent la « palestra »[3] et se dévêtent afin de profiter des bienfaits des bains de soleil, d'air et d'eau de mer. Leur projet de croisière en Méditerranée est lié à celui tout intellectuel de la recherche archéologique.

La formation nautique proposée par Georges Hébert est calquée sur le modèle des « établissements payants d'éducation physique réservés aux femmes (les Palestres) »[4], qui rencontrent un grand succès au cours des années trente – 25 000 personnes adhèrent au mouvement hébertiste en 1938.

L'instruction, d'une durée de quinze jours, s'effectue à bord de l'*Alcyon* – ancien morutier, goélette à trois mâts de 160 tonnes à moteurs auxiliaires. Elle ne prétend pas être une instruction maritime complète, mais « une annexe des palestres du collège gymnique féminin, rien de plus ». Les élèves doivent avoir seize ans, savoir nager, posséder des aptitudes physiques suffisantes et être en bonne santé :

> À la mer, l'existence des élèves se répartit entre la culture physique, les travaux personnels d'entretien, les exercices et conférences nautiques. Il n'y a aucun personnel domestique affecté aux élèves : elles doivent faire la propreté de leur local, leur cuisine et tous les autres travaux de ce genre. Sur le pont, elles sont chargées du lavage, depuis le mât de misaine jusqu'à l'arrière, et chacune possède comme un matelot son « poste de fourbissage ». Dans les manœuvres, elles jouent le rôle de matelots de pont et aident les quatre hommes du bord sous la direction du

[1] G. CLERC-RAMPAL, « L'école nautique féminine », *Le Yacht*, N° 2447, 1930, p. 86.
[2] Sylvain VILLARET et Jean-Michel DELAPLACE, « La *Méthode Naturelle* de Georges Hébert ou « l'école naturiste » en éducation physique (1900-1939) », *STAPS*, N° 63, 2003, p. 30.
[3] Marthe OULIÉ, *Cinq filles en Méditerranée …, op. cit.,* p. 149.
[4] Sylvain VILLARET et Jean-Michel DELAPLACE,…, *id.*, p. 37.

> commandant ou du capitaine. On les place sur les bras, les écoutes, aux retours de manœuvres. L'explication préalable du mouvement qui va s'effectuer est donnée autant que possible. […] Au point de vue théorique, il leur est fait des causeries sur la carte marine, le point à l'estime, les relèvements et navigation en vue des côtes. On les fait aussi passer à la barre quand le temps le permet. « Je m'efforce, m'a dit le commandant Hébert, de les mettre à même, non pas d'exécuter, mais de comprendre ce qui se fait à bord d'un navire à la mer ». [1]

Ainsi, l'école nautique hébertiste ne forme pas vraiment mais initie à la navigation à voile. Le bateau est un support intéressant pour exécuter des activités physiques selon la « méthode naturelle ». G. Clerc-Rampal profite de l'article pour assurer que sur les trente-deux jeunes femmes embarquées, seules trois sont sujettes au mal de mer, pathologie qui est habituellement attribuée au seul « sexe aimable ». Il souligne également qu'à bord, « la coquetterie ne doit pas abdiquer ses droits » : si les élèves portent une « tenue de mer » masculine leur permettant de grimper dans la mâture (vareuse, pantalon long, cravate, bonnet, ceinture), ces « gracieux matelots » ne revêtent pas moins, à l'escale, « une tenue de sortie » faisant sensation (béret avec insigne en métal, col marin, vareuse bleu marine, jupe blanche).

D'autres formations se mettent en place, ayant pour objectif de transmettre aux amateurs toutes les connaissances pratiques et théoriques nécessaires pour manœuvrer habilement et même conduire leur propre bateau. En 1933, sur le modèle de l'Angleterre, la Ligue maritime belge organise une formation pratique et théorique sur trois ans, afin d'obtenir successivement les brevets d'équipier, de yachtsman et de yachtsman de haute mer. La formation est ouverte tant aux amateurs disposant de petits revenus qu'aux dames[2]. En 1935, un premier cours de yachting est organisé en France, sur la côte basque : « L'école de navigation enregistra immédiatement l'adhésion de 17 jeunes filles et de 20 jeunes gens. » Il forme à la navigation de croisière ainsi qu'à la régate :

> Les cours théoriques portèrent sur les matières suivantes : nomenclature, description d'un bateau, principes des manœuvres, les allures, la théorie de la voile et du réglage, résistance des carènes, mouillage, appareillage, les règles de route, les règles de course, les cartes marines, l'annuaire des marées, le compas, la courtoisie navale. Ces cours eurent lieu régulièrement deux fois par semaine, le matin de 10h30 à midi, et ce jusqu'au 30 septembre. Presque chaque après-midi il y eut des exercices pratiques : maniement des filins, nœuds, manœuvre d'une vedette à moteur, accostages, gréement des stars. […] La cotisation des élèves a été fixée en 1935 à la modique somme de 20 francs, alors que la cotisation des membres du Club est 250, 500 ou 1.000 francs. En échange, les élèves doivent suivre les cours et les exercices. Le recrutement est très large, mais le Comité se réserve le droit d'exclure sans appel tout élève dont la tenue serait incorrecte. [3]

Les cours de yachting dispensés à Socoa sont complets et permettent aux élèves, quelle que soit leur appartenance de sexe, de pouvoir naviguer par eux-mêmes. À la même période, des femmes se forment à la navigation en intégrant des équipages amicaux ou familiaux. Ainsi, le propriétaire de *Lame VI* relate une croisière sur les côtes de Bretagne à laquelle participent plusieurs jeunes femmes prenant part à la manœuvre, malgré la présence d'un matelot professionnel. Pour son « commandant », M. Le Normand, « le second est Mme

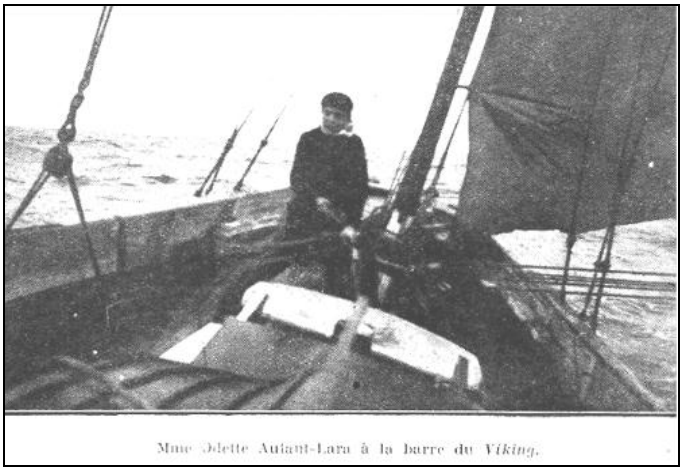
[1] G. CLERC-RAMPAL, « L'école nautique féminine »…, *op. cit.*
[2] A. MAUGIN, « Cours de yachting », *Le Yacht*, N° 2752, 1935, p. 765.
[3] M. ROCQ, « Cours de yachting », *Le Yacht*, N° 2755, 1936, p. 26-27.

Le Normand, doublée de son fils Yvon ». Son épouse est, « sur terre comme sur mer », « la navigatrice »[1].

Croisière de *Lame-VI*.
En promenade avec quelques amis.

Figure 236 : « Croisière de *Lame-VI* en promenade avec quelques amis ». Une femme – Mme le Normand, second et navigatrice ? – participe à la manœuvre en tirant sur une écoute. Un jeune garçon tient la barre. *Le Yacht,* N° 2660, 1934, p. 136.

En 1929, Mme Odette Autant-Lara participe à la croisière de 4 000 milles effectuée en Méditerranée, l'hiver, sous la direction de son mari, à bord du *Viking,* thonier des Sables-d'Olonne « transformé pour la plaisance »[2] et équipé d'un moteur auxiliaire. L'équipage comprend aussi deux invités et un marin professionnel. L'épouse est également équipière de pont, prenant la barre du navire de 13 tonneaux. Une photographie la présente vêtue d'un pantalon, à la différence de l'équipière du *Lame VI* qui conserve une tenue féminine.



Mme Odette Autant-Lara à la barre du *Viking*.

Figure 237 : « Mme Odette Autant-Lara à la barre du Viking », *Le Yacht,* N° 2482, 1930, p. 606.

[1] Yves LE NORMAND, « Croisière du yacht « Lame-VI », cotre de 12 tx., sur les côtes de Bretagne », *Le Yacht*, N° 2655, 1934, p. 73-74.
[2] Odette et Claude AUTANT-LARA, « 4.000 milles en Méditerranée l'hiver à bord du « Viking » », *Le Yacht*, N° 2482, 1930, p. 604-606.

2) Recomposition des rôles conjugaux dans la navigation en famille

En France, dans les années d'entre-deux-guerres, quelques rares femmes naviguent comme capitaines et d'autres, un peu plus nombreuses, comme matelotes, en régate et en croisière. Jeunes filles, elles sont formées à la navigation dans les premières écoles de voile ou bien sur le bateau d'un ami, du père ou du frère. Épouses, elles embarquent parfois comme second du capitaine. Leurs compétences nautiques ne risquent-elles pas de compromettre l'autorité maritime du propriétaire ami, père, frère ou époux ?

Contrairement à l'image de la femme libérée véhiculée par « la garçonne » des années vingt, les rapports de sexe sont tendus dans la période de l'entre-deux-guerres : « La convergence de l'enseignement séculaire de l'Eglise, la valorisation de la féminité depuis le XIX^{e} siècle, les devoirs incombant aux femmes dans une société en cours de médicalisation ont conduit, dans l'entre-deux-guerres, au triomphe du discours sur la femme mère, épouse et "sans profession". »[1] La littérature masculine exprime « le sentiment d'un complot féminin contre le pouvoir mâle et la quête désespérée d'une nouvelle virilité assise sur la domination des femmes et des enfants »[2]. La fin des années trente correspond au début de l'institutionnalisation du petit yachting familial comme pratique légitime : les femmes prennent le rôle d'équipière, la presse nautique encourage cette forme de navigation et les architectes navals conçoivent des « yachts de famille ». Il s'agit alors de s'interroger sur la construction d'un nouveau statut pour les femmes à bord, associant les rôles conjugaux et maritimes.

Dans les années cinquante, la pratique de la croisière en famille se développe. Il convient de préciser aux nouveaux venus les règles d'organisation sociale et notamment les rôles de chef de bord et d'épouse-équipière. La République d'après-guerre accorde aux femmes l'égalité politique. L'auraient-elles aussi à bord ? C'est oublier que « la Libération et l'après-guerre sont ainsi marqués par une véritable quête de la masculinité et par la construction sociale d'un "éternel masculin" autour des figures du travailleur guerrier et du père nourricier »[3]. Ce contexte « incite les contemporains à définir l'identité féminine par la maternité (une maternité dotée de nouveaux droits) et les femmes à enfanter ». Ainsi, « la Seconde guerre, du moins dans les formes qu'elle a prises en France, a des effets encore plus ambivalents et qu'elle est, sur certains plans, plus conservatrice encore en matière de rapports entre les sexes, malgré les acquis juridiques de la Libération […] tandis que le guerre froide fige les positions dans un maternalisme et un moralisme pesant ». Dans les années cinquante, quelques voix féminines s'expriment dans la presse nautique pour proposer une organisation égalitaire à bord entre les sexes. Auront-elles une influence sur le modèle conjugal hiérarchique traditionnel adopté largement par les deux sexes, et ceci pour des raisons différentes ?

Le danger des dames de mer

La figure de la « dame de la mer » a été associée dans les années trente à Virginie Hériot. Elle désigne aussi bien des femmes capitaines que pirates, corsaires, chefs de guerre

[1] Anne-Marie SOHN, « Entre deux guerres. Les rôles féminins en France et en Angleterre »…, *op. cit.*, p.169-170.
[2] Françoise THÉBAUD, « La Grande guerre. Le triomphe de la division sexuelle »…, *op. cit.*, p. 137.
[3] Françoise THÉBAUD, « Dix ans plus tard », p. 7-58 in : *Histoire des femmes en Occident. V. Le XX^{e} siècle*, Paris, Perrin, 2002 [1992], p. 56-57.

vainquant par la ruse ou bien matelotes travesties en hommes. Ce sont en quelque sorte des femmes qui volent aux hommes le droit de naviguer et de diriger un navire. Dans les années cinquante et soixante, période d'expansion du petit yachting familial, le navigateur Jean Merrien, en publiant un ouvrage intitulé *La mer aux dames*, reprend les déclinaisons de la figure de la dame de mer.

Pour l'auteur, si, en France, dans les marines professionnelles, les femmes étaient nommées « lest en diable »[1], ce n'est pas en raison de l'encombrement et de l'inutilité de leur statut de passagères, leur fonction à bord étant réduit à celui de lest, mais à cause du risque de subversion de l'ordre hiérarchique. En effet, elles risqueraient de semer la discorde entre les membres de l'équipage. Celui-ci, soudé, ne faisant qu'un, se déchirerait, chaque matelot voulant plaire aux dames. Le danger le plus redouté est cependant autre : celui de l'influence de la femme du capitaine sur son époux. Le pouvoir féminin risquerait alors d' « influer » sur l'autorité du capitaine et donc de la délégitimer aux yeux de son équipage : « Il faut bien supporter cette présence, cette intrusion, voir ainsi quelqu'un "qui n'est pas dans le coup" vivre auprès du capitaine, au carré, donc, suppose-t-on aussitôt, se mêler de ce qui ne le regarde pas, chercher à influer. Voilà le grand grief. »[2] Or, cette autorité forte et incontestée apparaît nécessaire à la sécurité du navire et de l'équipage.

Jean Merrien brosse un tableau terrible de passagères de yachts tour à tour buvant le sang du fiancé mort lors d'un naufrage afin de se désaltérer, mangeant la cervelle d'un matelot afin de survivre ou bien incitant l'époux à tuer un esclave afin de le dévorer… L'auteur justifie ces portraits de femmes cruelles « parce que, trop souvent, les histoires de naufrages montrent les femmes à l'état de pitoyables loques, sans volonté, ou à demi-folles – voire tout à fait – de frayeur. Les exemples ci-dessus montrent que la volonté de vivre et le sang-froid ne leur sont pas toujours étrangers ; s'ils sont un peu excessifs, eh bien, cela rétablira la moyenne. »[3] Ces « exemples » montrent aussi la sauvagerie de femmes passagères impliquées dans des circonstances tragiques. Cela pèse dans l'argumentaire de l'ouvrage : pour naviguer en famille, c'est-à-dire avec une femme à bord, il convient que celle-ci ne soit plus une passagère potentiellement dangereuse mais qu'elle devienne initiée au monde maritime et intégrée à l'organisation sociale hiérarchique. Ainsi, en suivant les usages maritimes appris dans le sillage de leurs époux, des femmes cessent d'être menaçantes. Elles montrent qu'elles sont capables de naviguer dans les règles de l'art et du droit maritime et même de diriger un navire… lorsque leur mari disparaît :

> Le paquebot est en train de chavirer. Elle a pris place dans une embarcation. Mais elle s'en échappe, revient sur l'épave. Pourquoi ? Pour retrouver son mari, se sauver ou périr avec lui – mais, aussi, parce qu'elle n'a pas confiance en le canot, en ayant vu un se retourner. […] Un chauffeur nègre, qui s'accroche à elle, sentant de tout instinct la valeur de cette femme, lui dit : « Tu es faite pour être le chef. » Et c'est vrai. Et elle est le chef, non pas tant pour commander des actes – il n'en est guère d'autres à faire pour se cramponner, tandis que les lames déferlent sur les malheureux transis- que pour montrer qu'en tout moment on peut garder la lucidité. C'est cette jeune femme qui donne des leçons d'énergie aux autres naufragés, aux marins et même à un officier. […] Et là, on comprend pourquoi, dans cette circonstance, elle est si supérieure aux autres : son corps de sportive est servi par une âme, par des habitudes… de plaisancière ! Elle a appris à « faire avec », à accepter les circonstances, prête à bondir, comme un chat, quand elles seront favorables. « C'est de la folie, crie-t-elle à l'officier. Je fais du bateau à voile très souvent et je connais le danger d'un bateau pareil ! Vous n'y connaissez rien. » […] Elle devine, elle est sûre,

[1] Jean MERRIEN, *La mer aux dames…, op. cit.,* p. 15.
[2] *Id.*, p. 20.
[3] *Ibid.*, p. 29.

> que son mari bien-aimé – que nous sentons à la fois son amant et son camarade, qui était tout éclairé par elle -, elle sait qu'il a péri. [1]

Ne faut-il pas mettre cette conception de la femme dans un rôle lui permettant de suppléer son mari absent en relation avec les droits politiques récemment accordés aux femmes ? La première traversée de l'Atlantique en solitaire par une femme, Ann Davidson, en 1953, est interprétée comme la poursuite du projet conjugal après la disparition de l'époux en mer. L'« élève » poursuit le projet du maître disparu :

> Ann Davidson était seule. Son but était manifestement d'égaler les navigateurs solitaires masculins, alors tellement en vogue (celle-ci commence à baisser, ils sont trop !), de montrer que la femme pouvait atteindre en ce domaine les mêmes extrêmes que l'homme. Ceci mérite respect, comme le mérite l'esprit dans lequel elle l'a accompli, né de circonstances dramatiques : alors qu'elle prenait le départ avec son mari pour une traversée océanique en couple, une fortune de mer avait causé la perte du bateau, et la mort de son mari. Ann ne se réfugia pas dans les pleurs et le deuil. Journaliste, elle écrivit « je relèverai le défi de la mer ». Il faut faire la part de la déformation professionnelle, sans quoi la phrase serait irritante ; mais ce qu'Ann voulait dire, c'est qu'elle n'accepterait pas l'échec. Sans nul doute, elle estimait que la meilleure façon de servir la mémoire de son mari était de prendre la relève et de montrer de quoi son élève était capable. [2]

Jean Merrien ne manque pas de souligner que le bateau était adapté à sa morphologie féminine – « à faibles muscles, pas de bateau lourd, de voilure à grande surface, donc à gros effort » -, tout comme sa navigation, « sage » - « de ce fait, certaines de ses traversées furent très lentes ». Il se défend de toute ironie. En effet, la navigation toute « féminine » d'Ann Davidson correspond bien à l'idéal du cruising du 19e siècle et du yachting familial se développant au cours du 20e siècle. Comme pour les éléments de confort à bord, la petite navigation tranquille trouve, en regard de la course-croisière dominante, sa légitimité dans la présence de femmes à bord.

Si Jean Merrien souhaite « rendre la mer aux dames », c'est dans la logique d'un yachting familial déplaçant sur l'eau le modèle de la famille conjugale traditionnelle, fondée sur la hiérarchie et la complémentarité de l'homme et de la femme. Le voyage de noce des Tambs, en 1928, à bord d'un ancien pilote norvégien de 12 m, représente « la première croisière, au sens où nous entendons aujourd'hui ce mot, accomplie (sans moteur) à travers les océans par un couple humain » : « On y voit, tout au long des pages, la vie d'un couple humain, aisée, normale, simplement adaptée à la mer, à ses conditions nullement angoissantes, dont l'agrément est aussi possible, aussi certain en haute mer qu'il le serait en petite croisière, parce que le bateau est bien emménagé, bien conçu, et parce que, là comme ailleurs, la femme et l'homme – qui s'aiment - sont faits pour vivre ensemble… et pour élever des enfants. »[3] Malgré les erreurs de navigation du skipper et le naufrage du bateau, cette croisière représente pour l'auteur un idéal car Mme Tambs est très amoureuse de son mari-capitaine et lui fait entièrement confiance :

> Confier son destin à l'homme qu'elle aime, qu'elle choisit, qu'elle accepte à tout le moins, est presque toujours le lot de la femme ; même si les lois, aujourd'hui, cherchent à la couvrir un peu plus contre les conséquences des fautes maritales, à préserver sa part de biens matériels, du comportement de cet homme, de sa réussite ou de ses échecs, de sa volonté ou de ses incohérences, dépendront toujours dans une

[1] Jean MERRIEN, *La mer aux dames …*, *op. cit.*, p. 31.
[2] *Id.*, p. 110.
[3] *Ibid.*, p. 86-88.

> large mesure son avenir, son bonheur, son psychisme. Mais, à la mer, c'est leur vie même que confient à leur mari des femmes comme Julie Tambs. [1]

Ainsi, la plaisance familiale des années soixante offre une organisation sociale maritime hiérarchique propre à maintenir celle du couple traditionnel, alors même qu'un nouveau modèle de couple, pensé sur un mode égalitaire, se profile.

Pour lui : épouser son équipier

Du point de vue masculin, la superposition des rôles conjugaux et maritimes est condensée dans une formule ayant connu un grand succès : « Si vous voulez un bon équipier, épousez-le ».

Une organisation idéale superposant hiérarchie nautique et conjugale

Naviguer en couple apparaît pour Jean Merrien comme la solution heureuse au problème de la navigation à plusieurs sur un petit bateau, et tout particulièrement à celui de la hiérarchie. Car « ce qui est difficile, à bord d'un petit bateau, c'est de ne pas être seul ».

Si beaucoup de tentaives de navigation à plusieurs dans un espace restreint « ont mal tourné », « elles n'ont réussi que si l'un des deux était pour l'autre, incontestablement et irrémédiablement, le chef : celui qui paye un salaire, ou le seul qui sache naviguer ; et encore souvent la vie fut-elle intenable, les désillusions et les ruptures rapides, ou même les résultats tragiques. Si ; il y a, même en mer, un cas, un cas très émouvant de vie possible à deux : l'amour. Plus fréquents qu'on ne croit ont été les ménages de navigateurs ; ils se sont toujours dits heureux (même quand c'est la femme qui parle…). Mais là, il ne s'agit plus de deux êtres, il s'agit d'un couple, dont la fleur mystérieuse peut vivre même dans le vent de la mer ». [2]

La magie opérant auprès du couple navigateur est qu'il réalise « le mythe moderne des origines »[3] considérant que « tout commence par la famille ». À bord, le couple conjugal, seul sur sa petite arche au milieu des océans incarne ce mythe moderne des origines. Le droit napoléonien naturalise le couple conjugal comme l'unité sociale de base. La famille idéale est légitime, hiérarchique, bourgeoise et autoritaire. En cela, ce modèle rompt avec « la grande hiérarchie sociale du sang » en lui substituant celle des sexes « comme principe de cohésion familiale et de normalité sexuelle, faisant de la famille l'élément naturel du social ». À bord, il n'y a plus deux individus mais un couple. Le fait que celui-ci soit organisé de façon hiérarchique dissipe le mystère de la survie de la « fleur » en milieu marin : quand les deux membres du couple adhèrent à cette organisation et que celle-ci leur permet de naviguer le plus sereinement possible, « c'est l'amour ». Des femmes prennent la plume pour témoigner :

> Ces trois ouvrages [ceux écrits par Annie Van De Wiele, Simone Montcharmont et Renée Gosset], pour ne parler que d'eux, montrent la vie d'une femme parmi plusieurs hommes, à bord de beaux et grands bateaux, en de longs voyages marins, que ne ponctuent aucune catastrophe, aucune difficulté majeure ; c'est la tradition de Mme Strout qui prend vie chez nous. […] Loin de désirer trembler, on est simplement heureux d'accomplir avec l'équipage un beau voyage, de partager (parfois avec trop

[1] Jean MERRIEN, *La mer aux dames …*, *op. cit*., p. 92.
[2] Jean MERRIEN, *Les navigateurs solitaires…, op. cit.,* p. 21-22.
[3] Irène THÉRY, *La distinction de sexe…, op. cit.,* p. 56.

> de quiétude) sa vie quotidienne, et notamment les petits travaux de la narratrice. […] Ce temps n'est plus celui de « femme de marin, femme de chagrin », du mouchoir agité sur le quai. Il serait plutôt celui de « femme de navigateur, femme de hâle et de labeur » ! Le temps de la mer des Dames est bien venu. [1]

En effet, à bord, la femme n'est plus passagère mais équipière. Elle n'est pas confinée à l'intérieur, elle se tient sur le pont, hâlée. Il s'agit alors de définir ses tâches nautiques tout en tenant compte de son statut d'épouse. Cette formule permet de maintenir doublement la position hiérarchique de son « capitaine de mari ». Cette organisation arrive à point dans une société où ce modèle de couple traditionnel est concurrencé depuis une vingtaine d'année par le modèle du « couple conversation ». Ainsi, Jean Merrien raconte comment la pratique du yachting familial mené selon une « saine » répartition sexuée des rôles peut « sauver un ménage » du divorce :

> - Monsieur Merrien, nous voulons vous dire…
> Il sembla s'étouffer. A ma stupeur, je vis une larme grossir dans ses yeux si virils. La jeune femme le relaya, d'une voix plus nette, mais un peu tremblante :
> - Que nous vous avons une grande reconnaissance, parce que… […]
> - Parce que vous avez sauvé notre ménage. […] Je vous ai lu. J'ai acheté un bateau, un peu… un peu pour m'en aller d'elle, en emmenant…
> - Pas moi, puisque je ne voulais pas venir. Je ne lui disais que du mal, de son bateau. Qu'il nous séparait plus que tout. Mais ce n'était pas vrai, nous l'étions, séparés. J'avais déjà vu l'avoué. Sans enfants…
> - Et puis, un jour, elle a lu votre *Possession de la Mer*. Elle m'a dit *je viens*.
> - Et ce fut…
> - Le moment de vérité, monsieur Merrien. J'ai compris…
> - J'ai compris ce qu'était la responsabilité d'un homme…
> - Ce qu'était le travail d'une femme…
> - Jamais je ne l'avais vu à son bureau, que pour lui demander de l'argent. Cet argent qui ne se gagne pas en soufflant dessus. A bord, j'ai vu comment il commandait. Avec tant de soin. Tant de… d'amour…
> - Jamais je ne m'étais rendu compte combien c'est astreignant, les petits travaux d'une femme. Ni comme j'étais désagréable ; comme ce devait lui être difficile, de sourire.
> - J'ai compris quand il ne fallait pas l'agacer.
> - Tout était changé.
> - J'ai vu que mon mari était un homme, un vrai homme. Si beau, dans les moments durs.
> -Et toi, pas une mauviette, ni une princesse coûte-cher, mais une femme courageuse.
> Il la regarda et reprit :
> -Et maintenant…
> (Oh, si vous aviez vu le sourire de la jeune femme, combien elle était ravissante, en coupant :)
> -Nous nous sommes remariés ! Et…
> Elle rougit brusquement.
> -Il fallait un mousse, dit son mari en la prenant par la taille. [2]

Le prosélytisme de Jean Merrien fonctionne à merveille. « Donner la mer aux dames », c'est assurer aux capitaines de yachts un équipier doublement qualifié, aidant tant à la manœuvre qu'aux travaux domestiques. Le problème du recrutement des équipages, si aigu dans les années vingt et trente, trouve après-guerre une solution avec le développement de la navigation sur de petits « yachts de famille ». De plus, l'autorité conférée au capitaine par le

[1] Jean MERRIEN, *La mer aux dames* …, *op. cit.*, p. 113.
[2] *Id.*, p.232-234.

droit maritime permet d'asseoir à bord, voire de consolider celle menacée à terre par les lois en faveur d'une égalité des femmes et des hommes dans le couple conjugal.

Une solution avantageuse pour la nature féminine

La voile de croisière semble tout particulièrement adaptée à la condition physique féminine. Jean Merrien précise qu'elle n'exige pas d'accomplir « de longs efforts » mais « simplement un peu de souplesse, et de ne pas grelotter au moindre vent ». Ainsi, les équipières trouveront facilement un embarquement - « si elles ne sont pas trop moches » néanmoins… Elles gagneront à la pratique de cet exercice sportif modéré le privilège de rester physiquement souples et « merveilleusement jeunes ». Cependant, il faudra qu'elles fassent preuve d'un autre type de souplesse : « Celle de l'esprit, la bonne volonté, l'obéissance. »[1]

En effet, la qualité spécifiquement féminine préférée des capitaines est la docilité : « La docilité intelligente, ô rare merveille, s'il se peut, mais, à défaut, mieux la docilité un peu servile, un peu dépourvue d'initiative, que la plus délurée des rouspétances, que l'initiative à contretemps, que le moindre cabrage, que la discussion irritée, le perpétuel semi-refus d'obéissance du jeune frère. Voilà votre chance, ô filles ! » Cette docilité vient, d'une part, que « la plupart du temps, vous vous sentez moins avertie » que le capitaine : « c'est donc de bon gré que vous vous laisser commander » ; et d'autre part, que « la nature vous a faite telle. On pourrait philosopher là-dessus, noter que l'espèce, pour se perpétuer, a besoin que la femme paraisse soumise à l'homme… au moins dans sa jeunesse, afin de l'épouser. […] De toute façon, pour revenir à bord de notre petit bateau, la nature ne vous a pas donné la voix forte de votre compagnon, ni ses muscles, il n'est pas de votre rôle, de votre instinct, de lui tenir tête, du moins de front. »[2]

L'équipière, docile, constitue donc un équipier idéal respectueux de l'autorité du capitaine, « son Seigneur et Maître » et qui ne rechignera pas aux tâches d'entretien du bateau, souvent négligées par les équipiers masculins arguant : « Je ne suis pas dame de cabinet. »

Ainsi, un destin particulièrement plaisant se présente à l'équipière s'investissant dans l'entretien d'un bateau : « Soyez sa nurse, son infirmière, sa "tante gâteau", en lui offrant de pennons faits de rubans que vous saurez si bien acheter, deux filoirs de nylon (que vous ne poserez pas vous-même, par exemple). Vous serez la fée du bord, et le bateau sera presque à vous. »[3] De même, il est notoirement reconnu que les filles sont « les plus consciencieuses » et les femmes « les plus courageuses » : elles sont donc de parfaits matelots de pont. À la barre, elles excellent, car cette tâche exige de « la finesse », du « calme », de « l'attention » et de « la patience ». De plus, habituées à ne pas affronter de face l'autorité de leur époux, elles sont de très bonnes « tacticiennes », qualité fort utile en régate. Il leur manque juste « le goût de vaincre »…

En navigation de croisière, les épouses équipières n'auront pas à porter la lourde charge psychologique et physique de la responsabilité du commandement : « En croisière, quelle qu'elle soit, à part la très rare exception d'équipages uniquement féminins, la femme n'est pas capitaine. C'est l'ordre naturel des choses. [Note de bas de page : Mais non la loi : toute femme propriétaire d'un bateau armé en plaisance en est de droit capitaine] ».

Ce rôle revient au capitaine qui laisse alors son équipage « au plaisir insouciant »[4]. En effet, capitaine et équipiers ne vivent pas dans le même univers : si « le capitaine, de par

[1] Jean MERRIEN, *La mer aux dames …*, *op. cit.*, *Id.*, p. 121.
[2] *Id.*, p. 115-117.
[3] *Ibid.*, p. 126.
[4] Jean MERRIEN, *Voile et régate*, Paris, Robert Laffont, 1957, p. 293.

son rôle, n'a confiance en rien ni en personne, observe tout, scrute tout, pèse tout, s'inquiète, estime, suppute, calcule, craint, redoute, espère, combine », « l'équipage, et c'est son devoir, a confiance en son chef, en son bateau, en la mer et le vent qui, bien sûr, seront dominés. Alors il ne regarde rien vraiment, ne surveille rien tout à fait, laisse couler le temps et s'en fout »[1]. La croisière familiale n'est donc possible qu'à la condition que Madame s'en remette entièrement à son époux, qu'elle lui accorde une confiance totale :

> En somme, c'est une question de foi ; de foi, non pas en la compétence de votre époux en matière navale, mais de foi générale en lui. Le « bon ménage » s'établit, à terre, sur cette base ; elle demeure l'élément déterminant même dans l'aventure […]. Il reste que si, à la ville, vous n'avez pas confiance en votre compagnon, pour la gestion des affaires, pour les décisions concernant votre ménage, alors vous ferez mieux de rester à terre : vous serez rongée de peur, vous lui rendrez la vie intenable, et, pis, vous le gênerez dans le choix de ses décisions : le manque de confiance de l'équipage a toujours fait commettre des fautes au capitaine ; et, à la mer, la discussion et l'hésitation sont le plus dangereux. […] La peur, à tout le moins la crainte, vaincues, mais présentes, leur conséquence la prudence, ce sera l'affaire du capitaine. [2]

Cette confiance absolue dans le capitaine-père de famille a aussi des avantages pour l'éducation des enfants. En effet, à terre, c'est à la mère qu'est conférée l'autorité domestique. En bateau, elle assume aussi le rôle de « maîtresse de maison », c'est-à-dire « d'hôtesse de bord ». Cependant, le maintien de l'ordre à bord, c'est-à-dire le rangement, la propreté, l'approvisionnement en vivre et la cuisine sont des domaines étroitement liés à la sécurité et à la bonne marche du bateau et de son équipage. Toutes ces tâches sont donc sous la responsabilité directe du capitaine, même si elles sont effectuées le plus souvent par l'épouse et les enfants. Cette responsabilité nouvelle sur la sphère domestique attribuée, à terre, à la seule épouse, place le capitaine dans une position de « super-maîtresse-de-maison » : « Parce que, confort et agrément à part, tout, absolument tout, à bord, même les petits gâteux, les fruits et… l'élixir parégorique (on l'exige à l'inspection), est "matériel de navigation" ». De par ce nouveau rôle, le père-capitaine se fait mieux obéir de ses enfants en mer qu'à terre : il saura user de son autorité pour qu'ils aident aux divers travaux domestiques du bord.

Il appartient donc à la mère de faire intervenir l'autorité du père pour se faire obéir à bord, puisqu'elle est dépossédée de son autorité d'à terre : c'est, pour Jean Merrien, un « transfert normal d'autorité, dû, sans que vous le sachiez, aux traditions maritimes, dont les lectures ont imprégné les plus terriens »[3].

Epoux et skipper : une position hiérarchique à maintenir

Naviguer en famille consiste, pour le yachtsman, à être à la fois époux et skipper. Ce double rôle n'est pas toujours facile à tenir. Le capitaine n'est pas à l'abri d'une défaillance qui peut alors être exploitée par l'épouse pour mettre en cause la hiérarchie à bord.

Les numéros du journal *Le Yacht* de l'après-guerre évoquent sur un ton humoristique la situation délicate dans laquelle se trouve un amateur novice devant à la fois « être un bon époux et un bon skipper ». Bien que ne possédant pas plus d'expérience nautique que leur compagne, les amateurs novices endossent le rôle de capitaine.

---

[1] Jean MERRIEN, *Plaisir de la mer*, Paris, Denoël, 1963 (1955), p. 126-127.
[2] Jean MERRIEN, *La mer aux dames …*, *op. cit.*, p. 192-193.
[3] *Id.*, p. 211-214.

Leur application à accomplir cette fonction, et notamment celle de la navigation, n'est pas considérée à sa juste mesure par l'équipage : « Je me dis que c'est formidable parce que nous sommes tous les trois sur ce bateau, tous trois ignorant absolument les choses de la mer et que nous n'en revenons pas que tout marche si bien, presque seul. […] Pour établir définitivement ma supériorité de capitaine, je sors de ma poche le petit compas de poche […] *– Il faut que je fasse un relèvement. Je ne sais pas exactement où nous sommes, ce n'est pas prudent.* Micheline me répond : *- Bon, ça va, amuse-toi, nous on travaille*. »[1]

Bien qu'il se soit entraîné tout l'hiver dans son appartement, le capitaine n'arrive pas à faire le point. C'est son ami, embarqué comme équipier, qui parviendra facilement à comprendre le fonctionnement du compas et à déterminer leur position : « *- Mais, c'est plus simple que d'apprendre la règle de trois, plus simple que le code de la route*, poursuit-il en tirant ses traits. *Nous sommes là, voilà !*, triomphe-t-il**.** *– Et c'est de ça que tu nous as fait tout un plat*, me dit Micheline en pouffant de rire, *ces fameux relèvements, ton ami apprend à les faire en cinq minutes et tu voulais me faire croire qu'il fallait des mois d'étude pour y arriver à peu près !* […] Je sens nettement que c'est moi maintenant qui ai l'air de l'invité cloche et lui du capitaine. » Madame souligne ici le peu de talent de son mari pour ce nouveau rôle et remet en cause la difficulté attribuée à la tâche du navigateur.

Elle peut également mettre en avant les qualités attachées à son statut d'épouse pour mettre en cause l'autorité de son mari-capitaine. Ainsi, alors que le petit voilier se retourne, elle manque de se noyer tout en criant néanmoins *« - Pierre ! Pierre ! Les cartes d'alimentation sont dans le tiroir de gauche !!* Et de couler sans esquisser un geste ». Ce « dévouement conjugal », salué par les auditeurs de l'époux, n'est pas compris de cette manière par ce dernier. Si Madame, même au bord de la noyade, se soucie de l'alimentation de son mari conformément au rôle nourricier que l'on attend d'elle, elle souligne aussi un manquement de son époux au rôle de protection qu'il est censé lui offrir en retour. D'ailleurs, elle ne manque pas de le ridiculiser en public en apparaissant lors de l'embarquement suivant bardée de ceintures de sauvetage : *« - Ce n'est pas très élégant, je l'avoue ! Mais mon mari est certain, comme cela, que je suis à l'abri du danger… Ca lui redonnera confiance… à mon pauvre vieux novice… ». « - Et vous, mes amis, vous appelez cette perfidie… du dévouement conjugal ? C'était un… crime, mon prestige… présidentiel torpillé,* conclut sombrement M. Cloche. »[2]

La question de la formation des skippers revêt donc une grande importance, tant pour la sécurité du navire que pour le bon déroulement des relations conjugales à bord. Jean Merrien pose même l'incompétence d'un capitaine comme cause du déclenchement de la folie de son épouse : « N'est-ce pas du choc le plus terrible qu'on puisse recevoir, la perte de la foi, que […] Mme Blanco perdit la raison ? Le destin de "femme d'absolu cafouilleux" est lourd d'angoisse. »[3] Ainsi, pour le bien de tous, c'est-à-dire du skipper, de sa dame, de leur relation conjugale et du navire, il convient d'instituer une hiérarchie afin que l'équipière puisse avoir une confiance absolue en son capitaine.

Un quart de siècle plus tard, alors que les lois françaises considèrent la relation conjugale non plus comme hiérarchique mais égalitaire, l'autorité parentale n'est plus uniquement l'affaire du père mais est partagée par les époux. La question de la légitimité de l'autorité du capitaine-père de famille est à nouveau posée sous une forme humoristique : « Alors, cette grand'voile, pas encore envoyée ? – La manivelle du winch de mât a disparu. – C'est Hervé qui l'avait rangée. – Non, c'est pas moi, c'est Arthur. – Eh, les enfants, je mets en route le moteur, au cas où… - Non, papa, pas le moteur, tu veux encore nous ridiculiser. D'abord, on est portant pour sortir. […] – Qui va gonfler l'annexe ? – Sûrement pas moi. – Ni

[1] « Le premier bateau de nos vacances », *Le Yacht*, N° 3328, 1952, p. 941.
[2] Pierre LE PROU, « Le président Cloche et Madame. Triptyque désabusé dédié aux héros qui voudraient être à la fois de bons époux et de bons skippers… », *Le Yacht*, N° 3042, 1947, p. 246.
[3] Jean MERRIEN, *La mer aux dames …*, *op. cit.*, p. 94.

moi. – C'est ton tour, papa, tu n'as pas barré. – Ça c'est un comble ! – Hervé, obéit à ton père. En tous cas c'est bien la dernière fois que je pars en mer avec vous. »[1]

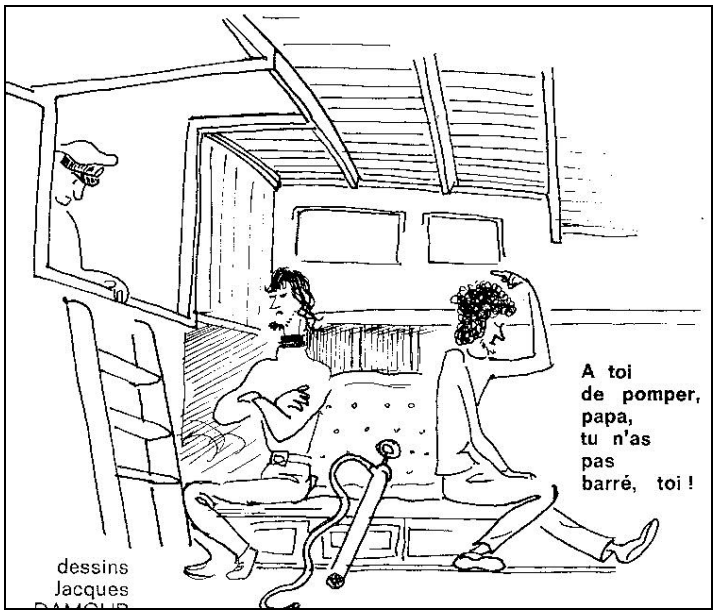


Figure 238 : L'autorité du père-capitaine est mise à mal par les fils-équipiers : « A toi de pomper, papa, tu n'as pas barré, toi ! », dessin de Jacques Damour, *Bateaux*, N° 162, 1971, p. 55.

La conclusion qui s'impose est que sans autorité sur ses enfants équipiers, un capitaine ne peut pas mener à bien une navigation familiale agréable. Son épouse, d'ailleurs, ne veut plus réembarquer. Notons que parmi les membres de la famille qui remettent en cause l'autorité du capitaine, ce ne sont pas l'épouse ni les filles - absentes de la fiction -, mais les fils. L'autorité du capitaine n'est-elle atteinte que vis-à-vis de ses fils, son épouse respectant toujours la hiérarchie conjugale maritime ?

À partir des années cinquante, l'organisation maritime conjugale pose logiquement la question de la formation des épouses-équipières et de la définition de leur rôle à bord. Si ces dernières ne sont plus des passagères mais doivent tenir un rôle d'équipière, il est nécessaire qu'elles acquièrent un minimum de savoir-faire en navigation. Néanmoins, ce savoir-faire pose un souci logique s'il est supérieur ou égal à celui du capitaine, dans le cas où tous deux découvrent ensemble la navigation de plaisance. Il convient donc de bien différencier et de codifier les rôles du mari-skipper et de l'épouse-équipière. Pour le capitaine, s'il s'agit « d'épouser son équipière » et non « d'équiper son épouse » des attributs d'un équipier, c'est pour montrer l'englobement du rôle d'équipier dans celui d'épouse. La femme à bord, dans les années cinquante, est une maîtresse de maison nautique avant d'être un équipier de pont. Cette organisation nautique calquée sur celle conjugale permet de neutraliser le danger des « dames de mer » échappant à l'autorité masculine. Du point de vue féminin, embarquer sur un voilier représente aussi un risque : des femmes prennent la plume pour expliquer leur crainte de perdre leur féminité en devenant des équipières.

[1] Jean-Paul AYMON, « Confession d'un plaisancier. Ah ! Les jolies petites croisières familiales », *Bateaux*, N° 162, 1971, p. 53-55.

L'idéal d'une relation de couple fondée sur la complémentarité hiérarchique est partagé par Monsieur comme par Madame, même si celle-ci convient que « c'est une dure vie, pour une épouse, que celle d'équipière ». En effet, Mme Marrec proteste contre le fait de se faire crier dessus, prendre l'écoute des mains et de ne pas pouvoir riposter à ces abus d'autorité comme elle le souhaiterait.

En effet, le rôle attendu de l'épouse ne l'y autorise pas : « Je crois, que, de notre côté, il est ridicule de bouder, quand le barreur est énervé, et de dire : "Si tu continues à me parler comme cela, tu pourras chercher un autre équipier", sans courber la tête servilement, nous devons prendre cela du bon côté et ramener doucement le baromètre au "beau fixe". C'est une chose dont mon mari m'est, chaque fois, reconnaissant et, pourtant, ce n'est pas l'envie qui me manque de lui répondre du tac au tac. Il est certain que la tension nerveuse du barreur est autrement plus grande que celle de l'équipier. »[1] Les sautes d'humeur du mari-capitaine sont excusées car interprétées comme résultant de sa position hiérarchique supérieure à laquelle est associée une responsabilité reconnue comme difficile à vivre nerveusement. De plus, à bord, le capitaine et son équipière formant une équipe soudée par la complémentarité hiérarchique réalisent aussi l'expérience d'un modèle conjugal vécu comme un idéal : « Tous comptes faits, c'est une vie magnifique, passionnante et qui nous unit à notre mari : n'est-ce pas un travail d'équipe que d'étaler une risée, à l'avant d'un petit bateau barré par son époux et ne nous prépare-t-il pas à étaler, ensemble, les coups durs de la vie ? » Le savoir-bien naviguer en couple incarne ainsi un modèle du savoir-bien vivre entre époux à terre.

Suivre son mari : une chance de naviguer

Les femmes d'avant 1970 doivent, « selon le code », suivre leur mari. Avec enthousiasme, Annie Van De Wiele raconte comment, en suivant son mari, elle effectua un tour du monde sur *Omoo* : « Suspendu entre les larmes et le sourire, il y avait ce jour-là un arc-en-ciel dans mon cœur, comme le dit la précieuse langue chinoise. Je revois Omoo, pris entre deux sas, au sortir du Vieux Bassin d'Ostende, et moi sur le quai, pleurant : je venais de quitter mes parents pour entreprendre mon premier long voyage en mer. J'aimais partir et j'aimais Omoo. Je suivais mon capitaine de mari. Rien ne m'aurait fait changer d'idée, je ne voulais plus de la vie à terre, je portais en moi cette espèce de mauvaise herbe qu'on n'arrache pas et qui le long des années ne fait que croître : le désir de partir. »[2]

Annie et Louis se sont rencontrés à un cours… d'ethnologie de l'Université de Gand[3]. Elle s'initie jeune à la navigation sur de petits voiliers : « J'aimais être sur l'eau. Je clamais partout que j'adorais la mer. En réalité, je crois, j'aimais la plage, l'odeur des algues et de la lumière. Je ne connaissais de la mer que le bord. » Cependant, ce ne sont pas les exploits des « dames de la mer » qui la font rêver : « Je lisais Gerbault, Slocum, de Bisschop. Avec mes amis, je discutais voyage. Ces hommes-là étaient pour nous des héros.

[1] Mme MARREC, « Plaidoyer pour l'équipière », *Le Yacht…, op. cit.*
[2] Annie VAN DE WIELE, *Pénélope était du voyage…, op. cit.,* p. 11.
[3] Le désir d'exotisme du milieu du 20e siècle fait se croiser les amateurs de plaisance et d'ethnologie. Cf. la présence de la future ethnologue Mariel Brunhes-Delamarre à bord de la *Bonita*, en tant qu'équipière et photographe.

Contrairement à Louis, je ne critiquais rien, je nageais dans l'admiration. Devant les cartes, nous faisions des projets magnifiques. »[1]

Ses rêves maritimes se heurtent à sa condition féminine : « Trois de mes camarades étaient particulièrement emballés. Mais ils me disaient avec pitié et un peu de mépris : "Toi, tu es une fille, tu ne pourras jamais faire ça, évidemment" ». Ainsi, la rencontre avec Louis lui permet de réaliser ce qui n'était qu'un rêve : « Des gens s'étonnent qu'avec sa conception assez exceptionnelle de la vie, Louis ait trouvé sans la chercher trop loin une femme ayant les mêmes goûts. Bien sûr, ils étaient là, ces goûts, mais c'est lui qui les a développés et affirmés. "Si vous désirez un équipage, dit Conor O'Brien, épousez-le". »[2]

Annie retourne l'argument en sa faveur : pour Conor O'Brien, l'épouse correspond à l'équipier idéal du point de vue du capitaine-chef de famille. En effet, elle a pour devoir de le suivre, même en mer, et elle lui doit obéissance. Pour le capitaine, aucune rivalité n'est à craindre, ce qui n'est pas le cas avec un équipier masculin. De plus, ses qualités de ménagère et de cuisinière seront utiles à bord. Ici, c'est l'épouse qui voit dans son « capitaine de mari » une opportunité pour donner vie à ses rêves de « garçonne ». La formule d'O'Brien devient alors, au féminin : "Si vous désirez naviguer, épousez un capitaine de yacht". C'est Louis qui met en œuvre son désir de naviguer à la voile autour du monde : « J'ai toujours été rêveuse, mais mon mari a le sens pratique. Le projet le plus fou, il l'examinera à fond sur toutes ses faces et s'il décide qu'il est réalisable, ce sera au mieux. Depuis dix ans, il se mettait au courant de tout ce qui concernait la mer. Il se plongeait maintenant dans les catalogues, les chiffres, les références. »[3]

Pour Annie, la répartition des goûts à bord obéit à une logique sexuée : si Louis, le capitaine, « voulait être marin uniquement, exercer ses qualités, donner libre cours à sa vocation, user au mieux de son navire, en tirer le meilleur parti », et Fred, l'équipier, « aimait voir du pays, regarder vivre des étrangers, apprendre d'autres coutumes et jouir de nouveaux paysages », Annie, l'épouse du capitaine, aimait « tout le contraire ».

> Je quittai chaque escale (sauf les îles de la Polynésie française) avec un soupir de soulagement. Ma nuance c'était d'aimer la mer elle-même, l'eau pour l'eau, si j'ose parodier une profession de foi célèbre. Une traversée ne m'a jamais parue trop longue. Le port, après trente ou quarante jours de mer, ne m'a jamais vue pressée d'aller à terre. Je crois que je sais pourquoi : étant femme, je suis, malgré mes goûts bizarres, d'instinct attachée à un foyer, et mon vrai foyer, c'est *Omoo*. Il n'est jamais aussi privé, aussi bien à moi qu'en pleine mer. [4]

C'est en effet à un foyer bien singulier qu'elle s'attache : « Cet espace roule, tangue. Il y fait parfois inconfortable, froid, chaud, humide. Point d'apport extérieur. Pas de vie privée. Aucune possibilité de s'isoler, d'aller faire un tour pour détendre vos nerfs, d'échanger quelques paroles avec d'autres êtres, de voir un autre paysage, de vous distraire. »[5] Comment les trois membres de l'équipage ont-ils pu rester « amis » au terme de ce long voyage ? Pour Annie Van De Wiele, cela tient d'une part à l'investissement de chacun dans un projet de navigation commun et le maniement d'un même bateau et d'autre part dans le respect de la hiérarchie : « Fred et moi, tous deux placides, avions un lien : une même affection pour le capitaine qui, lui, nous entraînait, nerveux, volontaire, et parfois dictatorial, vers ce but, le seul auquel il pouvait penser. »[6]

---

[1] Annie VAN DE WIELE, *Pénélope était du voyage …*, *op. cit.*, p. 15.
[2] *Id.*, p. 15.
[3] *Ibid.*, p. 17.
[4] *Ibid.*, p. 35.
[5] *Ibid*.
[6] *Ibid.*, p. 37.

Sur les photographies présentées dans *Pénélope était du voyage,* elle apparaît deux fois en train d'écrire : sur l'une des images, elle se tient à la table du carré, aux côtés de Fred, faisant de même, et de louis, roulant une cigarette - « Quelques notes pour un manuscrit » dit la légende - ; sur l'autre, elle tape un texte sur une machine à écrire, assise dans le cockpit du bateau au mouillage – « Escale studieuse pour Annie ». Deux autres clichés la montre à la cuisine : sur l'un elle sert un bol de café ou de thé – « Navigatrice et cuisinière » -, sur l'autre elle tourne une cuillère dans sa tasse – « Annie se réconforte après un quart difficile ». Sur toutes ces images, certainement posées, Annie porte une jupe droite et un chemisier. Elle choisit de se montrer non pas dans le rôle d'une équipière active s'affairant sur le pont mais dans celui d'une épouse consciencieuse et studieuse rédigeant le récit des aventures de l'équipage tout en étant cuisinière et navigatrice. Pourtant, aucune photographie ne la montre à la manœuvre. Lorsqu'elle apparaît sur le pont du bateau en navigation, elle est debout, vêtue d'un maillot de bain, posant avec Fred aux côtés d'un squale pendu par la queue dans les haubans – « Capture d'un requin bleu » - ou bien assise, tenant le chien du bord dans ses bras – « Sur le chemin du retour, Tallow-chien prend la pose ». *A contrario,* Fred et Louis sont présentés tenant la barre, regardant à la jumelle – « Cap en vue » -, s'affairant sur le pont à l'escale – « Omoo à Port Elisabeth en janvier 1953 » -, faisant le point au sextant – « Relevé quotidien »-, pêchant au harpon – « Gare aux imprudents ! » ou à la ligne – « Une belle prise pour Louis ».

De toute évidence, à bord, Annie souhaite conserver un rôle qu'elle qualifie de féminin. Pour son anniversaire, en plein Atlantique, elle reçoit en cadeau « une grande boîte de cigarettes anglaises et un petit poignard de Tolède ». « Pas féminin ? Qu'est-ce que la féminité ? C'est tendresse, rire, aide et désir de plaire. Cela n'a rien à voir avec les accessoires. »[1] Si le rire et le souci d'aider s'accommodent bien au rôle d'équipier – ce dernier ne devant cependant ni manquer de respect pour le capitaine ni prendre d'initiatives sans lui soumettre l'idée -, la tendresse et le désir de plaire peuvent plus difficilement s'y exprimer.

Annie n'est pourtant pas une passagère. C'est une équipière active et compétente : elle tient seule son quart de nuit et participe aux prises de ris par gros temps. De plus, elle prépare les repas - « Nous nous en fichions bien, maintenant, d'être fatigués par le roulis. C'était notre seul exercice, sauf peut-être pour moi, qui faisais aussi dans la cuisine quelques acrobaties qui ne souffraient que du manque de public »[2] et range le bateau – « Je passais une grande partie de mon temps à la mise en ordre du bord. On n'a pas idée de ce qu'il y a à ranger, jour après jour, dans un petit bateau. C'est tellement petit qu'il suffit qu'on sorte trois objets pour faire un désordre. Cela comporte trois problèmes : il faut que rien ne traîne, il faut que rien ne puisse bouger, il faut que tout soit accessible »[3]. Les hommes du bord, quand à eux, se spécialisent dans la réparation du moteur, le démarrage du générateur électrique ou bien la peinture.

Être une équipière compétente : matelote et maîtresse de maison

Les femmes équipières disent avoir le souci de bien effectuer leur rôle à bord et elles y prennent plaisir. En effet, même si, comme Annie Van De Wiele, ces femmes ne sont pas capitaines, elles assurent seules leurs quarts, la nuit, quelles que soient les conditions météorologiques. Même si le capitaine peut être réveillé en cas de difficulté ou de doute sur la navigation, lors de leur quart, elles se sentent seules responsables du bateau et de ses occupants qui sommeillent. Une jeune femme raconte sa traversée vers la Corse à bord d'un

[1] Annie VAN DE WIELE, *Pénélope était du voyage …, op. cit.,* p. 92.
[2] *Id.,* p. 93.
[3] *Ibid.,* p. 133.

Goéland, au début des années cinquante. L'article propose conjointement « le point de vue féminin » et celui masculin. Selon une distribution traditionnelle des rôles sexués[1], l'écriture « littéraire » et sentimentale est du côté du féminin alors que celle technique, comme la tenue du journal de bord, relève du masculin :

> Oui, nous allons directement en Corse. C'est étudié, discuté et décidé. Je sais, je sais, il y a un risque, car le bateau n'est pas grand, mais qui ne prend pas de risques à notre époque ? Et puis, il y a aussi l'attrait de l'aventure et c'est uniquement cela qu'il faut dire, voyez-vous. D'ailleurs nous avons le maximum de chances avec nous, grâce à notre matériel et à notre préparation. […] Le vent se lève plus frais avec la lune et c'est « mon quart ». Pourtant, tous veillent à bord. Serait-ce un manque de confiance ! Non, je perçois très nettement, quoiqu'elle ne s'exprime pas, l'excitation générale, d'autant plus intense qu'elle est muette. Cela doit ressembler à l'accord tacite de contrebandiers au moment du passage difficile. Ça passe... L'autre équipe dort maintenant. Le chef de quart prend ses derniers relèvements avec la gravité d'un officiant. Je tiens la barre. Bon vent arrière. Voiles en ciseaux dans le ciel clair de toute la splendeur de la lune et des étoiles. Ailes très pures, déployées à la rencontre du bel astre mort... littérature ? Non : réalité. Plus de phares. Seuls, absolument seuls. Volupté, griserie, euphorie ? En tous cas vrai bonheur et perception très nette des vraies valeurs éternelles : le vent, le ciel, la mer. Changement de quart, plus de responsabilité, fini le rêve. À mon tour je dors. [2]

Pour ces femmes, l'acquisition de compétences liées au rôle d'équipier est perçue comme une source de plaisir mais aussi comme la façon de se faire respecter, à bord, en tant qu'individu, par le capitaine, malgré la hiérarchie :

> Le jour où l'équipière est suffisamment entraînée pour pouvoir donner son avis et où le barreur en tient compte, ce jour-là, elle se sent vraiment quelqu'un. Jeter un coup d'oeil à la bouée à virer et dire : « je crois que tu peux y aller » et voir, à ce moment-là, la barre doucement poussée sous le vent, nous paient de toutes les petites misères que le barreur-époux a pu nous faire. Parfois, nous donnons notre avis et il n'est pas suivi. Dernièrement, en régate, je signalai, au moment où un autre bateau nous faisait un tribord amure : « Attention, on ne passe pas... on ne passe pas ! ». Quelques minutes plus tard, après avoir abandonné et mis le cap sur le Club, je lui fis remarquer sur un ton acerbe : « Tu vois, je t'avais bien dit que nous ne passions pas ! » et il se contenta de répondre doucement : « Eh bien, je me suis trompé ». [3]

À partir du début des années cinquante et jusqu'à la fin des années soixante-dix fleurissent de nombreux articles et ouvrages nautiques, rédigés tant par des plaisancières que des plaisanciers, fixant les qualités de « l'équipière idéale ». Ces qualités permettraient aux femmes de trouver une place à bord et d'accéder ainsi au "privilège" d'embarquer sur des lieux traditionnellement réservés aux hommes. C'est cependant ignorer qu'elles y avaient auparavant une place de passagères. Sur les petits yachts familiaux d'après-guerre, l' « équipière idéale » doit endosser tant le rôle physique et technique du matelot de pont que celui de « maîtresse de maison », rôle assuré jadis par le mousse, le cuisinier ou les domestiques sur les grands yachts.

En 1952, Jacqueline Picard expose les onze commandements de « l'équipière idéale » : « Profitons donc de ces quelques semaines pour nous maintenir en pleine forme !

[1] Cf. Agnès FINE, « La production du féminin. L'exemple de l'écriture de soi », p. 235-254 in : *Ce que le genre fait aux personnes*, Paris, Ed. De l'EHESS, 2008.
[2] A. Et R. NIEMEYER, « Deux femmes, deux hommes et un « Goéland » en Corse », *Le Yacht*, N° 3263, 1951, p. 582.
[3] Mme MARREC, « Plaidoyer pour l'équipière » …, *op. cit.*, p. 5.

Les skippers embarquent généralement un équipage féminin, sinon à regret, du moins en le considérant comme "poids mort". Les mœurs actuelles nous permettent d'accéder aux mêmes fonctions que les hommes et d'entrer en compétition avec eux sur bien des points... Il ne faut donc pas qu'une résistance physique moindre et des connaissances techniques déficientes nous donnent un complexe d'infériorité » pour se faire accepter à bord. Il s'agit donc pour les équipières de faire du sport de plein air, de suivre un régime adapté, d'apprendre les termes nautiques, de vérifier les voiles et la pavillonnerie, de prendre soin de la bibliothèque du bord, de mettre à jour les instructions nautiques et le livre des phares, de s'occuper des papiers du bateau, de faire preuve d'inventivité pour améliorer la vie à bord et « surtout », « d'obéir sans discuter, de ne pas poser de questions et de veiller au confort moral et physique de chacun des membres de l'équipage » :

> I – En forme physique te maintiendras, pour naviguer sportivement. II – Termes nautiques assimileras, pour obéir rapidement. III – Voilures, bouquins répareras, en bon état les maintenant. IV- Ballots, colis n'embarqueras, sans le skipper l'assentiment. V – Avant d'embarquer te tiendras, prête à tous les renoncements. VI – Une fois à bord te prêteras, à toutes corvées, allègrement. VII – Skipper, d'équipage s'occupera, au-dessus du pont seulement (le reste te concernant). VIII – A l'homme de quart distribueras, boisson chaude, rafraîchissements. IX – Bonne cuisine à tous feras, et nettoyage et rangements. X – Des vêtements te chargeras, ainsi que de l'approvisionnement. XI – Bonne humeur, gaîté maintiendras, et d'esprit d'équipe mêmemant [sic.]. [1]

Jacqueline Picard plaide ouvertement pour le maintien à bord d'une relation de couple fonctionnant sur le mode hiérarchique : là est la place d'une femme sur un bateau. Elle met en garde ses consœurs du « deuxième sexe », à qui vient d'être conférée l'égalité citoyenne, contre le souhait d'être de véritables interlocutrices à bord.

L'obéissance sans discussion au capitaine est une règle maritime s'appliquant aux équipiers des deux sexes. D'ailleurs, les manuels définissant le rôle de l'équipier masculin idéal lui attribuent de la même manière des qualités d'obéissance, de rangement, d'entretien du navire, de cuisine et de maintien de la bonne ambiance à bord. Ce sont des rôles propres aux subalternes hiérarchiques. Leur maintien est considéré comme nécessaire au bon fonctionnement et à la sécurité du navire.

En 1967, les Editions Maritimes et d'Outre-Mer codifient l'organisation hiérarchique des rôles, en publiant *Le manuel de l'équipier* et celui de *l'équipière à bord* : « L'équipière peut se définir comme un membre de l'équipage à qui l'on demande, en plus, d'être maîtresse de maison à bord. Comment concilier l'élégance et la participation aux manœuvres du bord ? Quelle cuisine faire pour réconforter les hommes un peu las d'avoir "foncé" nuit et jour ? Les conseils de Chantal Lesry-Bourdeaux seront précieux pour répondre à ces questions car, pour tous ses camarades de mer, elle est la parfaite équipière. »[2]

De nouveau, un transfert se fait entre la situation d'une équipière en course sportive et celle en croisière familiale. Le « capitaine » anonyme qui signe la quatrième de couverture et la préface évoque le double rôle d'équipière et de maîtresse de bateau, utile tant en situation de course qu'en convoyage professionnel. L'équipière embarquée est alors assimilée à une hôtesse professionnelle dont les services sont fortement appréciés des équipiers masculins : « A la mer, elle prend le "quart" à son tour, et parfois on l'a vue le redoubler… "pour ne pas réveiller les gars qui avaient besoin de se retaper" ! Arrivés au port, c'est pour les hommes un peu las, tout de même, d'avoir foncé nuit et jour – pour tenir un horaire – le charme inattendu de revoir une jolie robe à bord, des fleurs sur la table, de déguster un menu alléchant. Cet

[1] Jacqueline PICARD, « Propos de l'équipière. Ne lisez pas, messieurs », *Le Yacht*, N° 3297, 1952, p. 167.
[2] Chantal LESRY-BOURDEAUX, *Manuel de l'équipière à bord*…, *op. cit.*, quatrième de couverture.

exemple commande aux gars de se raser, de se faire propres, alors que, probablement, ils seraient restés avachis sur leurs couchettes, mal peignés, mangeant sur le pouce, une quelconque boîte de conserve. C'est magnifique, une bonne équipière ! »[1]

C'est forte de son expérience professionnelle d'hôtesse de yachts, en charter et en convoyages, que Chantal Lesry-Bourdeaux rédige des conseils pour demoiselles et dames, avec ou sans enfants, embarquées en croisières familiales. Pourtant, la situation d'une hôtesse rémunérée est fort différente de celle d'une jeune femme naviguant entre amis, célibataire ou bien accompagnée de son époux et de ses enfants. L'auteure s'adresse à des novices. Si elle indique aux demoiselles des adresses pour se former à la navigation, les conseils aux dames de maris passionnés sont forts différents. La navigation en couple est « le plus merveilleux "souci" qui va entrer dans votre foyer », même si « votre mari, parfois, sera soucieux, préoccupé, nerveux, irritable quand il coiffera la casquette de capitaine, avec toutes les responsabilités que cela comporte » :

> Mais il vous saura un gré infini d'y participer, d'être compréhensive, d'être « son équipière », précieuse pour tenir la barre, lire une carte et recréer la douceur d'un foyer douillet quand il aura atteint son but. C'est une vie nouvelle qu'il faut savoir organiser, un autre foyer, un mode tout petit dans lequel il faut emporter beaucoup de choses et dont je voudrais vous donner le moyen de devenir l'aimable régente, qui n'aura rien à abdiquer, pas même les joies du foyer familial. Vous pourrez garder vos enfants près de vous, car c'est pour eux aussi un bien joli royaume de bonne santé et de vacances joyeuses. Vous vous intéresserez à votre nouveau foyer flottant. La sagesse consistera à ne pas chercher à y vivre « comme à terre », mais à organiser une vie nouvelle, nomade, marine, en groupant autour de vous, à votre portée, tout ce qui sera nécessaire pour manger, dormir, se baigner, excursionner, profiter du grand air et d'une liberté retrouvée dont vous ne saurez plus vous passer.[2]

La place des dames est bien définie : elle doivent régenter leur nouveau foyer restreint, nomade et flottant. C'est elles qui ont la charge, la responsabilité du maintien de l' « ordre », de la « propreté » intérieure du bateau – et pourquoi pas celle de l'extérieur - , des « types de vêtements à emporter », de leur rangement à bord, de l'entretien du « linge sali », de la couture, de la surveillance et de la santé des enfants, des soins aux adultes, de l'avitaillement (« une bonne équipière se doit d'être une bonne cambusière ») et de la préparation des repas tout en respectant l'ordre de consommation des denrées périssables et en faisant la vaisselle… à l'eau de mer.

L'équipière a donc une autorité sur tout ce qui concerne ces tâches. Ses ennemis sont « la poussière, le sable, les miettes ». Elle doit se montrer, vis-à-vis des autres équipiers, « impitoyable », et employer tous les moyens pour se défendre : « Un tapis de sol amovible dans ce qui sert de salle à manger ; des petites nappes (en raphia, toiles cirée, vinyl, etc.) pour les tables. » Il ne faut donc pas qu'elle hésite à « faire sortir tout le monde ou, s'il pleut, que les équipiers qui ne sont pas de service se replient sur leurs couchettes avant de piétiner et d'écraser les miettes répandues sur le plancher »[3]. À la tyrannie du capitaine sur le pont réplique celle de l'équipière sous les barrots… du rouf.

C'est donc à elle que revient le rôle de ne pas transiger pour l'embarquement du matériel nécessaire au bon accomplissement de ses multiples tâches. Si une gonio, par exemple, semble indispensable au capitaine pour bien faire sa navigation, l'équipière, de son côté, doit elle aussi exiger « ses » appareils techniques : « Le mieux, évidemment, c'est d'avoir un réfrigérateur, à pétrole, à butane ou électrique. Ce qu'il faut pour vous, équipière,

[1] Chantal LESRY-BOURDEAUX, *Manuel de l'équipière à bord…*, *op. cit.*, p. 8.
[2] *Id.*, p. 22.
[3] *Ibid.*, p. 50 - 51.

c'est obtenir un matériel en rapport avec la croisière projetée et le nombre de passagers embarqués, afin de pouvoir accomplir normalement la tâche qui vous incombe. Là aussi, soyez ferme. Le capitaine, après avoir maugréé, sera le premier, par la suite, à vous approuver. »[1] Jean Merrien, promouvant la croisière conjugale, met en garde les skippers qui ne tiendraient pas compte du rôle domestique de leurs épouses à bord en ne leur offrant pas un voilier-foyer :

> « Si ce que vous lui imposez est un bateau pas vraiment fait pour la croisière, parce que vous le voulez rapide – *Requin, Dragon*, certains bateaux de régate de haute mer – alors, vous êtes inexcusable. Vous retardez. C'était très amusant pour votre lune de miel plaisancière ; maintenant, pour faire de la croisière, ayez un bateau de croisière ; ou bien laissez votre femme à terre – avec tout ce que cela comporte. » Voilà qui est classé. Mais je pense qu'on peut généraliser, et dire : « Qui en a les moyens, et veut naviguer en croisière avec sa femme plus toute jeunette, doit tenir compte de sa présence à bord, et réaliser l'équipement *en fonction d'elle*, comme il le réalise, en fonction de lui-même, pour se faciliter la navigation ». [….]. Voilà, chère Madame. Je vous ai donné, non des sujets de dispute, de chicane, mais une monnaie d'échange. Tu veux ton beau jeu de pavillon du code ? Donne-moi « le petit cheval des dames » sur le siège des cabinets. Tu tiens à ton poste de radio-gonio ? (n'ajoutez-pas : dont tu ne sauras pas te servir utilement), fais-moi une penderie bien disposée, pas en abord, et non cette espèce de caisson mal transformé. Etc. [2]

La distribution des rôles dans le couple et à bord a pour conséquence une surenchère matérielle, chacun voulant asseoir de plus belle son autorité respective sur « son » domaine : une carène, un gréement, un jeu de voiles et des appareils de navigation toujours plus performants pour Monsieur ; une cuisine, une salle de bain, des toilettes, des placards et des couchettes toujours plus performantes pour Madame. Chacun considérant que ces éléments techniques pourraient apporter un meilleur confort, de navigation, pour l'un, d'habitation, pour l'autre. L'identification sexuée de chacun à son rôle et au bon accomplissement de ses tâches peut entraîner une lutte de pouvoir bien éloignée du « trait d'union » et du « renouveau » du couple attendus, promettant des « heures exaltantes »[3].

Tout comme le capitaine, l'équipière doit prévoir pour gouverner au mieux. Son territoire n'est pas la vaste étendue marine parsemée de récifs et de hauts-fonds mais le petit intérieur mouvant qui contient tous les objets nécessaires au confort de vie de ses habitants. Pour mener son navire à bon port, le capitaine doit effectuer une bonne navigation en prévoyant la renverse des courants et les sautes de vent. Pour nourrir son équipage, l'équipière est confrontée au mal de mer et aux soubresauts parfois violents du navire qui manquent de la faire tomber, se cogner ou s'ébouillanter devant son réchaud : « Vous pouvez rencontrer un gros clapot, de la houle, avoir du vent qui fait fortement gîter. Outre que le séjour "en bas", capot fermé, n'est pas agréable (il faut le dire franchement), la cuisine s'avère difficile. Le problème du "service" est, aussi, complexe et acrobatique. Alors, préparez-vous en conséquence. […] Un bateau, c'est un petit royaume bien secoué par la mer, avec dans ses remparts une population réduite, mais souvent encline à la "rouspétance". Sachez donc prévoir, chère équipière, pour mieux gouverner. »[4]

Le rôle de l'équipière de croisière brossé par Chantal Lesry-Bourdeaux à la fin des années soixante n'est pas dénué d'autorité. Comme les tâches domestiques qui lui sont attribuées sont nombreuses et difficiles, pour qu'elle puisse les accomplir, il lui est reconnu la possibilité d'exercer un pouvoir sur les autres habitants, les équipiers comme le capitaine.

[1] Chantal LESRY-BOURDEAUX, *Manuel de l'équipière à bord*…, *op. cit.*, p. 57.
[2] Jean MERRIEN, *La mer aux dames* …, *op. cit*., p. 238-240.
[3] Chantal LESRY-BOURDEAUX, *Manuel de l'équipière à bord* …, *id.*, p. 21.
[4] *Ibid.*, p. 68-69.

Ainsi, l'auteure rappelle qu'« on dit que c'est "l'homme qui choisit le bateau" et que c'est "la femme qui achète" » : « A côté des considérations de navigation, de possibilités de croisières et de prix d'achat, l'équipière qui aura la charge de la vie à bord, et du bien-être familial, a des responsabilités majeures. Il est logique qu'elle participe à la décision d'achat. »[1]

Si l'époux choisit de naviguer - comment ne pas comprendre qu'un homme veuille quitter ses soucis de bureau et retrouver en mer une liberté perdue à terre ? -, l'épouse peut choisir tout aussi légitimement de ne pas souhaiter naviguer ou seulement qu'à la condition qu'elle ne perde pas au change, en troquant son royaume terrestre pour celui nautique – comment ne pas comprendre une femme souhaitant avoir à sa disposition tout le matériel nécessaire à l'accomplissement de ses tâches domestiques ?

Cependant, ce modèle de relation conjugale est hiérarchique : si l'épouse possède, en effet, une autorité et un pouvoir légitime sur des tâches dont elle a la charge, elle est néanmoins soumise à l'autorité englobante de son époux : « Les capitaines ne m'en voudront pas de tenir ce langage, car en dernier ressort, ce sont eux qui en seront les premiers bénéficiaires, avec une vie plus agréable et aussi la satisfaction, j'en suis certaine, d'avoir facilité la tâche de ceux qui partageront la croisière, feront confiance à leur expérience, et remettront *leurs vies* entre leurs mains. »[2] Les maris-capitaines ont la lourde responsabilité de « la vie » de leurs équipiers. Chantal Lesry-Bourdeaux glisse alors à l'oreille de ses consœurs quelques derniers « commandements » : « A bord, gardez le sourire. Restez muette quand le capitaine grogne. A la mer, soyez une bonne équipière… mais redevenez femme à terre. »[3]

Tenir son rôle de femme

Un des enjeux, pour ces premières générations de femmes-équipières à bord de croiseurs familiaux, consiste à ne pas perdre leur « féminité ». Il ne s'agit pas, pour ces épouses, de devenir des « garçonnes » comme l'équipage de la *Bonita* des années vingt en portant la tenue de matelots, la pipe à la bouche. Annie Van De Wiele prend soin de présenter des photographies d'elle vêtue d'une jupe droite et d'un chemisier, tenue peu pratique pour manœuvrer sur le pont. Occupant un rôle d'équipier traditionnellement masculin, elle s'interroge sur ce qu'est la féminité. Comment tenir son rôle de femme à bord d'un voilier de croisière ? Comment être une bonne équipière de pont tout en conservant les traits physiques et de caractère considérés comme féminins ? Le risque serait de n'être plus considéré que comme un équipier, c'est-à-dire comme un homme.

Le risque de perdre sa féminité

Jean Merrien décrit les deux « ordres » qui définissent les deux rôles auxquels est soumise l'équipière de croisière. Dans le cas d'un appareillage en urgence – le mouillage dérape, le voilier menace d'entrer en collision, etc. -, on passe instantanément « d'un ordre absolu, intérieur » à « un autre ordre, vivant, celui du gréement » : « La maisonnette, la niche améliorée pour couple humain, l'igloo de port, devient bateau, "voiture à voile". La ménagère, la maîtresse de maison, à la même seconde, doit devenir matelot, rien que matelot. […] Ici, la jeune femme ne diffère pas du garçon. (Que les mauvais esprits rengainent leur petit sourire ! elle n'en diffère même pas pour "ça" : à la mer, on ne pense plus, plus du tout, à

[1] Chantal LESRY-BOURDEAUX, *Manuel de l'équipière à bord…*, *op. cit.*, p. 23.
[2] *Id.*, p. 23.
[3] *Ibid*., p. 95.

la bagatelle. Autant que Bacchus, Neptune est l'ennemi de Vénus. Même au port, si durant la journée on a navigué, on s'en soucie en général assez peu. […]) »[1]. L'équipière matelote n'est plus considérée comme une femme mais comme un matelot. Cette logique a pour résultat d'abolir le rapport sexuel.

Des plaisanciers ayant été initiés à la navigation dans les années soixante partagent ce point de vue : pour Paul, en croisière-école, « un chef de bord ne doit pas sortir avec une fille de l'équipage ». L'idylle nuirait à la sécurité du bateau, le chef de bord n'étant plus exclusivement concentré sur ses responsabilités nautiques. Lorsque Paul navigue en croisière familiale au début des années quatre-vingt, il occupe la « couchette-cercueil » encastrée sous les bancs du cockpit. Son épouse dort séparément, sur une banquette du carré, avec le cadet. La couchette double du pic-avant est destinée aux autres enfants.

L'appellation de « couchette-cercueil » fait référence à sa forme : seule la tête de l'occupant dépasse dans l'espace du carré, son corps disparaissant entièrement sous les coffres. L'étroitesse de la couchette est revendiquée comme un élément de confort en mer, les bords permettant de s'y caler en cas de gîte et de tangage. Par contre, à l'escale, elle ne garde que sa fonction distinctive, appelée également « couchette du navigateur » - qui, en croisière familiale, est aussi le chef de bord et de famille. Le succès de la dénomination de « couchette-cercueil » suggère une interprétation : si le sommeil et l'acte sexuel sont couramment apparentés à une petite mort qui, à terre, ne prête pas à conséquences, en mer, le sommeil du capitaine ou ses ébats amoureux pourraient en effet être dangereux pour l'équipage, le « seul maître à bord après Dieu » n'ayant plus la vigilance nécessaire à la sécurité du navire en navigation. Qualifier sa couchette individuelle de « cercueil », c'est donc rappeler sa lourde responsabilité « de la vie » de l'équipage.

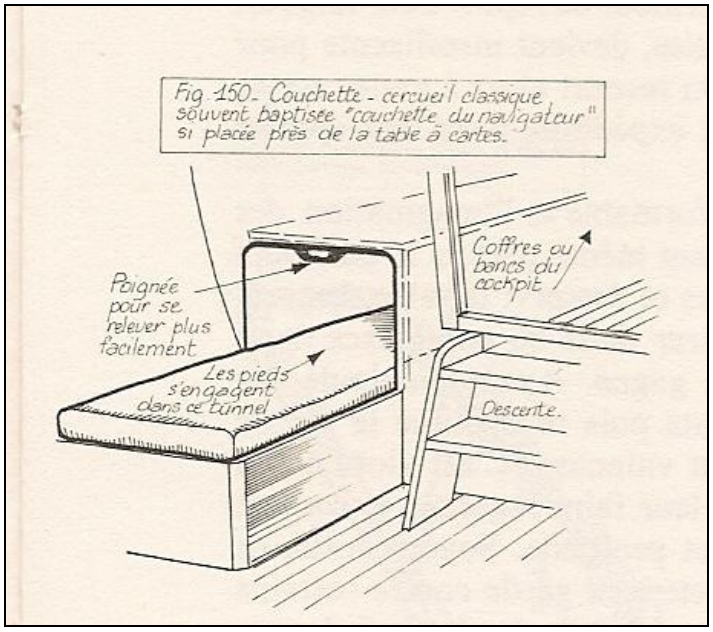


Figure 239 : « Couchette-cercueil classique souvent baptisée "couchette du navigateur" si placée près de la table à cartes ». Gérard Borg (dir.), ***Nauticus, Encyclopédie pratique du bateau, Tome 7, Aménagements intérieurs,*** **Paris, EMOM, 1978, Figure 150, p. 131.**

Dominique, interrogée au sujet d'une grande croisière familiale effectuée à la fin des années soixante-dix décrit la même situation : pendant les navigations de nuit, son mari-capitaine occupe la couchette-cercueil du fait de sa proximité avec l'échelle de descente menant au pont. Ainsi, hors-quart, il se tient prêt à intervenir rapidement si son épouse ou ses enfants le sollicitent.

[1] Jean MERRIEN, *La mer aux dames*…, *op. cit*., p. 199-200.

Les formes arrière des bateaux s'étant élargies dans les années quatre-vingt, la bannette du chef de bord laisse place, même dans les plus petits voiliers, à une couchette double, plus en accord avec l'idée de vacances en couple. Cette évolution des aménagements est aujourd'hui décriée par des architectes qui y voient une dévalorisation de la « vraie » fonction du bateau, la navigation, au profit de celle d'habitation, jugée secondaire. Le verdict tombe : « Aujourd'hui, les plaisanciers jouent à la dînette et à papa-maman dans des caravanes flottantes », l'accroissement du confort de la chambre conjugale nautique étant attribué à une demande féminine. Pour Françoise Héritier, la domination masculine est liée à l'idée « du danger des femmes » :

> « Du danger des femmes » signale ce point central où se mêle la double conscience ou conviction qu'un danger pour les hommes naît de leur commerce avec les femmes, mais aussi que les femmes sont en danger. Or, si l'actualité dans le monde montre la vérité de la deuxième proposition pour la majeure partie de l'humanité, il reste que dans l'esprit public la première proposition – les femmes sont dangereuses – a, de loin, le dessus et sert même de justification à des actes qui soulignent la vérité de la deuxième assertion en la rendant légitime : c'est parce qu'elles sont dangereuses, surtout pour la partie masculine de l'humanité, qu'elles doivent être tenues en lisière, étroitement contrôlées et que leur vie peut même être menacée. [1]

L'interprétation faite par Maryse Delisle du « tabou du lapin »[2] chez les marins-pêcheurs montre que cet interdit est lié à celui de la présence des femmes à bord, leur état de non fécondité – menstrues, grossesse – représentant un risque pour la fécondité de la mer, pourvoyeuse de poissons. En plaisance, le pouvoir de séduction de l'épouse représente un danger pour l'autorité du chef de bord, qui perdrait dans « la bagatelle » force, maîtrise, raisonnement, vigilance et anticipation. Françoise Héritier précise que « même si nos sociétés dites "avancées" n'offrent plus le même éventail bien visible de croyances et d'interdits comportementaux touchant au sang des femmes, nous trouvons trace encore dans nos usages contemporains de l'idée de ce danger que recèle le corps féminin. Ainsi le précepte sportif fait aux hommes d'éviter tout rapport sexuel avant une rencontre importante pour éviter la déperdition de semence et, par là même, de force vitale happée par le corps féminin. »[3]

La logique hiérarchique est implacable : si l'épouse ne conserve pas, en plus de son rôle d'équipière, celui de maîtresse de son nouveau foyer nautique, elle n'est plus considérée comme une femme. Ainsi, Claire Fountaine, épouse et équipière de Jean-François Fountaine en *470* en fait les frais lors de sa sélection olympique. La revue *Bateaux*, en 1976, relève la cocasserie de la situation et titre : « Claire Fountaine n'est pas une femme ! » En effet, la direction technique de l'équipe de France a tenu à préciser que « Claire Fountaine n'est pas une femme mais elle est l'équipier de Jean-François Fountaine en 470 et membre de l'équipe de France ». Cette remarque vise à faire comprendre aux épouses non-équipières des autres champions qu'elles ne peuvent pas être prises en charge par l'équipe de France lors des déplacements, comme l'est Claire Fountaine. Si Claire peut participer aux entraînements intensifs et déplacements réservés aux champions, c'est parce qu'elle est l'équipier – et non l'équipière - de son mari. Certes, mais de ce fait, la direction technique en vient à déclarer qu'elle n'est pas une femme.

La dénégation de la différence des sexes au profit du maintien d'une organisation sociale maritime pensée comme exclusivement masculine devient cocasse lorsque le modèle des rôles conjugaux entre en opposition avec celui des rôles sportifs : « L'année de la femme

[1] Françoise HÉRITIER, *Masculin / Féminin, T. 2…, op. cit.,* p. 49.
[2] Maryse DELISLE, « Le tabou du lapin dans une communauté de pêcheurs de la région de Saint-Malo »…, *op. cit*., p. 113-145.
[3] Françoise HÉRITIER, *Masculin / Féminin, T. 2* …, *id.,* p. 57.

est finie. Ses effets semblent être faibles auprès de l'olympisme et du sport où l'on cultive volontiers la misogynie. Aux Jeux Olympiques, Claire et Jean-François Fountaine risqueraient de poser des problèmes car un village olympique est prévu pour les hommes, un autre pour les femmes. Entre les deux, des gardiens en armes, des chiens policiers, des barbelés, etc. Le repos du guerrier prend ici tout son sens ! »[1]

C'est donc en raison du risque de perte de sa féminité entendue comme pouvoir de séduction et son corollaire, le danger que représente, pour les hommes, ce pouvoir de séduction que Chantal Lesry-Bourdeaux estime qu'il faut pratiquer « un yachting propre » et qu'elle met en garde les jeunes filles se promenant « pieds nus, et sales, avec un pantalon volontairement rapiécé, les cheveux au vent, et plus ou moins débarbouillées » : « Non ! cela, c'est un "snobisme" déplacé et qui n'est déjà plus de mode. Vous n'y gagnerez rien, sinon la critique de ceux qui sont de vrais navigateurs, et le manque de respect de vos "copains". Les hommes, à bord, aiment et désirent votre présence – que ce soit pour de courtes régates ou en croisières - pour ce qu'apporte justement votre féminité au milieu de la rudesse des efforts. »[2]

Être élégante

Pour Annie Van De Wiele, au début des années cinquante, la féminité rime avec le « désir de plaire ». Les couturiers conçoivent de nouvelles tenues pour les femmes qui naviguent, empruntant tant les codes vestimentaires réservés aux matelots – les hauts rayés – que ceux des dangereuses dames de mer – les corsaires. Les nouvelles coupes, comme « le pantalon ¾ » ou « corsaire », permettent d'allier l'élégance et les mouvements nécessaires lors des manœuvres, comme par exemple le fait de sauter à l'eau lorsque le petit dériveur ou l'annexe s'échouent sur la grève, sans pour autant tremper le bas du pantalon.

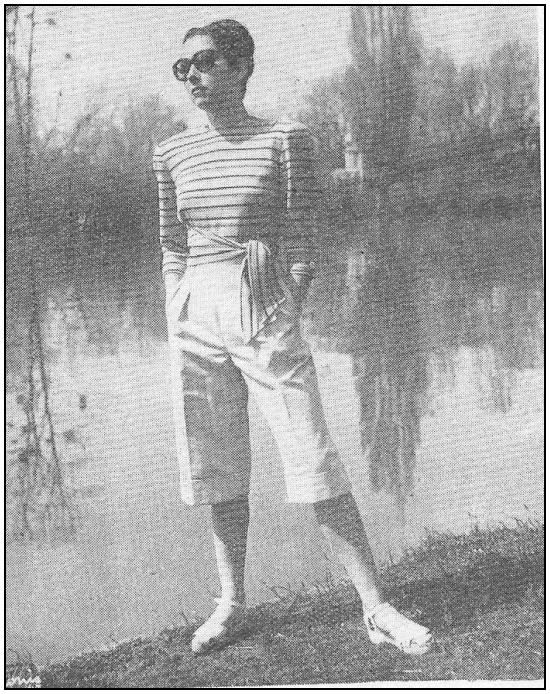


Figure 240 : « Tendances nouvelles de la mode féminine pour les sports nautiques : Minorque, corsaire en piqué jaune, sportshirt en jersey jaune bayadère », Photo Willy Ronis, *Le Yacht,* N° 3049, 1947, p. 391.

[1] « Claire Fountaine n'est pas une femme ! », *Bateaux*, N° 217, 1976, p. 149.
[2] Chantal LESRY-BOURDEAUX, *Manuel de l'équipière à bord*, …, *op. cit*., p. 19.

> On a beau dire que la meilleure mode à suivre est celle qui, tout à la fois, vous sied et répond à un besoin pratique, il faut reconnaître que si les couturiers ne s'ingéniaient à découvrir, sans cesse, des coupes nouvelles ou des détails plaisants, notre axiome ne vaudrait rien. [Entre le short et le pantalon long] s'introduit le corsaire, autrement dit un pantalon ¾. C'est une idée qui demande indiscutablement à être retenue pour le yachting – ce qui n'est pas étonnant puisque ce couturier pratique les sports pour lesquels il crée – car il est à remarquer qu'on en arrive toujours à retrousser le pantalon long jusqu'au milieu du mollet. […] Pour rentrer en ville ou faire escale, il sera agréable d'avoir à sa disposition, une de ces jupes fleuries très froncées, ajustées en deux secondes comme un tablier par un simple bouton à la taille, et qui restituent à la sportive toute sa féminité. [1]

Il s'agit donc, pour ces nouvelles épouses-équipières de croisière, d'allier au mieux les antagonismes des deux rôles. Les vêtements en sont les outils :

> La mode est souvent, l'été, aux pieds nus. Ce n'est pas toujours à conseiller. On se fait mal. Sur un bateau important on peut se blesser : taquets, filoirs de focs, ferrures, etc. Et puis à la longue, vous aurez froid et cela aussi est mauvais pour une équipière. Le cuir est prohibé à bord. Ayez donc des tennis bleus à semelles blanches, des chaussures de basket ou des petites bottes de caoutchouc avec, dedans, des socquettes ou de bonnes chaussettes de laines tricotées comme le pull. A la mer, vous vous sentirez bien avec ces chaussettes-là dans vos bottes. Rien n'est plus désagréable pour les hommes qui vous accompagnent – ou vous tolèrent – que de voir de pauvres mollets couverts de plaques violacées, et une fille étriquée, le dos rond, qui grelotte.[2]

Alors que le capitaine exhibe avec fierté les stigmates laissés par les manœuvres, le vent, la mer et le soleil sur son corps, - ne prend-il pas alors l'apparence d'un « vrai marin » ? -, l'épouse-équipière doit se méfier de ces marques, voire de ces déformations corporelles : « Si la croisière doit être longue, vous remettrez vos escarpins, ou chaussures de voyage, de temps en temps, afin d'éviter la déformation du pied et des ennuis au retour de vacances »[3]. Chantal Lesry-Bourdeaux recommande à ses futures consœurs de « prendre des précautions », de « se défendre avant » que les marques du soleil et du vent ne laissent des traces indélébiles sur la peau entraînant, à terre, un lourd handicap : « Un beau bronzage vous vaudra, pendant quelques temps, des félicitations ou des envieux. Mais une peau marquée de plaques, des cheveux en étoupe ou des crins raides, des mains déformées, deviendront vite un handicap. Si vous avez à entrer en rapport avec le public : guichets, réceptions, secrétariat, hôtesse ce sera plus gênant encore. »[4] Les crèmes de protection solaire font donc partie des outils de l'équipière, tout comme le couteau pliant et le démanilleur[5].

La supériorité de la cuisinière

Parmi les tâches incombant à l' « équipière idéale », la cuisine tient une place importante : « L'une des corvées primordiales de "l'Equipière" est celle de l'approvisionnement et de la cuisine... Les hommes n'ont qu'une idée très relative de la confection et de la composition d'un repas ! ... et c'est là votre utilité, je dirai même votre supériorité. »[6] Divers conseils sur les produits à embarquer, les quantités à prévoir et

[1] R. G. « Tendances nouvelles de la mode féminine pour les sports nautiques », *Le Yacht*, N° 3049, 1947, p. 391.
[2] Chantal LESRY-BOURDEAUX, *Manuel de l'équipière à bord …*, *op. cit*., p. 30.
[3] *Id.*, p. 34.
[4] *Ibid.*, p. 40.
[5] *Ibid.*, p. 32.
[6] Jacqueline PICARD, « Propos de l'équipière. Ne lisez pas, messieurs », *Le Yacht*, N° 3305, 1952, p. 392-393.

l'organisation des menus selon les conditions météorologiques sont donnés : « A l'aide de ces quelques renseignements, vous pourrez nourrir rationnellement votre équipage, avec des repas variés et équilibrés d'où sera banni tout aliment nuisible à une bonne digestion (c'est important). Leur forme physique en sera meilleure et vous aurez collaboré tout autant que le barreur ou le navigateur au succès final que je vous souhaite à tous. »

La fonction de cuisinier a, en effet, toujours été valorisée sur les navires : « S'il est un personnage qui a son importance à bord des bateaux, importance aussi grande que celle du navigateur, c'est bien le maître-coq. »[1] L'attribution de ce rôle à une équipière est vécue par Mme Jacqueline Picard non pas comme une contrainte mais comme une fonction maritime valorisante dans laquelle elle a, de par son expérience terrestre, un savoir-faire supérieur à celui des autres équipiers. Cet argument semble être de poids pour une femme souhaitant embarquer à bord d'un équipage d'hommes déjà constitué, comme en course-croisière. En 1954, Eliane Bardou s'indigne de l'accueil peu chaleureux des coureurs masculins à son égard : « Quelle horreur ! Vous avez une femme à bord ? Mais c'est pire que le diable ! Vous ne comprenez donc pas que la Mer appartient aux hommes, qu'il ne faut surtout pas permettre aux femmes de venir nous troubler et nous encombrer pendant une course de haute mer ! » :

> Voici un préjugé qui n'est plus de notre époque. Les femmes ne se sont-elles pas hissées, grâce à leur volonté et à leur courage, aux premières places du Sport, qu'elles partagent d'ailleurs avec vous, Messieurs. Il faut, pour qu'une femme mérite sa place à bord, tout en étant bon marin, qu'elle ait une excellente santé, qu'elle soit avant tout courageuse et forte, bien équilibrée, calme, possédant de la présence d'esprit, de l'expérience de la mer, et de la connaissance de la voile… Après cela, seulement, nous dirons qu'elle peut être bonne cuisinière ! Cela fait beaucoup, me direz-vous, pour une seule femme ! [2]

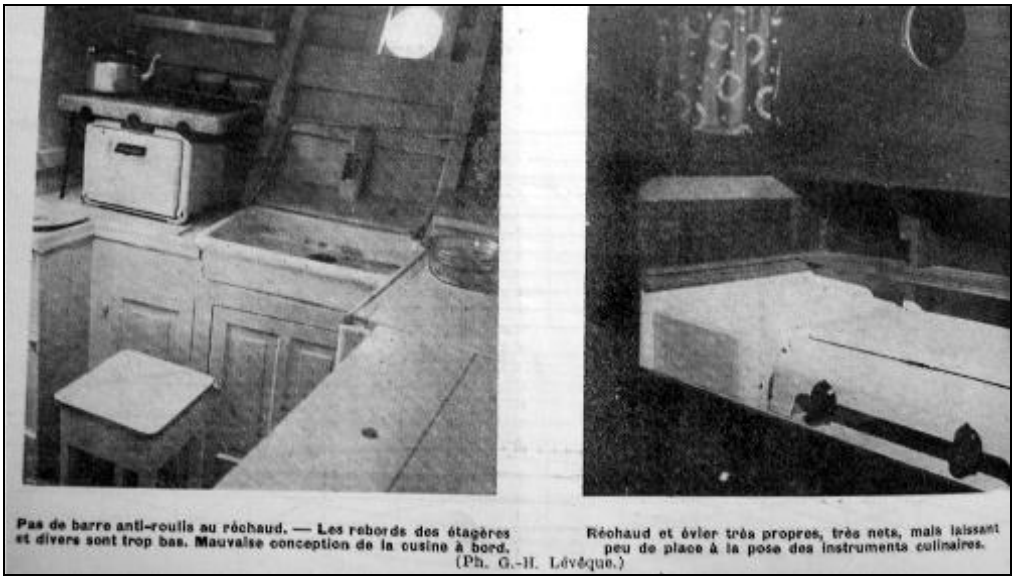
Pour s'introduire enfin, malgré les préjugés, à bord d'un équipage de course masculin, l'équipière doit posséder toutes les qualités, savoirs et savoir-faire d'un marin. Cependant, c'est en tenant uniquement les rôles de cuisinière et de ménagère qu'elle peut y rester, forte de ses savoir-faire spécifiquement féminins de « femme-fourmi ». C'est en maintenant l'ordre à bord, en tenant la pharmacie, faisant la liste des vivres, arrimant le matériel à l'intérieur et parfois conseillant l'équipage de son bon sens typiquement féminin qu'elle pourra répondre à la question : « Mais à quoi nous servira cette femme idéale sur un bateau ? » Elle doit alors renoncer d'elle-même à l'exécution de tâches identifiées comme plus masculines : « Je ne suis pas d'avis qu'une femme doive faire partie des quarts pendant la durée d'une course de haute-mer. S'il survient du mauvais temps, elle n'aura jamais la force nécessaire pour manœuvrer, changer une voile, prendre un ris, ou serrer au winch suffisamment une écoute de foc. »[3] Ainsi, c'est tout "naturellement" que les équipiers masculins laissent la place de « maître-coq » à la femme du bord. La complémentarité hiérarchique conjugale se coule à merveille dans celle de la société maritime.

L'importance donnée au rôle du cuisinier a une répercussion sur les aménagements intérieurs. Le coin cuisine, constitué d'un réchaud, de rangements et parfois d'un évier n'est plus situé dans le poste avant étroit, bas, et soumis aux mouvements du bateau. Il est placé près de la descente, dans un espace aéré, à grande hauteur sous-barrots, central, donc moins sensible au tangage. Le chapitre précédent montre que cette disposition intérieure est adaptée aux voiliers de course-croisière à bord desquels un équipage doit vivre plusieurs jours voire plusieurs semaines en autarcie. Elle se développe à partir des années trente dans une logique

[1] G.- H. LEVEQUE, « Le point de vue du maître-coq », *Le Yacht*, N° 3311, 1952, p. 536.
[2] Eliane BARBOU, « Une femme à bord ! », *Le Yacht*, N° 3431, 1954, p. 19.
[3] *Id.*

d'optimisation du « facteur humain » en course, logique dans laquelle la bonne nourriture joue une grande importance pour le maintien de la forme et du moral de l'équipage.

En croisière familiale, un discours se développe alors sur le perfectionnement de l'espace de la cuisine en lien avec son occupation par les femmes. Les différentes solutions techniques de la cuisine à bord sont discutées : faut-il adopter des réchauds fixes ou montés à la cardan ? Avec ou sans barre de roulis ? À gaz butane, à essence, à pétrole ou à alcool ?



Pas de barre anti-roulis au réchaud. — Les rebords des étagères et divers sont trop bas. Mauvaise conception de la cuisine à bord.

Réchaud et évier très propres, très nets, mais laissant peu de place à la pose des instruments culinaires.

(Ph. G.-H. Lévêque.)

Figure 241 : Les outils du maître-coq sont soumis à discussion. Photographies de G.-H. Lévêque, *Le Yacht*, N° 3311, 1952, p. 536.

L'image de gauche inspire les commentaires suivants : « Pas de barre anti-roulis au réchaud. Les rebords des étagères et divers sont trop bas ». Le verdict tombe : il s'agit d'une « mauvaise conception de la cuisine à bord ». Par contre, la photographie de droite montre un « réchaud et évier très propres, très nets, mais laissant peu de place à la pose des instruments culinaires »[1].

Cependant, le discours technique sur l'adaptation des outils de cuisine aux spécificités de la navigation est peu à peu délaissé par les yachtsmen laissant alors aux équipières reconnues comme plus compétentes la tâche d'aménager ces lieux qui leur sont dorénavant attribués : « Dans l'ensemble, j'ai remarqué que beaucoup de co-équipières se plaignaient de leur cuisine. Celles-ci étaient souvent conçues par des hommes et peu pratiques. Les multitudes de petits casiers et autres chausses-trappes ne sont pas toujours des astuces heureuses. Lors de la construction d'un bateau, cette question devrait être résolue par l'élément féminin du bord, dût-il, par la suite, endurer le résultat malheureux de certaines erreurs. »[2]

N'y a-t-il pas maldonne sur l'interprétation de la plainte des coéquipières ? Se plaignent-elles des installations techniques du coin cuisine ou bien du fait d'être assignées d'office… à l'office ? En effet, en cette période de définition des rôles conjugaux en croisière familiale, certaines femmes prônent un modèle égalitaire et mettent en garde les couples qui reproduiraient en mer l'organisation d'à terre :

> Au retour d'une délicieuse croisière, faite avec mon mari dans les Calanques, à bord de notre *Amphitrite* (plans Amiet), j'avais été frappée de constater que nombre de nos amis nous disaient d'un air d'envie : « *C'est vraiment extraordinaire, je voudrais bien*

[1] G.- H. LEVEQUE, « Le point de vue du maître-coq »..., *op. cit.*
[2] *Id.*, p. 537-538.

> *que ma moitié soit d'accord avec moi pour passer nos vacances sur un bateau, mais nous allons à la montagne cette année ».* La raison de ce malaise très répandu est si simple qu'on ne s'en rend pas compte en général. Madame ne veut pas aller à bord, parce qu'elle ne s'y amuse pas du tout. […] Mais trop souvent, quand une famille part en croisière, on s'attend à ce que Maman saute de joie à la pensée de faire des corvées dont elle est chargée à la maison 365 jours par an, et ce avec un matériel peu pratique qu'elle n'aurait pas chez elle, et dans un espace si restreint qu'elle a du mal à se tourner. [1]

Au début des années cinquante, cette yachtswoman anonyme analyse avec pragmatisme le problème de la désaffection des femmes pour la croisière : alors que pour le capitaine, les tâches à bord sont en rupture avec celles effectuées à terre, lui procurant un sentiment d'évasion et de liberté retrouvée, celles attribuées à son équipière correspondent – en pire – à celles de la vie quotidienne laissées à quai. Il n'est donc pas étonnant que « Maman, arrivant fourbue au port, ne conserve que de mauvais souvenirs de ce splendide week-end » et s'émerveille, de retour chez elle, devant « son frigidaire électrique flambant neuf, ses vastes armoires et les lits secs » :

> Il est tout de même malheureux que tant d'hommes pensent que les corvées culinaires sont l'apanage de la femme ! Ça flatte peut-être leur vanité, mais ce n'en est pas moins la cause des réticences féminines devant la croisière. Tôt ou tard, Madame se rend compte qu'elle peut refuser de partir. Dès lors, le cruiser familial reste au port et commence à se couvrir de verdure, cependant que papa, maman et les enfants vont à la montagne. […] Je ne prétends pas que le métier de capitaine ou de matelot soit toujours amusant. Dégager une ancre engagée ou chercher par nuit noire une marque de chenal qui vous fuit est quelquefois exaspérant ; Mais c'est autre chose que faire de la comptabilité, des papiers ou vendre des marchandises (ce que fait Papa toute la semaine) : c'est donc intéressant, tandis que la besogne de Maman à bord est exactement la même qu'à la maison : faire la cuisine, la lessive et s'occuper des enfants. [2]

Figure 242 : « A bord, Madame ne doit pas être astreinte aux mêmes corvées qu'à la maison », *Le Yacht*, N° 3331, 1952, p. 1029.

[1] « Comment faire des croisières même quand on est marié », *Le Yacht*, N° 3331, 1952, p. 1029.
[2] *Id.*

Figure 243 : « Pendant qu'il fait la vaisselle, elle peut s'initier aux secrets de la navigation », ***Le Yacht,*** **N° 3331, 1952, p. 1029.**

Les propositions faites par l'auteure pour remédier au problème posé par la désertion des femmes du bord familial, celles-ci ne souhaitant pas consacrer leur temps de loisir aux corvées domestiques, consistent d'une part à promouvoir leur accès aux savoirs et plaisirs de naviguer et d'autre part dans l'adoption d'une répartition égalitaire des tâches entre les époux formant l'équipage :

> L'excuse invariable de Papa, quant on met sur le tapis la « pluche » des pommes de terre, est qu'il faut qu'il barre, lève l'ancre et s'occupe de la navigation. Il admet, en grand seigneur, que toutes les choses qui font qu'il est agréable d'être à bord sont hors de portée de l'intelligence de sa pauvre femme. En réalité, le petit cruiser moyen a rarement besoin des services d'un matelot hautement qualifié et les principes de la manœuvre peuvent être facilement saisis par toute femme normale. Si un homme veut se donner la peine d'apprendre à sa femme à faire des nœuds ou à manœuvrer le changement de marche au lieu de prétendre avec un sourire béat que c'est trop calé pour un esprit féminin, s'il veut prendre sa part des questions de nourriture fastidieuses mais nécessaires et mettre la main à la vaisselle pour permettre à Madame de monter sur le pont prendre un poisson ou voir le soleil se coucher, peut-être la trouvera-t-il aussi mordue que lui de croisière. […] Il faut que le mari essaie de donner à sa femme une chance de se distraire à bord. Qu'il essaie de lui apprendre à tracer une route ou à jeter une ligne, pendant qu'il apprend à préparer un repas simple. Il n'aura peut-être plus que la moitié du temps pour pêcher et nager, mais, on peut parier à coup sûr qu'il larguera les amarres deux fois plus souvent. […] Nous aimons tous les deux les croisières et nous profitons de toutes les occasions pour partir un jour, une semaine, ou un mois. Il y a cependant une bonne raison pour que nous y prenions plaisir tous les deux. Nous partageons tout le travail du bord : navigation, manœuvre et cuisine. Nous rendant compte de l'importance d'une bonne cuisine, d'emménagements confortables, qui augmentent réellement les plaisirs de la croisière, nous mangeons bien à bord et y faisons régner l'ordre. Nous simplifions autant que possible les corvées ménagères, mais nous en partageons le minimum indispensable. […] C'est aussi simple que ça. Nous partageons les besognes ennuyeuses pour que chacun puisse avoir sa part des choses qui font d'une croisière, même courte, une belle aventure. Je recommande vivement ce système à tout homme dont la femme commence à avoir envie de faire autre chose, chaque fois qu'il parle de sortir avec la

> vieille baille. En dernière analyse, c'est Maman qui met un point final à la navigation, quand elle finit par raisonner et refuser de partir.[1]

Si l'épouse possède le pouvoir de résister à une organisation des tâches la confinant à la cuisine et au maternage en refusant d'embarquer (le mal de mères, plus communément orthographié « de mer », pouvant être un bon prétexte), l'époux possède celui de prendre la mer sans elle, seul ou entre amis. La relation égalitaire entre les époux, prônée par cette plaisancière heureuse en mer et en ménage (« Comment faire des croisières même quand on est marié ») est loin d'être partagée par tous les couples. Bien au contraire, des articles rédigés par d'autres yachtswomen prônent la spécialisation des femmes dans le rôle de cuisinière du bord.

Cette attribution sexuée est telle que des hommes comme des femmes souhaitent que la conception architecturale de la cuisine, et, par extension, de tout l'aménagement intérieur du voilier, soit laissée aux soins de spécialistes féminins. Rappelons que pour G.- H. Lévêque, « lors de la construction d'un bateau, cette question [la conception de la cuisine] devrait être résolue par l'élément féminin du bord, dût-il, par la suite, endurer le résultat malheureux de certaines erreurs »[2]. Après tout, dès lors que la fonction de maître-coq est attribuée d'office aux épouses en croisière familiale, l'organisation matérielle de ces aménagements ne concerne plus les hommes.

Diana Robinson propose quelques années plus tard la création d'une nouvelle profession féminine, « l'installatrice de yachts », « travaillant de façon indépendante », associant les compétences d'un architecte d'intérieur et celles d'un maître d'œuvre :

> Si l'acquéreur [d'un voilier d'occasion] consultait l'installatrice, il pourrait acheter en toute confiance, la garantie étant son refus d'entreprendre des plans d'emménagements sur un bateau n'en valant pas la peine. Passé cette épreuve, elle étudierait à fond l'installation désirée par le futur propriétaire, à qui ensuite les plans et les dessins seraient remis, avec un devis exact, sans malentendus, ni mauvaises surprises. Une fois approuvés, ou modifiés au besoin, l'exécution des travaux serait mise en route, surveillée de près, et le bateau, installé jusqu'au dernier détail, serait prêt à la date promise. [3]

Ce service aurait comme effet de promouvoir le yachting en incitant les « jeunes » à acheter des voiliers d'occasion véritablement conçus pour la navigation en croisière, et plus particulièrement la jeune fille qu'il faut maintenant considérer « non pas comme un être attaché à un autre (père ou mari), mais comme un être ayant des possibilités financières lui donnant le droit de choisir elle-même sa façon de se distraire »[4]. Plus encore, il s'agit de convaincre « la compagne de vacances pour la journée, pour la saison, ou pour la vie » :

> Prenons le cas le plus dur de la mère jeune et jolie de deux enfants, ayant un mari sportif, pas très fortuné (vous) dont elle partage les goûts, notamment le yachting. Vous avez un voilier d'environ 9 mètres hors tout, et vous aimez le voir bien entretenu. Les repas au restaurant coûtent chers. Sa journée commence donc à peu près de la même façon que chez elle (avec en moins, peut-être, la ressource d'une bonne ou d'une femme de ménage). Quatre lits à faire (non, madame, chacun le sien !), petit déjeuner ; elle le prépare parce que, généralement, cela donne moins de travail que de nettoyer après l'aide masculine (excusez-moi, Messieurs) ensuite, le ménage intérieur du bateau, pendant que vous et les enfants lavez le pont, ce qui vous amuse, avouez-le,

[1] « Comment faire des croisières même quand on est marié »…, *op. cit.*, p. 1029-1030.
[2] G.- H. LEVEQUE, « Le point de vue du maître-coq »…, *op. cit.*
[3] Diana ROBINSON, « Le yachting en France », *Le Yacht*, N° 3487, 1955, p. 9.
[4] *Id.*

> puisque cela vous change complètement de votre routine quotidienne du bureau et de l'école. […] Vous prenez la barre, vos voiles sont bien établies, bonne brise, beau soleil, avec une inspiration profonde vous sentez que la vie en mer est vraiment la seule possible (« Qu'est-ce qu'on fiche enfermé dans un bureau en ville, il faut être fou ! »). Mais pendant ce temps, votre femme a d'autres soucis ; elle meurt d'envie de monter sur le pont, elle aussi, de sentir le bateau lui obéir à son moindre geste, mais il faut éplucher les pommes de terre, préparer la salade, ce qu'elle fait avec bonne humeur et gentillesse parce qu'elle vous aime, et qu'elle veut vous voir profiter au maximum de vos vacances. Pourtant, elle en a autant besoin que vous. [1]

Cette analyse de la situation de la mère de famille à bord d'un voilier en croisière est identique à celle présentée précédemment. Cependant, alors que la yachtswoman anonyme prône quelques années auparavant un partage des tâches égalitaires, Diana Robinson n'entend pas changer le fonctionnement du couple mais, au contraire, l'adapter à la vie en mer. Si la jeune fille des années cinquante est considérée comme autonome, ne dépendant plus d'un père ou d'un mari, travaillant et choisissant ses loisirs, la chute de la description confinant la mère de famille à l'intérieur du navire rappelle que la conception hiérarchique et complémentaire du couple prévaut toujours : « Ne mérite-t-elle pas une cuisine bien installée, facile à tenir propre, avec suffisamment d'eau ? Vous la lui devez. En plus, l'esthétique de votre bateau s'en trouverait augmentée. Quelquefois, vous voulez quand même aller dîner à terre. Votre femme aimerait être aussi soignée et belle que toutes celles qui l'entourent et que vous regardez (entre nous) d'un œil coquin ! Mais lui avez-vous offert la possibilité de se mettre en valeur ? De redevenir celle que vous avez choisie entre toutes en lui procurant une douche d'eau douce […], une glace suffisamment longue pour qu'elle puisse se voir en entier […] ? »[2].

Pour Diana Robinson, seules des « femmes et jeunes filles sportives » peuvent prétendre au métier d'« installatrice de yachts » aménageant confortablement les voiliers, grands ou petits, comme le *Bélouga*. En effet, suivant une logique de différenciation sexuée des rôles et des goûts, seules des femmes pourraient comprendre d'autres femmes alors que les hommes, se désintéressant des questions féminines, seraient de ce fait incompétents pour y apporter des réponses adaptées.

Ces « installatrices » ne seraient pas de simples décoratrices d'intérieur. Elles ne concurrenceraient pas non plus les architectes navals mais compléteraient leur travail qui, souvent, néglige les *desiderata* féminins, suivant le modèle traditionnel du couple hiérarchique et complémentaire :

> Seul l'architecte saura étudier la coque, la mâture et le gréement de votre futur voilier, ou vous dessiner un yacht à moteur aérodynamique offrant le moins de résistance possible dans l'eau, et c'est encore lui qui sera votre conseiller quant au choix du moteur. Il y a bien des architectes qui ont le goût sûr, et qui ont conçu des intérieurs de bateaux aussi pratiques que beaux, mais je suis persuadée que, vers la fin de la construction, quand votre femme commence à y prendre intérêt, et à vouloir imposer ce que vous et l'architecte, avec des sourires indulgents, appelez « ses petites idées féminines », ce dernier ne désire qu'une chose – en finir et ébaucher le dessin de son prochain yacht. Pourquoi ? Parce que c'est un homme, et ce n'est pas son métier de savoir où votre femme voudrait mettre ses casseroles ou ses produits de beauté. […] Elle [l'installatrice] doit savoir adapter les idées de votre femme, en écartant avec tact celles qui ne seraient pas pratiques, en lui offrant une solution meilleure. Elle doit avoir vécu et navigué à bord des bateaux grands et petits, par tous les temps et tous les climats, ayant subi l'inconfort et le mal de mer. Elle doit comprendre les questions

[1] Diana ROBINSON, « Le yachting en France »…, *op. cit.*, p. 5-6.
[2] *Id.*

> d'aération, poids, gravité, étanchéité, et arrimage, ainsi que les avantages et les inconvénients de toutes les matières qu'elle peut être appelée à utiliser. Elle doit aider l'architecte à conserver ses belles lignes, malgré les exigences du confort, et le constructeur à économiser des heures de main-d'œuvre inutiles en suivant les travaux en cours avec des plans très détaillés et précis, afin d'éviter les erreurs qu'il faut toujours rectifier.[1]

Ainsi, la réponse apportée à la situation « inconfortable » des épouses en croisières, contraintes d'effectuer les tâches domestiques du bord dans un espace réduit, mouvant et humide pendant leurs vacances, consiste non pas à organiser le partage des tâches sur un mode égalitaire mais à augmenter le « confort » des installations ménagères qui leur sont réservées.

La société de consommation, apparue aux Etats-Unis à la fin du 19e siècle, conquiert dans les années vingt une large part de la société américaine, devenant ainsi une culture de masse redéfinissant le rôle de la femme : « La nouvelle ménagère, capable de rationaliser le travail domestique en temps et en efficacité, est en cela le symétrique de l'homme dans la production extra-domestique. »[2] Si les nouvelles installations ménagères permettent aux femmes de passer moins de temps à effectuer certaines tâches comme la vaisselle ou la lessive, elles ne les libèrent pas vraiment du rôle traditionnel domestique : le temps libéré est reporté sur d'autres activités comme, par exemple, l'éducation des enfants ou les courses. « La crise économique de la fin des années vingt révéla à quel point les schémas prétendument modernes étaient enracinés dans des perspectives anciennes sur la soumission des femmes et leur rôle de femmes au foyer. »[3] Cependant, le modèle idéalisé de la femme moderne américaine libérée se diffuse à l'étranger par le biais du cinéma, de la publicité et des produits industriels. Ainsi, les techniques ménagères qui apparaissent en France à la fin des années vingt - le premier Salon des arts ménagers a lieu en 1923 – se répandent rapidement dans les classes moyennes et supérieures : « En 1939, le progrès technique dans la maison est encore limité aux petits appareils. Mais l'image de la maison est changée, tout comme celle de la femme qui, le soir, doit apparaître souriante et attirante, parée et maquillée. En somme, les aspects culturels sont transformés, même si demeure la vision idéologique du rôle féminin. »[4] Dans les années cinquante et soixante, les appareils ménagers sont adoptés par l'ensemble de la population.

Transposé à bord des voilier de plaisance, ce nouveau « confort » est en fait la reproduction de celui laissé à terre : grande cuisine, four, frigidaire, eau courante, etc. Or, pour vraiment faire la cuisine en navigation, un aménagement semblable à celui de l'habitation terrestre ne convient pas : la grande cuisine ne permet plus de se caler à la gîte ; il est impossible de pomper de l'eau d'une main tout en faisant la vaisselle, sauf avec une pompe électrique qui, comme le réfrigérateur, consomme beaucoup trop d'électricité ; les équipets conçus sur le modèle des tiroirs d'à terre déversent leur contenu quand on les ouvre à la gîte ; l'aération de la cuisine est bien souvent insuffisante, etc.

Depuis, plus d'un demi-siècle s'est écoulé en plaisance ; celle-ci s'est fortement développée auprès des classes moyennes et supérieures ; les infrastructures portuaires construites dans les années soixante-dix pour accueillir la nouvelle flotte sont saturées. Cependant, la conception des aménagements intérieurs des voiliers de série obéit toujours à la logique de la répartition sexuée des tâches à bord.

---

[1] Diana ROBINSON, « Le yachting en France »…, *op. cit.*

[2] Luisa PASSERINI, « Société de consommation et culture de masse », p. 433-454 in : *Histoire des femmes en Occident. Le XXe siècle, Tome V,* Paris, Perrin, 2002 [1992], p. 438.

[3] Nancy F. COTT, « La femme moderne. Le style américain des années vingt », p. 145-163 in : *Histoire des femmes en Occident. Le XXe siècle, Tome V,* Paris, Perrin, 2002 [1992], p. 163.

[4] Luisa PASSERINI, « Société de consommation et culture de masse »…, *id.*, p. 441.

En effet, les équipes marketing des chantiers et les bureaux d'études d'architecture navale raisonnent selon une logique de réponse à la demande du client-plaisancier supposé vouloir toujours plus de confort à bord. Cette demande serait en fait sous l'influence des épouses – pas des « dames de mer », mais des novices -, censées désirer toujours plus de confort à bord et ne vouloir embarquer qu'avec de superbes équipements ménagers et d'immenses lits doubles dans leur nouvelle « caravane flottante ». Aujourd'hui, les Salons nautiques se succèdent chaque année, au cœur de l'hiver, et présentent invariablement à l'intérieur de voiliers disposés sur un plan toujours horizontal des cuisines démesurées et dignes de villas de luxe rutilant sous les néons, et des lits doubles trônant au centre de la cabine du propriétaire sans aucun rebord ou système anti-roulis. Ces voiliers ne sont pas considérés par leurs concepteurs comme vraiment adaptés à la navigation. Ceux-ci déplorent cette « dérive » architecturale tout en rejetant la faute sur les acheteurs. D'ailleurs, ces derniers sortant rarement en mer, il y a donc peu d'intérêt à leur proposer des bateaux faits pour naviguer ! Bien entendu, la conception de voiliers habitables uniquement sur un plan horizontal n'incite guère leurs utilisateurs à sortir du port.

La désaffection des architectes navals contemporains pour les aménagements intérieurs est de plus en plus vive. Ils préfèrent travailler sur l'adaptation à la croisière de carènes performantes issues de la course. La proposition de Diana Robinson n'a pas eu d'échos. Aucune femme navigatrice ne s'est spécialisée dans la conception d'aménagements confortables en mer. Ce travail est désormais laissé à la créativité de designers qui, parfois, comme Philippe Starck, revendiquent le fait de ne pas avoir d'expérience plaisancière. Il s'agit alors de « ré-enchanter » des aménagements conçus selon une disposition traditionnelle pour redonner de la valeur au produit industriel qu'est désormais le voilier. Le monde imaginaire du designer est néanmoins loin des préoccupations quotidiennes et singulières de chaque équipage familial désirant naviguer.

Les gouvernementalités associées à la conception et à la production des voiliers habitables se précisent : dans la période de l'après-guerre, les aménagements au confort domestique reproduisant sur mer les dispositifs matériels des rôles conjugaux d'à terre, participent effectivement au maintien de la hiérarchie conjugale au moment où l'égalité citoyenne est proclamée et où les couples découvrent ensemble la navigation à voile. La construction sociale d'un rôle d'équipière-ménagère subordonnée à l'autorité du capitaine écarte le danger des « dames de mer ».

Plus encore, l'association d'une recherche de confort intérieur à une demande féminine a pour effet de maintenir et de légitimer le modèle traditionnel de la relation conjugale hiérarchique et complémentaire confinant l'épouse dans la sphère domestique et l'excluant de la navigation. Ce type de relation hiérarchique s'appuie sur la conception d'une « nature » féminine forcément différente de celle masculine. Qu'en est-il dans les années soixante-dix, à l'heure de l'égalité conjugale et parentale ?

B. Une hiérarchie indissoluble dans l'eau de mer

Dès les années cinquante, le problème de la désaffection des femmes pour la navigation familiale a été analysé avec pragmatisme par quelques plaisancières. Néanmoins, dans la décennie suivante, leurs voix se sont tues dans la presse nautique et leur proposition de répartition égalitaire des tâches à bord n'a pas été suivie. Au contraire, le rôle d'équipier,

traditionnellement associé au masculin suscite chez d'autres plaisancières la peur de perdre leur féminité et les pouvoirs qui y sont associés. Les pionnières des années vingt et trente comme Ella Maillart, Hermine de Saussure et Virginie Hériot ne présentent pas un modèle de féminité compatible avec une vie conjugale. Après-guerre, la formation des femmes au rôle d'équipier dans les écoles de voile et sur les bateaux familiaux est aussi celle de la construction du rôle de l'épouse-équipière-maîtresse de maison nautique, associant le nouveau rôle nautique à celui conjugal. Dans les années soixante-dix, les femmes obtiennent la majorité conjugale et parentale. Comment cette nouvelle définition des rôles d'épouse et de mère se traduit-elle sur l'eau ? Si, à terre, la hiérarchie conjugale laisse place à un modèle égalitaire, la hiérarchie maritime distinguant un chef de bord commandant son équipage n'est pas abolie.

En superposant l'organisation maritime à celle du couple, la navigation familiale a eu pour conséquence de renforcer les propriétés attribuées aux femmes dans le modèle de couple hiérarchique. La grande majorité des architectes rencontrés, tout comme les plaisanciers naviguant avec des femmes non-initiées, soutiennent que des toilettes et une cuisine aménagées selon des normes de confort terrestre sont des éléments exigés par les femmes pour monter sur un bateau. Les qualités nautiques de ce dernier restent des préoccupations masculines. Pourtant, les femmes initiées jeunes à la navigation ne tiennent pas ce discours. La hiérarchie conjugale peut-elle se dissoudre à bord ?

1) Des femmes capitaines : la révolution à bord ?

Les années soixante-dix furent propices à la redéfinition des rôles d'autorité des hommes et des femmes. Quelques femmes prennent le rôle de chef de bord sur des bateaux d'école de voile. Mais que se passe-t-il quand l'équipage est familial ? Aujourd'hui, le rôle de chef de bord est occupé à 90 % par des hommes. Où sont passées les filles de plaisanciers initiées à la navigation depuis plus d'un demi-siècle ?

Si peu de chefs de bord féminins

Le Centre nautique des Glénans (CNG), association créée en 1947, a eu un rôle majeur, en France, dans la formation nautique des nouveaux postulants à la croisière ainsi que dans le développement de la conception de voiliers peu coûteux et marins. L'enseignement nautique qui y est dispensé repose sur une « logique d'apprentissage partagé » : « Il s'agit d'apprendre tous ensemble, en échangeant et transmettant le savoir et les expériences de chacun. La responsabilité de l'enseignement est très vite confiée à des stagiaires des premières années, voire à de nouveaux arrivants chez qui on a repéré des compétences particulières. »[1] Des formations théoriques sont dispensées l'hiver et les éditions successives du *Cours des Glénans* permettent de fonder une « culture » nautique commune à l'ensemble des « Glénanais ». Des moniteurs bénévoles et « permanents » - « sorte de professionnels de la gestion du bénévolat »[2] - assurent la formation des stagiaires. Ils peuvent occuper le rôle de chef de bord d'un bateau en croisière et celui de chef d'escadre, ce dernier ayant la

[1] Fabrice GELIN, *Le Centre Nautique des Glénans, histoire d'une utopie pragmatique*, Mémoire de DEA : Sociologie historique et comparée du politique : Paris X – Nanterre : 1998, p. 13.
[2] *Id.*, p. 20.

responsabilité tant de son propre bord que de celle des autres voiliers associés à l'escadre, ceux-ci ayant par ailleurs leur propre chef de bord.

Le recrutement des chefs de bord bénévoles est un souci constant pour l'association qui connaît un succès croissant dans les années soixante et soixante-dix. Dès les débuts de l'association, des femmes font des stages au CNG. Elles représentent donc, tout comme les stagiaires masculins, des moniteurs potentiels. En 1965, la revue *Glénans* consacre un article à la question des « chefs de bord féminins »[1] qui semblent alors trop rares – une seule femme est chef de bord… On y apprend que quelques femmes ont endossé le rôle de chef de bord dans les années quarante et cinquante : « Les noms des anciennes ne figuraient plus que dans quelques mémoires. On se souvenait que trois ou quatre avaient exercé du temps où les "Glénanais", colosses de deux mètres et plus subsistaient de la pêche à la baleine, raison pour laquelle ce mammifère a disparu de nos contrées. Bien, sûr, d'autres, depuis, ont commandé un Chose, un Cotre ou un Dogre à la journée ou bien ont été chef de bord de Mousquetaire ; mais le grand saut n'en demeure pas moins d'être chef de bord en croisière-école. » Pierre Petit-Jean regrette que les stagiaires féminins préfèrent au poste de chef de bord embarqué ceux, à terre, de « maîtresse de maison » responsable de la propreté, du rangement et de la cuisine d'un des centres à terre, de monitrice encadrant de petits voiliers à la journée ou de « chef de centre » responsable de l'organisation et de la sécurité d'un des différents centres du CNG. Il soutient que parmi toutes ces bénévoles, nombreuses seraient celles qui pourraient être chef de bord en croisière-école. Contactées, ces femmes expliquent les raisons de leur refus, dicté par deux catégories de difficultés : d'une part celles « qui procèdent d'un niveau technique et théorique à atteindre, ainsi que celles inhérentes à une relative faiblesse physique » et d'autre part « celles occasionnées par des problèmes humains, plus particulièrement : les composantes de la personnalité féminine lui permettent-elle d'assurer le commandement ? Une femme peut-elle commander des matelots sans être ridicule ? ».

Contrairement à leurs rares consœurs de l'après-guerre fortes de leur nouvelle égalité civile, les Glénanaises des années soixante s'excluent elles-mêmes du rôle de chef de bord. Elles pensent ne pas être assez légitimes vis-à-vis de l'équipage pour endosser l'autorité liée à cette fonction, ne s'estimant pas assez formées ni assez expérimentées – « La raison majeure de mon refus est le piètre niveau de mon expérience et surtout de mes connaissances théoriques »[2]. Il est vrai qu'elles ont eu nettement moins d'opportunités que leurs homologues masculins d'expérimenter dans leur vie quotidienne, familiale et professionnelle, l'exercice de la responsabilité : « J'avais peur de cette responsabilité trop grande pour mes connaissances, peur de ne pas savoir réagir raisonnablement face à une situation météorologique alarmante »[3] ; « Un manque de confiance en soi quand on se rend compte de toutes les connaissances et qualités qui sont nécessaires pour faire un bon "Maître après Dieu" »[4].

Les garçons, habitués dès leur naissance à s'identifier à un rôle d'autorité à travers la figure paternelle, mettraient une distance entre la fonction sociale qui leur est demandée de prendre et son occupation dans la réalité. Les filles interrogées, au contraire, mesurent l'écart indépassable entre la fonction idéalisée et la façon dont elles peuvent l'occuper :

> Si je crois la femme capable d'être bonne barreuse sur tous types de bateaux, bonne régatière sur les bateaux légers, même bon chef de quart en croisière, je la crois par contre peu apte à la fonction de chef de bord. Elle s'analysera d'avantage, aura plus tendance à mesurer de façon plus sévère, peut-être même plus lucide, ses capacités et, pour cela, à reculer devant des responsabilités encore inhabituelles chez elle. [5]

[1] Pierre PETIT-JEAN, « Chefs de bord féminins », *Glénans*, N° 44, 1965, p. 38-41.
[2] Michèle AMEDEO citée par Pierre PETIT-JEAN, « Chefs de bord féminins », *Glénans*, N° 44, 1965, p. 38-41.
[3] Colette VIDAL citée par Pierre PETIT-JEAN, « Chefs de bord féminins », …, *id.*
[4] Armelle LESS citée par Pierre PETIT-JEAN, « Chefs de bord féminins » …, *ibid.*
[5] Maryvonne LEFALCHIER citée par Pierre PETIT-JEAN, « Chefs de bord féminins », …, *ibid.*

> Etre entièrement responsable de la vie de cinq ou six individus… c'est un fait qui n'effleure pas beaucoup de garçons.[1]

Si ces femmes ne s'estiment pas aptes à assurer la fonction de chef de bord, ce n'est pas à cause de leurs qualités moindres mais en raison de leur crainte à assumer les responsabilités liées au rôle. L'une évoque aussi la responsabilité éthique développée en plaisance, et notamment au CNG. La « responsabilité de la vie » de ses équipiers est une notion que j'ai qualifiée précédemment d'utopique, le droit maritime définissant le capitaine comme responsable de la sécurité du navire et de son équipage et non pas de la vie de ces derniers. Cependant, pour ces femmes, l'idée de la responsabilité de la vie n'est pas neutre.

Les historiens de la maternité, des femmes et du féminisme montrent que c'est justement sur la fonction de procréation des femmes que s'est constitué le modèle du couple conjugal hiérarchique et complémentaire après la Révolution française. D'elles dépend la vie des enfants et donc des futurs citoyens. Leur corps et leur temps doivent ainsi être entièrement consacrés à cette fonction : donner la vie. Leur rôle social est défini par cette responsabilité. Au cours du siècle, la maternité est donc exaltée et le rôle d'éducatrice valorisé. Entre les deux guerres, la baisse de la natalité suscite un renforcement du rôle maternel et l'avortement est sévèrement réprimé. Dans les années cinquante, les femmes enfantent : c'est le baby-boom. Même si elles travaillent, ce sont elles qui sont tenues responsables des soins aux enfants. Dans les années soixante, les injonctions médicales et éducatives de plus en plus nombreuses et fortes redéfinissent les bonnes façons de porter un enfant, d'accoucher et de l'éduquer : « En vérité, les mères assument des responsabilités de plus en plus accablantes »[2] conclut Yvonne Knibiehler.

Y aurait-il eu un malentendu entre la notion de responsabilité éthique du chef de bord telle qu'elle est développée après-guerre par des acteurs masculins de la plaisance appartenant à des milieux sociaux et idéologiques très différents[3] et la réception qu'en ont faite les femmes ? Cette responsabilité éthique, différente de celle juridique, semble convenir aux hommes, ou, du moins, ne pas les effrayer. En effet, dans le modèle du couple traditionnel, si la femme est responsable dans son corps de la procréation, l'homme, qui la représente socialement, est donc lui aussi responsable de la vie. C'est lui qui donne son nom aux enfants et qui exerce une autorité sur sa femme comme sur ses enfants. La notion de responsabilité « de la vie » se situe sur des plans très différents selon l'appartenance de sexe : social pour un homme, corporel pour une femme. Non socialisée, cette responsabilité paraît angoisser les femmes interrogées aux Glénans dans les années soixante : la distance au rôle, le jeu–je de rôle, n'est pas instaurée. Qu'en est-il aujourd'hui ? La sociologue Cécile Le Bars montre que l'expérience de la maternité change le rapport au risque des navigatrices de la course au large, mettant souvent un terme à leur carrière. [4]

Pierre Petit-Jean rétorque aux femmes qu'elles ont autant de compétences que les postulants masculins puisqu'elles ont suivi une formation nautique identique. De plus, il rappelle que les chefs de bord de croisière-école sont sous la responsabilité d'un "super-chef de bord", le chef d'escadre : « C'est un compagnon d'arme plus expérimenté qui vous donnera confiance. » Enfin, il souligne que l'autorité attribuée au chef de bord, dans la tradition maritime, est, en dernier ressort, indépendante de ses compétences effectives. En

[1] Armelle LESS citée par Pierre PETIT-JEAN, « Chefs de bord féminins » …, *op. cit.*
[2] Yvonne KNIBIEHLER, *La révolution maternelle..., op. cit.*.
[3] La notion de « responsabilité de la vie de l'équipage » est défendue tant par le CNG créé par des résistants et prônant une démocratisation de la navigation à voile et donc l'idée d'une égalité entre les classes et entre les sexes en rupture avec le yachting d'avant-guerre associé à un loisir de l'élite bourgeoise et aristocratique, que par Jean Merrien, nom de plume de René de la Poix de Fremenville qui développe dans ses ouvrages une conception traditionnelle hiérarchique des rôles de l'homme et de la femme.
[4] Cécile LE BARS, *« Ensemble-séparés » : les carrières des navigatrices de course au large…, op. cit.*

effet, l'équipage doit obéir à son capitaine et ne cherche pas à le mettre dans l'embarras si ce dernier n'abuse pas de son autorité : « On n'a pas affaire à un équipage qui cherche à chahuter son chef de bord comme une classe sa maîtresse d'école. On ne discute pas le commandement en mer ; c'est à terre qu'on remettra en cause la hiérarchie sociale. Vous pouvez avoir des scrupules à commander, l'équipier n'en aura pas à obéir ; il n'est pas venu pour cela. »

L'auteur se montre bien optimiste vis-à-vis du statut des femmes dans la société maritime. Il idéalise cette dernière en supposant que l'ordre maritime peut transcender celui terrestre, la hiérarchie en vigueur à terre s'effaçant au profit de celle en mer. L'ordre maritime serait-il si fort qu'il ferait disparaître la différence des sexes ? En mer, les équipiers perçoivent-ils un "chef de bord féminin" ou bien une "femme chef de bord" ?

L'ambiguïté demeure profondément, tant du côté des hommes que des femmes. En effet, en plus de l'angoisse liée à la prise de responsabilité, des Glénanaises interrogées évoquent leur peur de perdre leur féminité dans l'exercice du commandement : « J'étais très choquée par le fait qu'une femme donne des ordres à des hommes. Je ne voyais guère une femme accéder au "grade" de chef de bord en restant féminine et agréable »[1] ; « Il y a des cas de femmes masculines et il n'y a plus de questions »[2]. Comment être chef de bord, pour une femme, sans devenir pour autant « masculine », c'est-à-dire, pour elles, « prendre l'aspect d'une brute » ?

Dans ces conditions, il leur apparaît alors « tellement plus facile d'obéir, de se laisser entraîner que de commander »[3], « d'agir ou d'exécuter un ordre que de le donner »[4], non pas tant en raison de la difficulté technique et physique du commandement ou bien de la charge de responsabilités qui y est attachée mais bien parce qu'il s'agit alors, pour ces femmes, de réinventer un modèle de féminité et plus précisément une réponse singulière aux questions « qu'est-ce qu'une femme ? » et « qu'est-ce qu'être une femme ? ».

Les réponses apportées tant par l'auteur de l'article que par l'une des stagiaires interrogées consistent à transposer les qualités attribuées alors à l'idée de la féminité (faiblesse physique, rayonnement humain, douceur, bonne humeur souriante, beauté, calme, esprit de camaraderie, pédagogie, savoir déléguer et rendre service) au rôle du chef de bord associé traditionnellement à des qualités masculines (force physique, force de caractère, voix forte, mauvaise humeur, attitude de supériorité, tout faire soi-même). Ces réponses ne déconstruisent pas les représentations sexualisant les traits de caractère : bien au contraire, elles les réifièrent.

Ainsi, Pierre Petit-Jean estime que pour une femme chef de bord, la situation est différente de celle d'un homme car « sa faiblesse devient une force : faisant d'avantage agir ses équipiers, elle est amenée à être plus exigeante vis à vis d'eux. Ils s'engagent ainsi tous dans l'effort commun d'une façon plus homogène ; l'équipage peut être mieux soudé ». De plus, pour « faire un bon chef de bord, il faut une certaine force de caractère, un certain rayonnement humain ; ce n'est pas donné à tout le monde mais un fait est là : celles qui l'ont été sont "moult féminines" et ont su le rester à bord sans avoir à prendre un air de matrone pour commander ». Enfin, « la chef de bord n'a pas besoin de crier pour se faire obéir, mais plutôt elle devra rester elle-même. En effet, l'autorité du chef de bord se nourrit de l'admiration de ses équipiers. Or, nous ne pouvons admirer une femme qui n'est pas féminine, même si elle pèse cent cinquante kilogrammes et déhale un Cotre à la nage. Alors, que "la" chef de bord fasse un effort et si elle est jolie, tant mieux pour l'équipage ! ».

Les six commandements de Colette Vidal aux chefs de bord féminins mettent en avant les qualités toutes féminines qui peuvent être transposables dans un rôle d'autorité sans y perdre sa féminité : « 1- avoir une compétence nautique et savoir l'enseigner ; 2 – avoir de

[1] Colette VIDAL citée par Pierre PETIT-JEAN, « Chefs de bord féminins » …, *op. cit.*
[2] Dady ALBERT citée par Pierre PETIT-JEAN, « Chefs de bord féminins » …, *id.*
[3] Colette VIDAL citée par Pierre PETIT-JEAN, « Chefs de bord féminins » …, *id.*
[4] Armelle LESS citée par Pierre PETIT-JEAN, « Chefs de bord féminins »…, *op. cit.*

l'esprit de décision ; 3 – savoir commander, organiser, donner des ordres précis, mais : avec le sourire calmement, sans crier, sans air supérieur ou bougon ; 4 – faire beaucoup appel aux bras de son équipage ; 5 – être soignée ; 6 – avoir de la volonté, de la camaraderie, un esprit de service toujours en éveil, etc… pour que les jours coulent paisibles dans cette croisière idéale et que vous régniez "benoîte sur ce pacifique empire". »[1] Le rôle de chef de bord redessiné ici est féminisé, emprunt des qualités traditionnellement attribuées aux femmes.

Une nouvelle conception de la relation d'autorité

À la fin des années soixante, la question de l'autorité en mer, et notamment celle du chef de bord, est directement abordée dans la revue *Glénans*. Il ne s'agit pas de remettre en cause la hiérarchie maritime distinguant un chef de bord et un équipage mais plutôt de s'interroger sur « la relation chef de bord-équipier »[2] et tout particulièrement sur les abus de pouvoir.

Pierre Mendel distingue « l'autorité rationnelle », conférée par la société, « admise par l'ensemble du groupe », de celle « irrationnelle », c'est-à-dire du pouvoir et de l'aura attachés à cette fonction. Alors qu'auparavant l'autorité du chef de bord était incontestée, quelle qu'était la façon singulière de chaque capitaine à l'exercer, l'« autorité irrationnelle », c'est-à-dire liée à la personnalité du chef de bord, est maintenant questionnée. L'attitude d'un capitaine qui « joue le rôle de "chef de bord-Dieu" » n'est plus acceptée, du moins aux Glénans, en 1969. Les arguments avancés sont de type pédagogique :

> Cela se traduira par le maintien total du mystère de ses intentions, dans l'inaptitude à expliquer les options qu'il choisit, les manœuvres qu'il entreprend, dans le maintien des équipiers au rôle partiel d'exécutants. Il est possible qu'il atteigne ainsi des sommets d'auto-satisfaction, mais il est probable qu'il déterminera un équipage assez passif, équilibré dans les circonstances moyennes, mais dont la cohésion éclatera dans une circonstance grave. […] Du côté des équipiers, la tendance générale sera toujours d'accepter à priori le « chef de bord-Dieu » : il est difficile de participer à moitié et, si l'impulsion n'est pas donnée par le chef de bord, l'équipier renoncera à participer à la vision d'ensemble, accomplira en général poliment son rôle partiel, en poursuivant, solitaire, son rêve intérieur, peut-être du bord qu'il prendra en étant à son tour « un chef de bord-Dieu ». [3]

Au contraire, si le chef de bord n'abuse pas de son autorité, c'est-à-dire s'il ne se prend pas pour Dieu, il fera participer son équipage, discutant avec lui de ses intentions, des différentes options qui se présentent, « donnant à chacun l'occasion d'utiliser ses connaissances propres après avoir décelé les qualités particulières de chacun ». De grandes satisfactions pédagogiques seront au rendez-vous ainsi qu'une forte cohésion de l'équipage qui pourra l'aider lors de situations difficiles ou bien dans le cas « où lui-même subirait une défaillance ou un accident ».

Dans cette nouvelle conception de l'autorité, le chef de bord ne craint pas les équipiers plus compétents que lui dans certains domaines. Leur savoir n'est plus une menace pour son autorité, bien au contraire : « Après tout, n'est-ce pas ce que fait tout meneur d'hommes ? » Il ne s'agit pas, pour le chef de bord, de tout faire tout seul sur le bateau,

[1] Colette VIDAL citée par Pierre PETIT-JEAN, « Chefs de bord féminins » …, *op. cit.*, p. 41.
[2] Pierre MENDEL, « L'autorité et le bateau », *Glénans*, N° 57, 1969, p. 51-52.
[3] *Id.*

d'incarner la « tête » de l'équipage, les équipiers n'étant que les « bras » ou « le lest » nécessaire à la bonne marche du navire, mais plutôt de constituer une équipe forte des compétences de chacun. Pour Pierre Mendel, ce fonctionnement de groupe correspond à celui d'un équipage de haute mer où « les connaissances de base essentielles sont à peu près acquises par chacun et l'autorité du chef de bord ne peut plus être que rationnelle. Mais leur apport peut prendre une nouvelle dimension en devenant l'expression de leurs talents, de leur style propre. Et là aussi on dépasse le simple programme de navigation. »[1]

Pourtant, ce n'est pas l'organisation préconisée dans la « bible », nom donné par les Glénanais au célèbre *Cours de navigation.* Toutes les éditions, de l'après-guerre à aujourd'hui, prônent une organisation hiérarchique dans laquelle le chef de bord, définitivement seul à être responsable devant la loi, doit tout contrôler et superviser. Si les talents de chacun sont bien entendu appréciables en mer, un « bon équipier » doit avant toutes choses savoir obéir et ne pas prendre d'initiatives sans en référer au « seul maître à bord après Dieu ». La conception de l'organisation sociale prônée dans la « bible » est fortement attachée au rôle du « chef de bord-Dieu ».

La disparition du chef de bord tombant à la mer, laissant seul son équipage, est considérée par Jean Merrien comme un des évènements de bord les plus graves : « Mais il est un cas particulier, de la plus grande gravité et relativement fréquent : le propriétaire est le seul à bord à savoir naviguer ; en faisant quelque sottise, par beau temps (par mauvais temps, s'il est conscient, il s'est amarré), il se fiche à la mer… *Ses passagers ne sauront pas manœuvrer pour s'approcher de lui.* »[2] La gravité de cet évènement est également soulignée dans *Le Cours des Glénans*. Aujourd'hui, le droit maritime stipule que seul le chef de bord est considéré comme garant de la sécurité du navire et de l'équipage. Les équipiers, livrés à eux-mêmes, sont supposés ne pas être en mesure de ramener le bateau à bon port. Or, en 1969 Pierre Mendel propose une alternative à cette conception de la sécurité liée à la hiérarchie. Le chef de bord n'incarne plus la sécurité. Il a un rôle de passeur de savoir et savoir-faire, de maïeuticien nautique. Si le capitaine est défaillant ou est victime d'un accident, les équipiers sont capables de le relayer.

Cependant, le rôle alternatif de chef de bord défendu par Pierre Mendel n'a pas eu d'échos en plaisance. Naviguer seul, même accompagné, reste aujourd'hui le mode de navigation très majoritairement pratiqué.

Sa représentation de « l'autorité rationnelle » se rapproche du rôle de « chef de bord féminin » imaginé dans la revue *Glénans* quelques années auparavant. En effet, hormis les charmes supposés des chef-fe-s de bord, versants féminins de l'abus de pouvoir relevant plus de « l'autorité irrationnelle » que « rationnelle », les qualité qui y sont développées sont proches du rôle « rationnel » du chef de bord : pédagogie, délégation des tâches, respect des autres, esprit de camaraderie.

Cette conception visant à gommer la hiérarchie à bord au profit d'une relation égalitaire est considérée aujourd'hui par certains juristes, par le biais de notions comme « la garde en commun » ou le « contrat d'équipage »[3], comme une solution au problème de la responsabilité juridique du seul chef de bord. En effet, tant que la juridiction maintien celui-ci comme unique responsable devant la loi des faits et gestes de ses équipiers et de la « chose » qu'il est censé garder seul, il n'y a aucune raison pour que l'organisation hiérarchique en croisière amicale et familiale change, et donc pour que la « désaffection des femmes » pour la navigation cesse. Ces dernières, de par la logique hiérarchique, sont en effet placées d'office comme équipières de leur compagnon et donc exclues de la navigation conçue « pour un homme seul ».

[1] Pierre MENDEL, « L'autorité et le bateau »…, *op. cit.*
[2] Jean MERRIEN, *Plaisir de la mer (initiation à la croisière),* Paris, Denoël, 1955, p. 194.
[3] Jérôme GUIZIOU, *La responsabilité civile en navigation de plaisance…, op. cit.*

Des femmes chefs de bord à partir des années soixante-dix ?

Dans les années soixante-dix, en France, des voix s'élèvent pour demander que l'égalité citoyenne soit vraiment étendue à tous, et en particulier aux femmes. Irène Théry considère que ce n'est qu'à partir de 1975 que le principe d'une relation conjugale égalitaire est reconnue par la loi française : « Ce n'est que dans les années 1950 que la puissance maritale fut progressivement démantelée, non sans de vifs débats ; ce n'est qu'en 1970 que la puissance paternelle fut abolie et remplacée par l'autorité parentale, introduisant un principe de codirection de la famille jusqu'alors considéré comme "impossible" ; ce n'est qu'en 1972 que fut établie l'égalité des filiations naturelles et légitimes, bouleversant la notion même de famille ; ce n'est qu'en 1975 que le nouveau divorce par consentement mutuel transforma le sens même du mariage en le contractualisant. »[1] Qu'en est-il de cette nouvelle égalité en plaisance ?

> Ces dernières années, on s'est habitué un peu partout à voir des femmes naviguer de façon autonome et responsable : quelques unes traversent l'Atlantique en solitaire, des équipages féminins régatent, les filles sont admises à l'Ecole de Chefs de Bases Nautiques de Concarneau. Aux Glénans, cet état d'esprit n'est pas nouveau. Le C. N. G. est ouvert aux filles très largement et depuis toujours. On leur demande d'avoir 18 ans minimum, et aux garçons seulement 17. Mais à cette nuance près, les filles forment une part importante de la population des stages. Et pourtant, au printemps 1974, on fit la constatation que le nombre des filles ayant eu des responsabilités importantes d'encadrement : chef de bord, chefs de base, était très restreint : 16 en quatre années, en face de très nombreux encadrants masculins. [2]

Marie-Claude Carbonnel, chef de bord, et Maria Deurbergue, équipière, s'interrogent alors sur les raisons de l'absence de filles chefs de bord aux Glénans. Elles laissent la parole à sept Glénanaises ayant occupé ce rôle : toutes soulignent des difficultés, liées tant à leur éducation – « La cause profonde est, me semble-t-il, la façon dont les femmes sont élevées. Il est rare encore de voir des femmes avoir de nombreuses initiatives et responsabilités surtout avec des hommes sous leurs ordres. Elles n'ont pas l'habitude de mener une équipe, de commander »[3] ; « Je me souviens très bien que je n'aurais jamais eu l'idée de prendre un bord de côtre si Hélène Viannay [épouse de Philippe Viannay, fondateur du CNG] ne me l'avait pas proposé un beau jour »[4] ; « L'appréhension féminine à sortir de son rôle traditionnel semble plus vivace que la méfiance des hommes – du moins aux Glénans »[5]-, qu'à la résistance des autres Glénanais, chefs de bord et stagiaires masculins et féminins – « En fait, actuellement au club, les éléments masculins ne semblent pas prêts à laisser leur place »[6] ; « Si la réaction des équipiers a été bonne, celles des autres chefs de bord le fut moins. Au début, surpris de voir une fille et "astuces" bien masculines. Puis, tous trois se sont choisis leur équipage (filles mignonnes, ou rigolotes, mecs grandes gueules, gros bras,

[1] Irène THÉRY, *La distinction de sexe…, op. cit.,* p. 575-576.
[2] Marie-Claude CARBONNEL et Maria DEURBERGUE, « Les femmes chefs de bord », *Glénans*, N° 81, 1975, p. 36-39, p. 36.
[3] Anne-Marie LAURENT citée par Marie-Claude CARBONNEL et Maria DEURBERGUE, « Les femmes chefs de bord »…, *id.*
[4] Odile MALARTIC citée par Marie-Claude CARBONNEL et Maria DEURBERGUE, « Les femmes chefs de bord »…, *ibid.*
[5] Dominique MONGARDÉ citée par Marie-Claude CARBONNEL et Maria DEURBERGUE, « Les femmes chefs de bord »…, *ibid.*
[6] Danielle DEPIERRE citée par Marie-Claude CARBONNEL et Maria DEURBERGUE, « Les femmes chefs de bord »…, *ibid.*

grands rires) me laissant le "rebut" : les plus âgés et les plus timides. […] J'ai également, l'an dernier, rencontré cette réaction de rejet. Chef de centre au Trieux […]. Cette méfiance du stagiaire à l'égard d'une fille chef de centre je l'ai vue en Corse »[1] ; « Théoriquement, il n'y a pas de barrage et filles et garçons sont apparemment et souvent logés à la même enseigne. En réalité, me semble-t-il, les difficultés commencent dès le début, dès le premier stage et elles se situent à deux niveaux : à terre et en mer. A terre, les filles et les garçons ne se voient pas toujours attribuer les mêmes tâches, […] En mer, "Laisse-moi faire, tu n'es pas assez forte" […] »[2] ; « Je ne crois pas qu'aux Glénans il y ait un "barrage" plus sévère pour les filles […]. Par contre, il y a également très peu d'encouragements »[3].

Toutes soulignent que le rôle de chef de bord ne demande aucunement des qualités physiques ou bien des savoirs propres aux hommes dont les femmes seraient dépourvues. Elles déclarent n'avoir jamais été gênées, dans l'exercice de leur fonction, par un manque de force physique – « Le chef de bord travaille plus avec sa tête et ses sens qu'avec ses muscles »[4] - ou bien par une déficience en savoir-faire comme le bricolage : en tant que chef de bord, leur rôle n'est pas d'exécuter par elles-mêmes toutes les tâches du bord mais bien d'identifier les choses à faire et de déléguer leur réalisation aux équipiers – « Il ne s'agit pas pour moi de *pouvoir* faire mais de *savoir* utiliser à bon escient la force des autres… »[5]. Par contre, elles disent devoir acquérir une plus grande expérience que leurs homologues masculins avant de pouvoir devenir chefs de bord afin d'asseoir leur légitimité : « Pour conquérir le droit au pouvoir, les femmes doivent faire "leurs preuves" de façon plus évidente que les hommes. Ainsi, elles se forment plus longuement et intensément avant de se lancer dans la grande aventure d'être "chef". Elles désirent avoir la plus grande expérience possible afin qu'aucune "faute" ne puisse être imputée à leur qualité de femme. Parce que, là comme ailleurs, la femme est réputée moins capable, moins douée, expérimentée, costaud…, toutes les raisons sont bonnes. »[6]

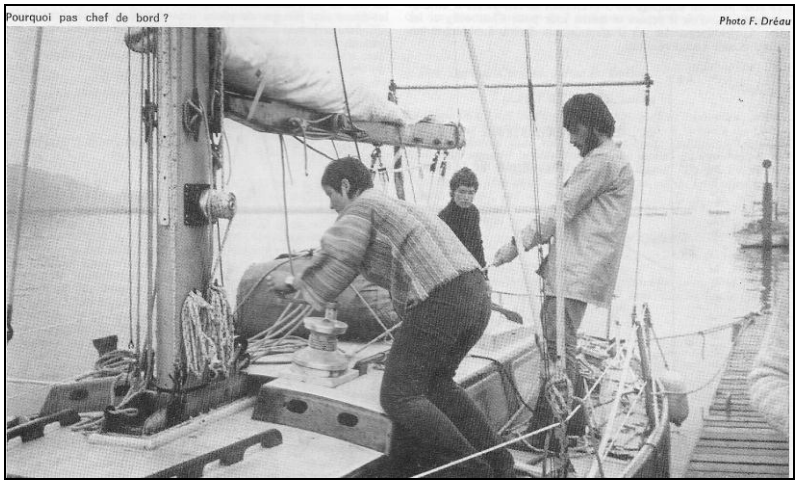


Figure 244 : « Pourquoi pas chef de bord ? », Photo F. Dréau, *Glénans,* N° 81, 1975, p. 36.

[1] Dominique NOUGUIER citée par Marie-Claude CARBONNEL et Maria DEURBERGUE, « Les femmes chefs de bord »…, *op. cit.*
[2] Florence BOUFFANAIS citée par Marie-Claude CARBONNEL et Maria DEURBERGUE, « Les femmes chefs de bord »…, *id.*
[3] Dominique MONGARDÉ citée par Marie-Claude CARBONNEL et Maria DEURBERGUE, « Les femmes chefs de bord »…, *ibid.*
[4] Danielle DEPIERRE citée par Marie-Claude CARBONNEL et Maria DEURBERGUE, « Les femmes chefs de bord »…, *ibid.*
[5] Florence BOUFFANAIS citée par Marie-Claude CARBONNEL et Maria DEURBERGUE, « Les femmes chefs de bord »…, *ibid.*
[6] Danielle DEPIERRE citée par Marie-Claude CARBONNEL et Maria DEURBERGUE, « Les femmes chefs de bord »…, *ibid.*

La conception du rôle de chef de bord développée par ces femmes entre en concurrence avec le modèle alors incarné par le héros de la voile française, Éric Tabarly[1]. En 1964, il gagne la Transatlantique anglaise. Dans les décennies suivantes, il forme sur ses bateaux plusieurs générations d'excellents coureurs au large selon une méthode très différente de celle prônée par les femmes chefs de bord, adeptes de l' « autorité rationnelle ». À bord, son enseignement ne passe pas par la parole mais par l'exemple qu'il incarne. Pour son « élève » Olivier de Kersauson, « Tabarly n'a jamais appris la voile à personne, mais il y a initié tout le monde, ce qui est profondément différent. Le côtoyer n'était pas l'accès à une école, mais à un mode de vie, à une manière très particulière, très belle, de réagir, de penser la mer »[2].

Cependant, bien au-delà de la manière d'être à bord d'un homme hors du commun, ce sont deux théories de la pédagogie, deux conceptions du rôle du maître qui s'affrontent à travers la médiatisation de ses navigations. L'académicien et navigateur Jean-François Deniau, à l'occasion de la disparition du héros, exprime clairement son attachement à la figure forte de l'autorité hiérarchique comme seul mode légitime de transmission des savoirs, à bord comme à terre :

> Il y a quelques temps, on redécouvrait, comme une révolution, qu'apprendre à lire, écrire, compter, était peut-être utile. Aujourd'hui, on s'aperçoit avec surprise mais sondages d'opinion à l'appui, que l'autorité des parents serait plutôt nécessaire. Il n'y a rien de plus difficile en ce pays, semble-t-il, que de constater l'évidence. La meilleure éducation, c'est l'exemple. Le comportement de ceux qui vous entourent directement est la première leçon de vie. Elle doit vous permettre de savoir naturellement ce qui se fait, ou ne se fait pas. […] Eric Tabarly, qui ne parlait pas beaucoup, montrait. Il nous faut ceux qui montrent.[3]

Doté d'une force physique exceptionnelle qu'il cultive, Éric Tabarly montre qu'il est capable de mener seul d'immenses voiliers. La conception d'un « chef de bord-héros » - à défaut d'un « chef de bord-Dieu » -, menant son navire en solitaire, est alors entérinée en plaisance pour longtemps. Si l'idée d'une « démocratisation » de la plaisance est communément attribuée à la victoire d'Éric Tabarly en 1964 - bien que ce dernier s'en défende et renvoie ce développement aux voiliers bon marché de Jean-Jacques Herbulot et à la formation dispensée au Centre nautique des Glénans -, la médiatisation de ses exploits et de « la » figure du « marin » qu'il incarnait permet de maintenir, au tournant des années soixante-dix, la conception d'une organisation sociale du bord fondée sur une autorité forte du capitaine-époux.

Si aujourd'hui les femmes chefs de bord aux Glénans sont plus nombreuses, elles restent cependant largement minoritaires : « Les Glénans, qui suivent avec précision la féminisation des équipages depuis 1998, annoncent 39 % de filles à partir du second niveau, 29 % au troisième et seulement 20 % en formation moniteurs. »[4] Une ancienne stagiaire des Glénans ayant également suivi la formation de l'École des chefs de base dans les années quatre-vingt se rappelle les difficultés qu'elle a eues parfois à faire respecter son autorité de chef de bord vis-à-vis de stagiaires masculins du fait de son appartenance de sexe : « Je ne vais quand même pas obéir à une femme ! »[5], s'est-elle entendue dire. Ces dernières

[1] Stéphanie JOSSO, « La figure d'Eric Tabarly et le développement de la plaisance française. Naissance et évolution d'un mythe »…, *op. cit.,* p. 61-67.
[2] Olivier de KERSAUSON, *Mémoires salées*, Paris, Robert Laffont, 1985, p. 52.
[3] Jean-François DENIAU, « Donner l'exemple », *Le Figaro Magazine*, Samedi 20 juin 1998, p. 13.
[4] Monique VINCENT-FOURRIER et Josselyne-France BELIEU, « Femmes, on vous aime ? », *Loisirs nautiques*, N° 369, 2002, p. 57.
[5] Entretien réalisé en 2008, à mon domicile.

décennies, les femmes désertent les ponts des voiliers-école : « Deux enquêtes menées par cette association [le CNG], respectivement en 1983 et 1998, ternissent également l'optimisme des dirigeants favorables à la féminisation. En fait, après une embellie, la tendance serait plutôt à la baisse : en 1983, 57 % d'hommes et 43 % de femmes semblaient représenter un échantillonnage significatif des stagiaires, mais voilà qu'en 1998, les chiffres affichent une courbe indiquant une désaffection des femmes pour la voile (67 % d'hommes et 33 % de femmes). »[1] Comment expliquer cette désaffection féminine croissante ? Est-ce l'écart se creusant entre l'idéal égalitaire et le renforcement de la hiérarchie maritime ? J'ai pour l'instant développé les conditions de l'accès des femmes aux rôles d'équipier et de chef de bord. Il s'agit maintenant de s'interroger sur la place donnée aux mères et aux enfants en croisière. L'anthropologue Françoise Héritier montre que la maternité est le principal obstacle aux relations de sexe égalitaires et la cause de la domination masculine. L'autorité parentale est-elle partagée en mer ?

2) Mère en mer

Dès les années soixante, les formateurs du Centre nautique des Glénans se posent la question de la pratique de « la voile en famille », les jeunes stagiaires étant devenus parents. Claude Rougevin-Baville raconte son expérience de responsable des activités nautiques à la Maison familiale de la Pointe-des-Pois, à Camaret, en 1962. Confronté à un public familial différent de celui se présentant aux stages organisés par les Glénans, il se rend compte qu'il ne peut pas enseigner la navigation de la même manière. En effet, avant toutes choses, « les familles viennent pour passer des vacances agréables et se reposer ». De plus, le moniteur doit tenir compte des relations particulières existant entre les parents et leurs enfants :

> Une mère de famille n'est pas particulièrement rassurée de voir son fils de douze ans dans une Caravelle qui essaie de quitter une plage battue par des rouleaux « monstrueux » ; une autre donnera son adhésion à une promenade ensoleillée et la retirera au premier banc de nuages ; il arrive aussi que les pères soient blessés dans leur amour-propre d'avoir à capeler une brassière de sécurité et d'être vus dans cet accoutrement par des baigneurs qu'ils ne connaissaient d'ailleurs pas du tout. Si un bateau reste au bord de l'eau, à tosser durement, rien ne sert de crier : l'équipage, même s'il comprend, refusera d'obéir devant des enfants à un ordre qui ressemblera un peu trop à une algarade. [2]

Ce responsable des activités nautiques organisées dans un cadre familial se rend compte que les femmes et les hommes à qui il dispense son enseignement nautique sont aussi impliqués dans des relations parentales. Ils occupent donc aussi, en plus de leur rôle de stagiaire, celui de père ou de mère. La société attend d'une mère qu'elle soit responsable de la santé et de la sécurité de ses enfants : elle peut donc s'opposer à une sortie en mer qui représente, à ses yeux, un danger potentiel ; de la même façon, il est attendu qu'un père tienne une place d'autorité vis-à-vis de ses enfants : il peut donc refuser de se soumettre à un ordre ou à une pratique qui nuirait à son autorité. De plus, si ces parents souhaitent apprendre à naviguer, ils ne désirent pas pour autant retourner à l'école et sacrifier des vacances familiales faites pour se détendre, s'amuser et passer du bon temps avec leurs enfants. Si l'enseignement

[1] Monique VINCENT-FOURRIER et Josselyne-France BELIEU, « Femmes, on vous aime ? »…, *op. cit.*
[2] Claude ROUGEVIN-BAVILLE, « La voile en famille », *Glénans*, N° 32, 1963, p. 5-6.

nautique aux familles n'est pas aisé, qu'en est-il des spécificités de la croisière avec des enfants ?

De jeunes enfants qui sont mieux à terre

Le développement de la navigation en famille à partir des années de l'entre-deux-guerres s'accompagne d'une définition des rôles de chacun. Si le chef de famille est capitaine, son épouse et ses enfants ont le statut d'équipiers ou de matelots. L'épouse-équipière est, le plus souvent, également maîtresse de maison nautique ou hôtesse de bord. Qu'en est-il du statut des filles et des fils, selon leurs âges, à bord ?

Dans les années cinquante, Jean Merrien fait l'apologie de la croisière familiale liant les deux époux dans une relation conjugale idéale : « Les femmes ! Les équipières de croisière ! […] Tout cela, elles le font avec plus d'éclat et de charme, plus de beauté vigoureuse, plus d'égalité d'humeur, plus de bonne volonté (il faut montrer, n'est-ce pas, qu'une femme est à la hauteur), plus de respect envers ce mari devenu capitaine (entre les mains duquel sont les vies peut-être, sûrement la réussite de l'expédition), plus de gentillesse camarade qu'on ne vit jamais. »[1] Sa conception de la croisière familiale idéale est en fait plutôt conjugale. Les enfants paraissent apporter plus de soucis que de bonheur en navigation. Il déconseille d'entreprendre des croisières familiales de plus de quelques heures avec des jeunes enfants de moins de douze ans, « ceci pour deux raisons principales : ils ont froid à la mer, et ils s'ennuient ; alors, ou bien ils se mettent à "remuer", ce qui est insupportable et parfois dangereux, ou bien ils se tassent dans un coin comme de pauvres chiots, tristes et frissonnants. De toute façon, ils n'y prennent, en général, pas un plaisir durable, et ne peuvent servir à rien… qu'à faire trembler chaque fois qu'ils vont en abord »[2].

Les jeunes enfants n'apprécient généralement pas la navigation et ne sont pas en sécurité à bord : ils sont source d'inquiétude pour les parents et compliquent la tâche du capitaine garant de la sécurité de tous les membres de l'équipage. Plus âgés, adolescents, ils peuvent s'intéresser à la navigation et aider à la manœuvre. Cependant, en fratrie, leurs disputes nuisent à la bonne ambiance du bord :

> La même expérience m'a montré que, entre onze et quinze ans, *un* enfant est charmant, plein de zèle, plus mûr qu'à terre, mousse utile et en général agréable, mais que *deux* enfants, quels qu'ils soient, se montraient très souvent odieux et inefficaces. Odieux, parce qu'ils se disputent sans cesse. Ayant recréé leur univers enfantin, ils y réintroduisent cette dispute, qui est une des règles du jeu, pour eux sans désagrément véritable, mais qui, pour les adultes, transforme le bord en champ de bataille, la bonne humeur en hargne et la belle croisière en corvée familiale ; car, comme à la maison, il faut gourmander, départager, séparer, apaiser. Zut ! La pauvre plaisancière y perd le repos moral, et le plaisancier, dont les nerfs sont déjà tendus par les responsabilités, s'exaspère. Inefficaces, parce que, au nom du « pourquoi moi ? » ou du « pourquoi pas moi ? », ou bien ils laissent chacun à l'autre la « corvée », ou bien ils se battent pour l'accomplir. [3]

La promiscuité du bord peut peser aux enfants qui n'ont pas, comme à terre, la possibilité d'échapper au contrôle des parents. Il s'agit donc de leur créer, aux escales, des

[1] Jean MERRIEN, *Possession de la mer…, op. cit.,* p. 106.
[2] *Id.*, p. 107-108.
[3] *Ibid.*, p. 108.

« échappatoires », afin d'éviter « l'enfer » : « En somme, on transporte en vacances, sur quelques mètres carrés, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, le revers de la médaille familiale. Si l'on ajoute que la fatigue accroît l'énervement… il n'y a plus qu'à nommer le bateau *Père-Fouettard,* ou *Bourreau de Parents* ; en vérité, les deux conviendraient tour à tour. »[1]

Ce n'est que vers quinze ou seize ans que « les garçons » peuvent devenir de véritables équipiers, utiles à la manoeuvre - l'auteur ne parle pas des filles. Vers vingt ans, ils sont mêmes « bien plus agréables et unis à bord qu'à la maison », plein d'admiration pour la figure paternelle renforcée du statut de capitaine. Le père peut alors faire profiter sa femme et ses grands enfants du « bienfait physique de l'air vif, de l'existence saine et un peu brutale, des changements d'horaires et d'habitudes », de « l'effet moral de la beauté » du paysage marin ainsi que de la transmission de valeurs propres à la vie en mer : débrouillardise, énergie et courage.

Plus encore, de même que le couple conjugal est resserré par les rôles de chacun à bord, « la "cellule humaine" qu'est votre famille sera raffermie par le souvenir de la cellule humaine qu'est l'équipage »[2]. Pour Jean Merrien, c'est le respect de la hiérarchie qui fait le liant de la "cellule humaine famille–équipage". Si parfois l'autorité du capitaine crée des « petits différends » avec sa famille-équipage, elle est cependant garante de la sécurité de tous et donc appelée « à la persistance éternelle ».

Il reste qu'avant que ses enfants soient de grands adolescents, l'épouse du capitaine voit son rôle s'aggraver singulièrement, la charge en devenant « écrasante » :

> Si vous devez ajouter [en plus de la fonction de matelot], des fonctions de nurse, de … garde-chiourme parfois, de juge de paix, d'avocat devant le tribunal paternel (payée de l'ingratitude des deux parties, et aussi du juge), alors, zut, ce peut être trop. Je sais que des échecs de croisière, des dégoûts de la plaisance sont venus de là (aussi sous la forme « même l'été, cette smala ! »), bien plus que de la mer, de la voile, du bateau, des efforts physiques, du petit courage parfois nécessaire et même des « étés pourris ». J'y ai insisté, parce que, dans d'autres ouvrages, forcé d'être bref sur ce point, j'ai pu paraître présenter la navigation familiale comme idyllique. Non. Sans reparler des enfants trop jeunes qui, au-dessous d'une douzaine d'années, ont froid, s'ennuient, ne sont pas encore saisis par l'emprise marine, il faut oser dire que cette navigation familiale *au complet* n'est pas toujours heureuse, ni même sage. [3]

Pour vraiment amener les dames à la mer, l'auteur se rend compte qu'il convient de ne pas trop leur en demander… Déjà qu'elles doivent renoncer à un certain confort domestique pour effectuer leurs nouvelles tâches de ménagères et de cuisinières nautiques tout en se tenant prête à bondir sur le pont comme matelot lorsque le capitaine l'exige, leur confier, de surcroît, la charge de la surveillance et des soins aux enfants, c'est exposer le projet de croisière familiale à un échec certain. De plus, pourquoi s'encombrer d'enfants se disputant, s'ennuyant, se mettant dans des situations dangereuses et n'étant d'aucune utilité ni auprès de leur père, à la manœuvre et à la navigation, ni auprès de leur mère pour les travaux domestiques. Ils représentent en fait une gêne, voire une entrave à la navigation puisqu'ils inquiètent et énervent leur père déjà accablé par des responsabilités et des tâches liées à son rôle de capitaine et mobilisent leur mère de sorte que celle-ci est moins disponible pour mener à bien son double rôle d'équipière-hôtesse de bord.

C'est pourquoi Jean Merrien recommande de laisser les jeunes enfants à leur grand-mère, de les envoyer en camps de vacances, ou alors d'inviter un adulte qui servirait tant de « paratonnerre » aux disputes familiales que « de "main" pour la manœuvre », rendant à

[1] Jean MERRIEN, *La mer aux dames*…, *op. cit*, p. 224.
[2] Jean MERRIEN, *Possession de la mer*…, *op. cit*., p. 111.
[3] Jean MERRIEN, *La mer aux dames* …, *id.,* p. 225.

l'épouse son « rôle normal de second, de matelot ou d'hôtesse »[1], selon les moments de la journée.

Quand les mousses sont du bord

Dans les années soixante-dix, les représentations attachées à l'enfance, à l'éducation et aux relations parents-enfants changent. Pour la première fois, un enfant barrant le voilier de croisière est présenté en couverture de la revue *Bateaux*. « Les jeunes aussi »[2] font partie de l'équipage. Beaucoup de jeunes mères travaillent : la navigation en famille leur permet de retrouver leurs enfants et, en quelque sorte, de renouer avec le modèle de la mère au foyer tout en le réinterprétant dans un contexte nautique emprunt de nouveauté et d'exotisme.

De plus en plus de jeunes parents formés à la navigation, comme par exemple les anciens stagiaires des Glénans, souhaitent trouver une alternative à la garde grand-parentale : « Il n'est déjà pas très facile de se séparer de ses enfants quelques heures pour courir une régate ou pour passer un après-midi en dériveur. Il peut paraître insurmontable de les emmener pour une croisière de quelques jours. […] Confier les enfants à une grand-mère compatissante, cela représente de multiples avantages mais la difficulté réside essentiellement dans la recherche de la grand-mère et des "contreparties" imposées par la "transaction". D'une façon générale, les enfants coûtent assez cher à louer et l'affaire peut rarement être traitée plusieurs années de suite. »[3]

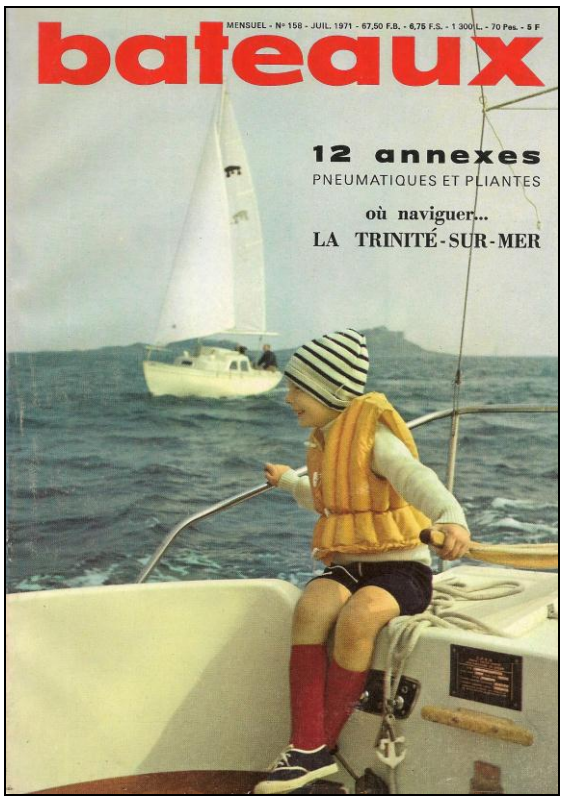


Figure 245 : « Les jeunes aussi », photo de Joëlle Merle, *Bateaux*, N° 158, 1971.

[1] Jean MERRIEN, *La mer aux dames*…, *op. cit*, p. 226.
[2] « Les jeunes aussi », *Bateaux*, N° 158, 1971.
[3] Pierre DAUMEZON, « Croisière avec ou contre les enfants », *Glénans*, N° 64, 1970, p. 23-24.

À l'aube des années soixante-dix, une des solutions proposées consiste, pour les jeunes parents, à louer une maison et un bateau avec un groupe d'amis ayant eux-mêmes des enfants : les couples naviguent tour à tour en laissant leur progéniture à terre, gardée alternativement par les parents en attente de naviguer. Cette solution communautaire, bien qu'économique, présente néanmoins des difficultés : « Passer quinze jours de vacances avec ses enfants peut tenter certains mais, dans le cas décrit, il y a aussi les autres enfants ; donc, il n'est pas question de passer quinze jours avec *ses* enfants mais avec *des* enfants et a priori cinq fois plus nombreux que les siens, en moyenne. »[1]

Une autre solution consiste à louer un bateau, en couple, avec ses enfants : « Nous avons fait une croisière familiale en Atlantique avec deux de nos filles âgées de 7 et 6 ans ». Pierre Daumezon semble tout à fait satisfait de cette expérience à bord d'un *Écume de mer* - voilier construit en 1969 sur un plan Finot et Cordelle, d'une longueur de 8 m :

> On peut souligner tout de même que l'expérience montre que l'on navigue beaucoup plus que l'on ne pourrait le croire : douze heures par jour si l'on veut. Finalement, les enfants s'habituent fort bien à vivre sur un bateau et cela ne pose pas de problème même pour la sécurité. On doit leur montrer, dès le début, comment être toujours amarré, même dans le cockpit. Une « life-line » est la bienvenue dans la mesure où ils peuvent se déplacer librement sans danger sur le pont. Evidemment, la brassière est de rigueur pratiquement dès que le bateau fait plus d'un nœud, même si les enfants savent nager. [2]

Si la longue traversée de douze heures s'est bien passée, ce n'est pas parce que les enfants des années soixante-dix sont devenus tout d'un coup beaucoup plus sages et amarinés que ceux de la génération précédente, ou bien que *l'Écume de Mer*, élu bateau de l'année en 1975, offre un confort de navigation si exceptionnel que n'importe quel enfant s'y sente bien, ne s'y ennuie pas et n'ait pas le mal de mer. La réussite d'une croisière avec enfants comportant de longues navigations tient surtout à la présence, à leurs côtés, d'un adulte.

Des petits tyrans

Les remarques de Pierre Daumezon, Glénanais père de famille, touchent à la sécurité de ses filles sur le pont. Il ne dit rien de la sécurité à l'intérieur du bateau, qui n'est pourtant pas moins importante que celle au dehors, ni de la répartition des rôles dans le couple. Il est fort probable qu'il se soit occupé de la navigation et des manœuvres pendant que sa compagne prenait soin des enfants. En effet, il ne semble pas au fait des difficultés de la vie quotidienne à bord d'un petit voilier avec des enfants puisqu'il recommande d'effectuer des croisières semblables avec un bateau encore plus petit et un nombre d'enfants supérieur : « Il est certain que trois enfants et deux adultes seraient presque aussi bien sur un Mousquetaire [plan Herbulot de 1964, 6 m 50 de longueur], le prix de revient serait alors beaucoup plus faible. »[3]

Pourtant, bien que « chaque yachtsman père de famille souhaite faire naviguer ses enfants », les difficultés de la navigation avec ceux-ci dans un tout petit voilier dit de croisière familiale, en vogue dans les années d'après-guerre, étaient clairement identifiées par les capitaines de l'époque : « Tous les petits bateaux dont nous parlons sont trop petits pour recevoir des chandeliers et des filières qui constituent un garde-fou. Il faut donc garder les petits dans la cabine ou le cockpit. C'est très difficile à partir de six ans, il est vrai qu'à cet

[1] Pierre DAUMEZON, « Croisière avec ou contre les enfants » …, *op. cit.*
[2] *Id.*
[3] *Ibid.*

âge, en vrais enfants de sportifs ils sauront déjà nager, c'est tout de même une semi-imprudence que d'embarquer pour une croisière de jeunes enfants sur de si petits yachts. Les enfants sages sont l'exception à cette règle. »[1] Tant pour leur sécurité que pour la tranquillité des autres membres de la croisière, la présence de jeunes enfants sur un petit voilier n'est pas conseillée. Si, avant six ans, les enfants sont censés accepter plus facilement le fait de rester dans la cabine, rien n'est dit non plus au sujet des heures qu'ils y passent, entre virements de bord, disputes, repas et envies d'aller aux toilettes. Ces difficultés sont tues car elles ne concernent pas directement le capitaine mais plutôt son équipière-mère de famille.

Les problèmes liés à l'ennui des enfants et aux inévitables tensions du huis clos familial sont indirectement évoqués par Pierre Daumezon lorsqu'il conseille les navigations en escadre avec un ou plusieurs bateaux embarquant aussi des enfants : « Les enfants apprécient beaucoup, comme les adultes (mais eux n'ont pas besoin de l'Irlande pour cela) un petit mouillage près d'un bateau ami à qui l'on rend visite et qui navigue de concert avec vous. »[2] Naviguer avec de jeunes enfants n'apparaît plus comme une contrainte peu conciliable avec la réussite d'une croisière en couple pour ce père de famille. Par contre, il semble que la navigation avec des adolescents soit considérée comme plus difficile, sans doute à cause du problème particulier de l'autorité du capitaine-chef de famille pouvant alors être remise en cause : « Il est bien évident que l'on envisage ici des croisières familiales avec des enfants et non des adolescents de douze ans et plus. »[3]

Quelques années plus tard, un couple de Glénanais prend la plume pour raconter son expérience de navigation familiale « avec un mousse de quinze mois » : « Cet article est plutôt destiné aux anciens Glénanais, guettés par la paternité (ou la maternité) et désespérés de ne plus pouvoir faire de croisière, tant que leur progéniture est incapable de reprendre le génois. Laissez tomber vos scrupules car l'expérience que nous avons tentée cet été (après bien d'autres) s'est révélée positive même si elle fut parfois fatigante. »[4] Le ton adopté est différent, l'article étant co-signé par les deux parents et non plus par le seul capitaine-père de famille. Les difficultés propres à l'embarquement d'un jeune enfant sont alors décrites avec détail. Il s'agit, pour les parents, de ne plus laisser leur fille à sa grand-mère pendant plusieurs semaines comme l'été précédent. Le bateau choisi, un *Armagnac*, plan Harlé de 8 m 60 de longueur, est plus vaste afin d'accueillir « 8 kg de bébé [qui] correspondent à 40 kg de bagages » : « Il fallait donc prévoir deux couchettes pour elle : une pour dormir, l'autre pour y entreposer ses affaires. » Le bateau permet de loger « les affaires de quatre adultes et d'un enfant, ainsi que les vivres. Il nous restait beaucoup de place après le rangement dans ce bateau équipé de façon standard, sans filets supplémentaires ».

La solution apportée par le couple à la difficulté de naviguer avec un enfant est d'embarquer « un couple d'amis peu expérimenté ». Ainsi, peu au fait de la navigation, c'est tout naturellement que ces derniers laisseront la joie des manœuvres aux deux parents, les soins à l'enfant leur revenant. En effet, « nous avons vite découvert qu'en dehors des heures de sommeil, notre mousse immobilisait tyranniquement quelqu'un pour son service. Cloîtrée d'autorité dans sa couchette pendant les manœuvres, elle protestait vigoureusement jusqu'au moment où elle réussissait à se saisir de la règle de Cras ou de tout autre instrument de navigation pour jouer. […] Tout le monde s'est adapté rapidement à la barre en commun avec Gwénaëlle et éventuellement son ours, ce qui n'est pas évident pour les débutants ».

[1] Dr. A. L. PÉCUNIA, *Conseils pour choisir votre bateau selon vos goûts et vos moyens*, Paris, Société d'Editions Géographiques Maritimes et Coloniales, 1950, p. 55.
[2] Pierre DAUMEZON, « Croisière avec ou contre les enfants » …, *op. cit.*
[3] *Id.*
[4] Françoise et Jean-Luc JEUNHOMME, « Maman les p'tits bateaux…ou comment naviguer avec un mousse de quinze mois », *Glénans*, N° 87, 1976, p. 35-37.

Les auteurs de *l'Encyclopédie pratique du bateau* mettent également en garde leurs lecteurs contre l'idéalisation des croisières avec enfants et prennent leur distance avec la déclaration d'Anita Leslie affirmant « qu'un bateau est une nursery idéale » :

> Reste à savoir si le nouveau-né est indispensable à bord d'un petit bateau de croisière. […] Attention aux traumatismes marins […]. Les parents découvrent ce qu'enfants en mer veut dire : « Nous trouvons toujours que la vie en mer avec des enfants aussi petits est plus dure que nous le pensions. Ils exigent l'attention d'un adulte dès l'instant où ils se réveillent ». […] Après les bébés du tour du monde, les enfants un peu plus grands des croisières côtières posent des problèmes d'une autre espèce. Les enfants à bord constituent parfois un grand malheur frappant ceux qui ont le privilège d'être propriétaire de quelques marmots et lurons en culottes courtes. De deux choses l'une, ou ils s'ennuient en mer et c'est triste pour tout le monde, ou ils s'y amusent follement et ce n'est pas spécialement drôle pour vous car, avec l'imagination au pouvoir, ce sont de grands cataclysmes qui se préparent : tournevis dans les engrenages du guindeau, inversion de la polarité du goniomètre, et bien sûr chutes à la mer, doigts écrasés, ou brûlures consécutives au renversement d'une casserole d'eau bouillante. [1]

Si le goût des enfants pour la navigation échappe aux parents, il s'agit pour eux d'aménager au mieux le bateau et de mettre en place une surveillance permettant de faire en sorte que le moindre mal soit l'ennui…

Adapter le bateau et la navigation

À bord de l'*Armagnac*, les anciens des Glénans ont adapté le rythme de la croisière à leur jeune mousse : « En règle générale, des étapes de 5 ou 6 heures (30 milles en Armagnac) sont idéales, suivies d'un jour de balade, plage pour Gwénaëlle et bains. Tout le monde y trouve son compte et ses joies. Exceptionnellement 12 heures, mais notre mousse trouvera le temps long. »[2] Des aménagements propres à la venue de l'enfant ont été faits tant sur le pont – brassière à laquelle a été rajoutée une sous-cutière et harnais avec bout et mousqueton - qu'à l'intérieur – la couchette fixe sur bâbord fait « vraiment office de lit de bébé, grâce à sa planche anti-roulis et à la possibilité d'y caler le matelas de la "volante" en guide de rembourrage contre les serres et les supports de cadènes » ; « la table à cartes s'est révélée être une excellente table à langer » ; une poussette pliante et une « chaise pour la porter sur le dos » furent utiles aux escales ; une vaste garde-robe pour faire face à tous le temps et ne pas transformer l'équipage en lavandières ; l'adoption d'une glacière pour conserver le lait et l'achat de petits pots résolurent la question de son alimentation.

Malgré ces aménagements et l'attention des quatre adultes, des incidents se produisent : le dispositif anti-roulis de la couchette attribuée à l'enfant ne l'a pas empêché « d'enjamber deux fois sa planche gaillardement et ses chutes ne doivent leur bénignité qu'au matelas de la couchette inférieure. Une toile anti-roulis n'aurait pas résisté aussi bien aux assauts d'un enfant qui se faufile partout » ; « Les chutes nombreuses n'ont pas été dramatiques à l'exception d'une dent ébréchée sur le bord d'une couchette. En prenant régulièrement nos précautions, nous avons évité les brûlures des mains attirées par la flamme du butagaz et les chutes du cockpit vers l'intérieur du bateau. De même, nous n'avons pas déploré de doigt pris dans l'écoute ou dans la barre d'écoute de grand'voile » ; « Gwénaëlle a

[1] *Nauticus. T. 4…, op. cit.,* p. 140-141.
[2] Françoise et Jean-Luc JEUNHOMME, « Maman les p'tits bateaux…ou comment naviguer avec un mousse de quinze mois »…, *op. cit.*

eu deux fois le mal de mer, toujours au réveil, et tout rentrait dans l'ordre à la sieste suivante »[1].

Les auteurs du *Nauticus* préconisent des dispositifs similaires comme la modification du programme de croisière en fonction de l'adaptation des enfants aux conditions de navigation et la mise en valeur des intérêts extra-nautiques de la croisière, comme les escales, où ils pourront s'adonner à la plongée sous-marine, l'escalade des rochers, la pêche, les jeux dans l'annexe et surtout la compagnie d'autres enfants. Les plus grands, « garçons ou filles », seront initiés « directement et systématiquement » aux manœuvres, aux règles de la navigation et de sécurité, « aux travaux d'entretien, de réparations, à toutes les formes de bricolage et de matelotage du bord » ainsi qu'à la courtoisie nautique et aux « réalités écologiques et de la pollution en mer ». Si certains mousses se montrent passionnés, l'épanouissement nautique n'est pas toujours au rendez-vous : « On sera surpris de constater à quel point d'autres enfants peuvent être indifférents aux choses de la navigation, jusqu'à un certain âge s'entend, à les voir jouer dans le carré à des jeux d'appartement sans prêter la moindre attention au paysage extérieur, aux choses du bateau et de la croisière. »[2]

Pour les parents de la petite Gwénaëlle, après trois semaines de mer, « le bilan est positif même si l'espace offert par le bateau est un peu restreint pour un enfant qui commence à marcher ». Ils font preuve d'optimisme en supposant que la navigation avec des enfants plus petits, ne marchant pas encore, ou bien plus grands, maîtrisant la marche et se nourrissant comme des adultes, pourrait être plus facile. Cependant, d'autres soucis propres à chaque âge mobilisent invariablement au moins un adulte à bord, chaque activité quotidienne étant rendue difficile du seul fait du mouvement constant de l'habitacle et de la promiscuité.

Comme dans le *Nauticus*, la question de la répartition des tâches à bord au sein du couple de parents est évincée. Sur l'*Armagnac*, ce sont les amis néophytes qui tiennent le rôle de maternage : « Dernière recommandation : si vous partez avec des amis, choissez-les patients… » Les parents imaginent néanmoins les conditions d'une navigation en famille conjugale sans amis, à condition de renvoyer les manœuvres au cockpit « afin de pouvoir manœuvrer facilement à deux ».

En fait, ce n'est pas à deux qu'il convient de manœuvrer, mais seul, l'autre parent étant « tyranniquement » mobilisé par les jeunes enfants. L'équipage identifie les moments de sommeil matinaux de l'enfant comme propices aux manœuvres de départ, demandant une plus grande attention et mobilisation des équipiers : « Les départs matinaux (5h) ne posaient pas de problèmes si nous étions assez discrets pour laisser Gwénaëlle dormir. C'était finalement plus simple que de partir à 8 heures où il n'est pas toujours aisé de donner un biberon et de manœuvrer en même temps »[3]. Cette « technique » de navigation en famille est aujourd'hui pratiquée par de nombreux équipages. Cependant, le plus souvent, ce ne sont plus les deux parents qui se lèvent à l'aurore pour profiter des moments de répits laissés par les mousses endormis, mais uniquement le chef de bord, manoeuvrant seul son yacht familial. En effet, si les deux parents manquent de sommeil et souhaitent faire une sieste l'après-midi, qui s'occupera des enfants ?

[1]Françoise et Jean-Luc JEUNHOMME, « Maman les p'tits bateaux…ou comment naviguer avec un mousse de quinze mois »…, *op. cit.*, p. 35-37.
[2] *Nauticus, T. 4 …, op. cit.,* p. 142-144.
[3] Françoise et Jean-Luc JEUNHOMME, « Maman les p'tits bateaux…ou comment naviguer avec un mousse de quinze mois »…, *id.*

« Lorsque l'enfant paraît, l'horizon disparaît… L'horizon du mari, bien sûr, le seul, le vrai. Lorsque l'enfant paraît, l'horizon disparaît… trop souvent ! Cazenave et Peretié s'insurgent : "les enfants à bord ? Non, ça n'est pas de la folie ! Pas plus astreignant que la plage. Pas plus dangereux que la voiture. Un peu plus compliqué peut-être… Et encore. Il suffit de vouloir". Ils ont voulu. Ils ont emmené leurs enfants le long de toutes les côtes d'Europe. Et pour le plus grand bonheur de tous. »[1]

L'ouvrage de François Cazenave et d'Olivier Pérétié fait explicitement référence à l'émission radiophonique diffusée sur France-Inter entre 1976 et 1978 intitulée « Lorsque l'enfant paraît », au cours de laquelle la psychanalyste Françoise Dolto répond aux questions des auditeurs. Plus généralement, il fait référence au courant éducatif d'éducation nouvelle - par opposition à l'éducation traditionnelle – qui place l'enfant en situation d'acteur actif du processus d'acquisition des connaissances et non pas comme un élève passif recevant un savoir dispensé par un maître. La pédagogue Francine Best, dans un article publié en 1979, rappelle l'influence de différentes théories issues des sciences humaines et sociales comme la psychanalyse ou la non-directivité rogerienne sur les différents courants pédagogiques dits de l'éducation nouvelle, développés en Europe et aux États-Unis dès le début du siècle : « De 1968 à 1978, on se trouve donc plongé dans une extrême complexité, venue de la multiplicité et du mélange d'influences diverses. L'éducation nouvelle s'est trouvée "embarrassée" devant une telle diversité » ; « On a vu, en 1968, être reprise en compte par presque tout le monde, mais de manière plus généreuse et hâtive que pensée et fondée, les idées de l'Education nouvelle »[2].

Pour les pédagogues de l'éducation nouvelle, l'enfance n'est plus une période ingrate et peu intéressante pour des parents en attente de « l'âge de raison » transformant enfin leur rejeton en un interlocuteur acceptable… et en un équipier valable. L'enfance est au contraire considérée comme une période importante dans la construction du futur adulte. Les éducateurs y occupent un rôle décisif. L'idée de l'activité de l'enfant, c'est-à-dire son « besoin d'agir sur le monde, de se mouvoir, de produire des effets sur la réalité » est l'un des principes fondamentaux de l'éducation nouvelle, en lien avec celle de milieu (biologique, social et idéologique) dans lequel l'enfant est plongé et auquel il doit s'adapter. L'idée de liberté est reprise par les pédagogues : « En éducation, aller de la liberté de principe à la liberté réalisée – que l'on pourrait appeler autonomie – devrait être un principe directeur. L'autonomie est un terme à la mode, mais on oublie souvent de le définir. Etre autonome, c'est être capable de se donner sa propre loi. C'est là une réalisation de la liberté-principe, un but à atteindre par l'éducation. Ces idées de liberté, d'autonomie sont capitales : si on ne pose pas la liberté en principe originel d'une part, en horizon d'autre part (la liberté réalisée), comment trouver des raisons de croire à la possibilité de se construire grâce à l'éducation ? »[3]

Les quelques ouvrages concernant la présence de jeunes enfants à bord, publiés à la fin des années soixante-dix et début quatre-vingt, reprennent les thématiques de l'éducation nouvelle afin d'asseoir la légitimité de ce type de navigation. Mais qui s'occupera des enfants ? La croisière familiale avec de jeunes mousses entraîne une nouvelle organisation familiale. Le rôle d'équipière-maîtresse de maison prôné par Jean Merrien dans les décennies précédentes est-il encore tenable pour les mères de jeunes enfants ?

[1] François CAZENAVE et Olivier PÉRÉTIÉ, *Les enfants à bord. Guide de croisière familiale*, Paris, Gallimard, 1981 [1977], quatrième de couverture.

[2] Francine BEST, « Education nouvelle. Courants pédagogiques actuels : problèmes idéologiques et philosophiques », 1979, in Site officiel des Ceméa (Centres d'entraînement aux méthodes d'éducation active), <http://www.cemea.asso.fr/spip.php?article1099>, consulté en 2009.

[3] *Id.*

Idéalisation de la vie à bord, rationalisation et négation des contraintes

La plaisance associe une activité physique importante en lien avec le milieu naturel marin. Le bateau apparaît comme un milieu idéal à l'éducation des enfants ; le pont, la cabine, l'annexe et l'escale apparaissent comme autant de territoires de jeu favorisant les apprentissages ; la recherche d'autonomie à bord et l'idéologie de la liberté qui y est attachée entrent en résonance avec les principes de l'éducation nouvelle : « Certains hommes heureusement voient dans la mer un espace infini de liberté, une évasion ou un refuge. Et s'ils embarquent leurs enfants ce n'est ni par inconscience, encore moins par égoïsme comme on le dit trop vite. Mais précisément pour ne pas les abandonner afin de vivre avec eux la plus grande ou les petites aventures. »[1] François Cazenave et Olivier Pérétié, papas capitaines des années soixante-dix, considèrent alors le bateau familial comme un lieu privilégié permettant l'éveil de l'enfant au contact du milieu naturel marin. Tout, à bord du croiseur familial, devient matière éducative :

> L'affection et la présence des parents sont indispensables au nourrisson. Au petit enfant aussi qui « apprend son métier d'homme » en les voyant vivre. En cours d'année, et même en vacances, peu de parents sont capables de perdre du temps avec leurs enfants et ce avec plaisir. Dans le bateau, le père et la mère sont toujours là (la valeur de « la relation de l'enfant au couple parental ! »). L'enfant peut faire des progrès foudroyants : il voit tout, touche à tout. La cabine et le cockpit sont des espaces à sa mesure. Il est rare qu'ils deviennent une cage même pour le plus grand ou l'hyper-actif qui y trouvent leur compte : l'aventure, le sport, un environnement qui change en permanence, des expériences vécues. La pêche par exemple, peut occuper des heures. Et l'engueulade dans l'écluse de Saint-Malo un 1er août n'est-elle pas instructive ? [2]

L'enfant a-t-il vraiment accès à tout à bord ? Le bateau est-il toujours ce « *nid douillet* » familial fusionnel ou bien cette aire de jeu idéale : « La cabine et le cockpit du bateau, si exigus qu'ils soient, sont les parcs de jeux rêvés de vos enfants. Vous y êtes dedans avec eux ! »[3] ? Les auteurs exposent en parallèle les contraintes liées à la vie à bord de cet « habitacle contraignant » : « Certes, un voilier de petite taille ne permet pas d'embarquer tous les jouets, vos mains seront prises par la manœuvre (faute de barre automatique) et vos enfants auront plus de problèmes pour se dégourdir les jambes. » Cependant, celles-ci paraissent s'effacer devant l'idéalisation de l'enjeu éducatif : « Et dites-vous que le plus grand des jeux pour l'enfant c'est d'être dehors avec ses parents à regarder, à essayer de comprendre l'eau qui court le long de la coque, l'écoute qui danse, le vent qui gonfle la voile ou la fait claquer, le soleil qui apparaît ou disparaît à l'horizon, sans aucun obstacle, les bateaux que l'on croise, les marsouins qui vous accompagnent, les mouettes de plus en plus rares quand on s'éloigne des côtes etc. »[4]

Les nombreuses difficultés mentionnées par les équipages de croisière familiale naviguant depuis les années trente ne changent pas : les enfants des années soixante-dix sont toujours soumis au mal de mer, à l'ennui et aux risques de chute. La conception des aménagements des voiliers n'apporte pas de solutions nouvelles : « Vous n'avez pas rencontré le bateau idéal ? Sans doute n'existe-t-il pas. Quand au bateau spécifiquement conçu pour la

[1] François CAZENAVE et Olivier PÉRÉTIÉ, *Les enfants à bord …, op. cit.,* p. 9.
[2] *Id.,* p. 25.
[3] *Ibid.,* p. 271-272.
[4] *Ibid.*

croisière avec des enfants, à la fois confortable et bon marcheur, il existe encore moins. » Seules les réponses apportées par les parents changent.

Ici, les papas-capitaines adeptes de l'éducation nautique considèrent que chaque contrainte peut trouver une solution par la mise en place d'un comportement parental rationnel adapté. Il s'agit d'adopter les mesures de sécurité nécessaires – si les parents mettent leur gilet les enfants feront de même - et de maintenir l'ordre – « Une place pour chaque chose et chaque chose à sa place ». La peur des enfants, considérée comme un des facteurs déclencheur du mal de mer, est liée à celle des parents. Il suffit donc, pour l'éviter, que les parents fassent bonne figure : « Alors, contrôlez-vous. » « Comme les menaces vous éviterez les récits de croisière fantastiques. […] A partir de trois ans, et bien après, la peur s'explique, la terreur se raisonne. Sans trop de détails, en se limitant à l'essentiel. L'explication préalable de ce qui risque de provoquer la peur reste le meilleur moyen de la prévenir. »[1] Aucune difficulté ne résiste à la rationalisation des comportements inopportuns des enfants. Une bonne connaissance de la psychologie infantile permettrait aux parents de venir à bout de toutes les difficultés. Ainsi, il convient de caler le couffin avec un filet et non une toile anti-roulis afin de dégager le champ de vision de l'enfant, « de façon à être vu du bébé qui dévorera des yeux vos moindres gestes », cette activité visuelle lui permettant de l'éveiller et sans doute… de moins crier.

Les injonctions aux parents se multiplient : ils ne doivent pas entraver la motricité de leur enfant qui se déplace sur le ventre ou les fesses en aménageant le bateau en fonction ; toutes les zones dangereuses du bateau doivent être revues et pensées en terme de sécurité – les architectes et les chantiers laissant aux parents un champ tout à fait libre – ; toutes les questions des enfants doivent trouver une réponse, les parents ne devant « pas se dérober » - « Cela vous demandera une certaine préparation en cours d'année. Des révisions salutaires quand ce ne seront pas des découvertes ! » - ; en effet, il convient d'éviter « de répondre n'importe quoi pour avoir la paix » ; un espace intime doit être consacré à chaque enfant ; les parents doivent se montrer « vrais » ; il s'agit de ne pas forcer les adolescents à embarquer ; de respecter leurs humeurs ; de ne pas isoler les enfants de leurs amis ; de ne pas leur donner trop de responsabilités ; enfin, d'adapter le rythme et la durée de la croisière à chacun.

Ainsi, toutes les « questions "angoissantes" pour des parents navigateurs »[2] trouvent une solution rationnelle : la navigation est moins dangereuse que la voiture, une brassière et un harnais permettent de ne pas se noyer, les enfants s'adaptent facilement, il convient seulement de capitonner le bateau. Le milieu marin est un milieu prophylactique prémunissant les infections et des médicaments permettent de résoudre le problème du mal de mer. L'ennui à bord n'est pas pire qu'à terre et les navigations en escadres permettent la socialisation. La fatigue des parents est compensée par les joies de la navigation. Le désordre des enfants est cantonné à leur cabine : un petit qui ne prend pas part à la manœuvre reste à l'intérieur et donc ne la gêne pas.

Ces solutions évincent cependant bien des difficultés qui restent non résolues. Le voilier reste un lieu de vacances familiales présentant pour les enfants des dangers corporels multiples. Que proposer aux parents d'enfants lorsque ceux-ci refusent de porter brassière et harnais, hurlant de colère, hermétiques aux explications rationnelles ? À ceux propriétaires de voiliers dont les aménagements de série sont inadaptés à la navigation, les meubles présentant de dangereux angles vifs ? Comment se préparer aux blessures en mer ? Que faut-il penser des effets secondaires des médicaments contre le mal de mer condamnant leurs usagers à la somnolence ? Comment éviter l'ennui ou le dégoût récurrent des enfants confinés dans une cabine nauséabonde, étroite, humide et mouvante ? Comment jeter la pierre aux parents

[1] François CAZENAVE et Olivier PÉRÉTIÉ, *Les enfants à bord …, op. cit.,* p. 28-29.
[2] *Id.,* p. 40-41.

navigateurs épuisés, perdant leur patience à la moindre occasion stressante, incapables de sublimer leur fatigue en « joies » ?

Une éducation nouvelle… très traditionnelle

Les plaisanciers des années cinquante et soixante résolvaient ces difficultés soit en laissant les enfants à terre, soit en attribuant le rôle éducatif à un adulte : le plus souvent la mère ou bien un équipier novice. François Cazenave et Olivier Pérétié évitent d'aborder directement la question de la répartition des rôles dans le couple. En effet, ils préconisent de ne pas renforcer le sentiment de dévalorisation des filles, « en réservant les manœuvres et la navigation au sexe "fort", les corvées et la cuisine au sexe "faible" ». Les auteurs proposent alors d'inverser les rôles : « La femme n'est pas assez forte pour les manœuvres ? Etudiez votre gréement et votre accastillage en conséquence ». Dans les recommandations parentales, les auteurs refusent que le père occupe le rôle d'autorité incontestée conférée au capitaine d'un bateau : « De toute façon, vous n'embarquerez ni le marin à toutes épreuves, ni la bonne à tout faire, ni l'équipier copain. Evitez d'exploiter vos enfants […]. Et jamais vous ne serez le capitaine seul maître à bord qui succède au *pater familias.* »[1]

La hardiesse de la proposition est bien vite modulée par les jeunes pères-capitaines-auteurs qui convoquent alors Alexander Sutherland Neill, l'un des fondateurs du mouvement de l'éducation nouvelle décidément plein de ressources théoriques propres à résoudre les difficultés de l'organisation sociale de la croisière familiale : « Vous ne gommerez pas pour autant toutes les différences de sexe. Le docteur Neill dit lui-même : "Il fut un temps où je croyais que les intérêts des enfants étaient déterminés par la coutume et l'éducation (…) que lorsque les deux sexes auraient la même liberté les différences s'effaceraient. J'avais tort. A Summerhill (…) il est rare de voir une fille à l'atelier ; il est aussi rare de voir un grand garçon assister à un cours de couture (…). La liberté n'efface pas les préférences de chaque sexe". »[2]

C'est donc sans grand changement que les auteurs proposent finalement, à la fin du chapitre consacré à la sécurité, d'adopter une organisation conjugale traditionnelle, le père s'occupant seul de la navigation et la mère des enfants : « Outre la sécurité propre à l'enfant à bord, sa présence doit vous conduire à devenir encore plus draconien quant aux règles de prudence générale. » Ici, la responsabilité du capitaine renforcée par celle parentale le met dans une position d'autorité. Il n'est plus l'éducateur éveillant l'enfant au milieu marin mais le chef de bord effectuant seul ses manœuvres, gêné par les enfants qui, de surcroît, accaparent leur mère :

> De même la présence de très jeunes enfants, en cas de catastrophe, sera une gêne supplémentaire. Cette présence mobilisera souvent l'attention et même les soins permanents de la mère. Tandis que le père risque de se retrouver seul pour faire face à une situation dramatique, ou même pour diriger les opérations d'évacuation et de survie. Son entraînement devra donc – répétons-le – correspondre à celui d'un solitaire. C'est aussi vrai pour la maman. Souvent moins expérimentée au départ que son mari, elle devra acquérir rapidement les connaissances et la pratique qui lui permettraient de le remplacer en toute occasion. Après tout c'est lui qui peut tomber malade – le cas de la famille Tambs – ou passer par-dessus bord… [3]

[1] François CAZENAVE et Olivier PÉRÉTIÉ, *Les enfants à bord…, op. cit.,* p. 36-37.
[2] *Id.,* p. 32-33.
[3] *Ibid.,* p. 345.

Si, à bord, « pas de "bobonne" reléguée à la cuisine et aux couches », c'est tout de même à elle que revient le soin des enfants afin que le capitaine puisse assurer la sécurité du bateau et de son équipage. La mère est décrite comme moins expérimentée que son mari et occupant donc le rôle de soins aux enfants. Les auteurs brossent ici le tableau d'une catastrophe. Les enfants sont soumis à de multiples risques, tant sur le pont – chutes, coups de bôme ou de palan de grand-voile, doigts dans les poulies et les winchs - qu'à l'intérieur de la cabine : « Sous prétexte que l'enfant est menacé sur le pont […] il ne faut pas croire qu'il est pour autant à l'abri de tout danger dans la cabine. Là encore la principale menace contre sa sécurité reste le désordre. Il y a aussi une liste d'objets "malfaisants" qui ne devraient jamais traîner. Sans compter ceux qui peuvent être dangereux par destination. Tous les objets lourds en particulier qui, mal calés, ou mal rangés, constituent un risque permanent d'agression contre la tête ou le corps de l'enfant. »[1] La sécurité des enfants exige donc la présence vigilante d'un adulte à leurs côtés. Invariablement, il s'agit de leur mère, la navigation revenant au père. Une rhétorique identique est à l'œuvre dans l'ouvrage de France et Christian Guillain, *Le bonheur sur la mer*, paru en 1974, qui remporta un large succès. La croisière familiale avec enfants est idéalisée :

> Plus d'un million de Français ont déjà lu **Le bonheur sur la mer**, best-seller de la voile autour du monde… et en famille. Mère accomplie, excellent marin, France et Christian Guillain ne fuient ni la société ni leurs responsabilités. Avec trois petites filles, Laurence puis Mareva et Aïmata. Voyager sans quitter sa maison, élever des enfants sainement, nager, pêcher, courir sur le sable : ce n'est pas un rêve. Avec du courage et un grand amour de la vie, ce peut être une réalité. [2]

Cependant, le bonheur n'est possible qu'à la condition de la reproduction des rôles conjugaux traditionnels : « Laurence dort, bercée par l'*Alpha*. Mon passé me ramène à elle, à qui je me donne tout entière – à elle et à Christian… […] Nous sommes deux copains, follement, entièrement copains. […] Il n'y a pas encore la parfaite structure père-époux, mère-épouse vers laquelle nous tendons chaque jour. Chacun est responsable de soi. Christian s'occupe du bateau, moi de Laurence. »[3]

La période des années soixante-dix apporte aux femmes l'égalité théorique. Cependant, au sein de la famille, elles ne sont pas forcément celles qui gagnent le plus en reconnaissance :

> La majorité accordée aux mères n'est, en fin de compte, pas très riche de substance, pas si avantageuse qu'on aurait pu croire. Le droit est parfois hypocrite : il accorde des libertés et des prérogatives lorsqu'elles ont perdu presque toute leur vigueur opératoire. On ne peut pas dire que la mère a acquis le pouvoir dans la famille ; on peut seulement dire que le père a perdu le sien. En ce sens, un nouvel équilibre s'est construit entre le pôle paternel et le pôle maternel, et c'est ce qui donne l'illusion de l'égalité entre les sexes ou même d'un avantage pour la mère. En réalité, ce qui progresse, c'est le « droit de l'enfant ». [4]

En mer, le père-chef de bord ne perd pas ses pouvoirs, bien au contraire. Les enfants y ont-ils acquis des « droits », hormis celui d'embarquer ? Il se pourrait bien qu'ils soient plutôt utilisés comme un faire-valoir de l'idéologie propre à la croisière familiale, nouvelle version du mythe du bonheur de la famille conjugale hiérarchique et complémentaire.

---

[1] François CAZENAVE et Olivier PÉRÉTIÉ, *Les enfants à bord…, op. cit.,* p. 339.
[2] France et Christian GUILLAIN, *Le bonheur sur la mer*…, *op. cit.*, quatrième de couverture.
[3] *Id.*, p. 17.
[4] Yvonne KNIBIEHLER, *La révolution maternelle…, op. cit.,* p. 247.

Dix ans plus tard, forte de son expérience de mère circumnavigatrice, France Guillain publie *Naviguer avec ses enfants*. Elle revient sur ses déclarations antérieures et prend ses distances avec l'idéalisation trompeuse à laquelle elle a contribué :

> Lors de mes premières navigations, j'ai cédé, sans même m'en rendre compte à ce moment-là, à la tentation à la fois rassurante et gratifiante de clamer après une longue traversée à ceux qui m'interrogeaient : « Oh ! c'était formidable ! Aucun problème ! Le bébé ? parfait ! Et nous ? parfait aussi ! » Tout le monde il est content, tout le monde il est parfait !... De quoi faire rêver… ou laisser rêveurs ceux qui connaissent… Exactement comme lorsqu'en touriste on va passer quinze jours à Tahiti en saison « creuse » et qu'on n'ose surtout pas avouer au retour que ce furent quinze jours de pluie, de chaleur collante et de moustiques… Avec une énorme différence tout de même, car, dans mon cas, à naviguer avec des bébés et des enfants, on risque d'entraîner dans son sillage d'autres bébés, d'autres enfants, qui auront à pâtir quelquefois gravement de la confiance aveugle avec laquelle leurs parents seront partis, ayant foi en ce que déclarent ceux qui disent qu'il n'y a pas vraiment de problème, que tout dépend de la manière dont les parents s'y prennent pour faire aimer le bateau à leurs enfants – comme si les enfants ne pouvaient avoir aucune opinion personnelle -, que pour l'école ils se débrouilleront aussi bien, si ce n'est mieux, que les autres… Je ne crois pas être pessimiste ou alarmiste en reconnaissant simplement les problèmes que mes enfants – et ceux de beaucoup de navigateurs – ont eu et ont encore à affronter. Y en a-t-il plus ou moins qu'à terre ? On ne peut répondre à cette question. Les problèmes ont souvent différents. Tout dépend alors de la conscience qu'en ont les parents, de leur aptitude à écouter soit les désirs de leurs enfants, soit leurs propres envies, soit un peu de l'un et de l'autre. [1]

La photographie de couverture, présentant les filles de l'auteure nues, non attachées et grimpant dans les haubans en pleine mer, entre en complète contradiction avec le propos développé dans l'ouvrage : « Un homme à la mer, chacun sait, est un homme perdu. Sauf miracle que l'on s'empresse de monter en épingle. Donc, EN MER, IL NE FAUT PRENDRE AUCUN RISQUE. Un enfant ne doit en aucun cas passer par-dessus bord, même équipé d'un gilet de sauvetage. Il doit être tenu en sécurité. »[2] Malgré le poids des exigences marketing promouvant la figure vendeuse de la navigation sans entraves, France Guillain brosse un tableau pragmatique de la croisière avec enfants qui tranche avec les publications analogues, empruntes d'idéalisation. Elle n'apporte pas de solutions pouvant s'appliquer à tous les équipages, comme autant de recettes miracles, mais fait part de ses propres trouvailles, nées tant de la singularité des différents membres de son équipage que des particularités des navigations effectuées.

Elle n'évoque pas directement le problème de la répartition des tâches dans le couple. Néanmoins, on apprend qu'elle s'est résolue à naviguer seule avec ses filles, endossant le rôle du skipper et à s'occuper elle-même de son propre confort en mer : « POUR LE PLAISIR ET LE CONFORT DE LA MERE. […] Laurence avait vingt et un jours lorsque nous avons traversé l'Atlantique sur l'Alpha de neuf mètres cinquante. Les premières semaines ont été pour moi cauchemardesques, épuisantes. Mon ex-capitaine ne m'a jamais demandé mon avis. C'est donc A CHAQUE FEMME DE DECIDER du moment où elle pourra naviguer, et non pas au mari de prendre d'autres femmes pour référence ! IL EST FONDAMENTAL QUE LA MAMAN EN AIT VRAIMENT TRES ENVIE. »[3] La navigation en « solitaire-accompagné », aidée de techniques de navigation comme le pilote automatique – « C'est l'équipier idéal. Il ne mange ni ne boit, ne parle pas et ne se plaint jamais. Il tient la barre jour et nuit par tous les temps – ou

[1] France GUILLAIN, *Naviguer avec ses enfants…, op. cit.,* p. 7-8.
[2] *Id*, p. 74.
[3] *Ibid.*, p. 17-18.

presque… - et, en prime, il n'a pas de sexe ! »[1] - apparaît donc comme la solution aux difficultés posées par la superposition de rôles conjugaux et maritimes, quel que soit l'appartenance de sexe du skipper. Cependant, si le capitaine est souvent accompagné par ses enfants et son épouse, la capitaine conduit son voilier et ses mousses sans homme.

Nier les risques

L'idéalisation de la navigation avec enfants et les nombreuses injonctions éducatives permettent de conforter à bord le rôle féminin dans ses attributions domestiques traditionnelles. Les dangers de la navigation sont niés par l'ensemble des acteurs du nautisme. Aujourd'hui, les revues nautiques qui participent pleinement à l'idéalisation de la navigation s'interrogent pourtant régulièrement sur le peu d'innovations conceptuelles et techniques concernant le matériel de sécurité et les qualités nautiques des bateaux transformés alors en « caravanes flottantes ». Les plaisanciers eux-mêmes négligent les risques propres à leur pratique. En 2009, l'hebdomadaire *Le Progrès* titre « Loisirs nautiques : le matériel de sécurité montré du doigt » :

> Entre juin et septembre, dans le cadre de la campagne nationale de sécurité des Loisirs nautiques initiée par le Secrétariat général de la mer, l'administration maritime a contrôlé 1 116 embarcations de plaisance entre le Mont Saint-michel et Bayonne. La sécurité civile, la marine, la gendarmerie, les douanes, la SNSM et les affaires maritimes ont constaté 278 infractions. La moitié (46 %) portait sur un manque de conformité ou une absence de matériel de sécurité. Les brassières et les gilets sont indispensables à l'intérieur des bateaux, même si leur port n'est pas obligatoire. Il ne faut pas négliger non plus l'équipement VHF ni l'emport d'une embarcation gonflable pour l'ensemble de l'équipage. « *Vous êtes tout seul à bord d'une embarcation et vous ne savez pas nager, il faut être fou pour ne pas mettre sa brassière. Et quand vous avez une seule personne qui sait manoeuvrer le bateau et quatre enfants à bord, elle a fortement intérêt à mettre sa brassière ou son gilet »,* rappelle le préfet maritime de l'Atlantique le vice-amiral Anne-François de Saint-Salvy. [2]

Ce phénomène déjà ancien est lié à l'industrialisation de la construction s'insérant dans une logique de commercialisation des produits de la « société de loisir ». Depuis les années soixante-dix, les chantiers nautiques développent des campagnes publicitaires visant à idéaliser la vie en mer comme facile et paradisiaque. Celles-ci montrent des équipages sans harnais ni brassière de sauvetage et des enfants placés dans des situations dangereuses.

Une publicité éditée en 1973 par le chantier français Bénéteau - qui deviendra par la suite le leader mondial de la construction de plaisance -, présente une image paradoxale de la sécurité en plaisance. En effet, si « la sécurité d'abord » est le leitmotiv du constructeur, l'image montre un jeune enfant qui n'est effectivement pas en situation de l'être. Cette information publicitaire a pour effet tant une désinformation des risques réellement encourus par l'enfant auprès des plaisanciers novices que leur euphémisation auprès des parents déjà initiés. En effet, à l'âge des premiers pas, l'enfant présenté est laissé seul sur la plage avant, hors de portée de sa mère se situant dans le cockpit, en tenue de plage. Hilare, cramponné au balcon avant, le pied gauche levé, donc en équilibre instable, il ne porte pas de gilet de sauvetage. Peut-être a-t-il un harnais relié à une ligne de vie, mais la photographie ne le laisse pas deviner clairement. À défaut d'une bouée couronne homologuée par les affaires maritimes, destinée au sauvetage, l'image montre une bouée de plage. Le voilier est au

[1] France GUILLAIN, *Naviguer avec ses enfants…, op. cit.,* p. 12.
[2] C. P., « Loisirs nautiques : le matériel de sécurité montré du doigt », *Le Progrès*, Vendredi 16 Octobre 2009, p. 10.

mouillage, ses voiles sont hissées mais elles faseyent, la mer semble calme. La publicité vend un voilier de petite promenade familiale qui, apparemment, ne doit pas être associé à l'idée de danger. La preuve, voyez cet enfant et sa mère si détendus au mouillage.

Figure 246 : Publicité du chantier Bénéteau pour un voilier de pêche-promenade : « Bénéteau… sécurité d'abord », *Bateaux*, N° 182, 1973, p. 13.

En 2000, un lecteur de la revue *Bateaux* s'insurge contre ce procédé : « La publicité parue dans le numéro de septembre de la revue Bateaux m'a fait bondir. Je ne pense pas que la place d'enfants en bas âge soit dans la jupe arrière d'un Gib'sea 43. De plus, ce bateau navigue sous spi et les enfants ne portent pas de brassières. […] Présenter une telle publicité me paraît dangereux, le rêve pourrait bien se transformer en cauchemar. Inciter les marins néophytes à mettre leurs enfants en navigation sans brassières ni harnais sur la jupe arrière est tout à fait irresponsable. J'espère que vous ferez preuve de sens marin en retirant le plus vite possible cette publicité de votre revue. »[1]

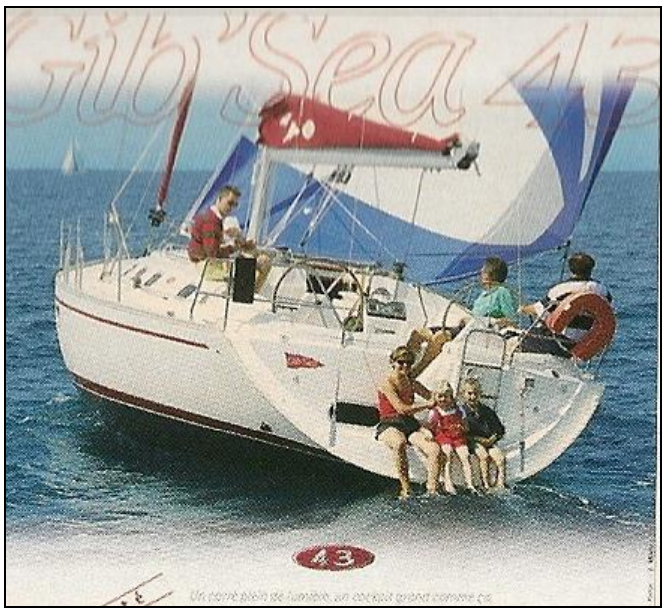


Figure 247 : Publicité du chantier Gib'sea contestée par un lecteur. « Même si l'envie de se tremper les pieds est forte, cela reste dangereux », *Bateaux*, N° 510, 2000, p. 11.

[1] C. ROBERT, « Publicité. L'exemple à ne pas suivre »…, *op. cit.*

La rédaction se défend en différenciant les publicités des articles et ne considère pas que les messages publicitaires aient une quelconque responsabilité dans l'éducation nautique des plaisanciers : « A chacun sa vision des choses, mais cela prouve que le message délivré par le publicitaire peut parfois se retourner contre lui. » Pourtant, l'analyse des représentations véhiculées par les publicités montre combien leur contenu fait partie des messages diffusés par le média : « Pratiquement tous les magazines et les programmes de télévision font alterner articles ou émissions avec de la publicité. La part de la publicité dans les médias de masse augmente régulièrement. […] La fonction de la publicité est, en apparence, d'aider financièrement les médias. Mais, en réalité, elle en fait intrinsèquement partie, car elle apporte bien plus qu'une information sur des produits : elle va jusqu'à donner une interprétation argumentée sur les rôles respectifs des sexes dans la société. »[1]

La revue *Bateaux*, suite à l'appel du lecteur, rappelle néanmoins les règles élémentaires de sécurité lors des navigation sous spi : « Rappelons qu'à bord, les enfants doivent obligatoirement porter une brassière de sécurité et être attachés. » Il est bien entendu très difficile de faire respecter ce principe aux enfants alors que leurs parents, en large majorité, ne portent pas de gilet. Le petit temps et le fait d'être en vacances ne favorisent pas non plus l'application stricte de ces principes. Seules les écoles de croisière obligent leurs stagiaires à porter la brassière par tous les temps. Elles ont d'ailleurs largement contribué à la mise au point des brassières autogonflantes en cas de chute à la mer, moins gênante que les gilets traditionnels. Pour les enfants, les brassières proposées sur le marché n'offrent pas aujourd'hui toutes les garanties de sécurité : les parents doivent souvent bricoler eux-mêmes la sangle sous-cutière pourtant nécessaire.

Les chefs de bord sont alors placés dans une situation de double-contrainte angoissante. D'une part, leur pratique est mue par une injonction au plaisir familial et à la détente et d'autre part, les nombreuses responsabilités liées au rôle s'alourdissent : le grand écart entre l'imposition des règles de sécurité contraignantes à son équipage et les exigences d'absence de contraintes de ce dernier est parfois douloureux. Robert raconte[2] comment, au cours d'une croisière entreprise avec sa propre famille et un couple d'amis accompagnés de leurs enfants, il a failli perdre sa fille. La mer est calme, le temps est beau et chaud, le voilier avance vent arrière tiré par son spi. Les enfants veulent s'amuser à sauter du bord, en tenant une aussière. Robert, chef de bord, s'interpose, arguant que c'est dangereux : sous spi, il suffit d'une petite brise pour que le bateau file et laisse loin dans son sillage l'infortuné ayant lâché le bout. Son ami se moque de lui : « Tu ne vas pas jouer au mec con autoritaire ! » Piqué au vif, Robert cède. La pire situation survient : le vent se lève ; sa fille, sans brassière ni harnais, tirée derrière le navire, lâche le bout, la pression étant trop forte. En quelques minutes, la tête de l'enfant n'est plus visible. Le spi est immédiatement affalé, la bouée couronne lancée, le way-point entré dans le GPS et le moteur démarré. Il faudra néanmoins plus d'une demi-heure à l'équipage pour récupérer l'enfant. Depuis, Robert n'a pas pardonné à son ex-ami et refuse tout contact avec lui.

Robert n'a rien dit de l'attitude de sa femme lors de l'incident. Si le sort des enfants de la publicité Gib'sea interpelle le lecteur, celui de leur mère, placée dans une position inconfortable, devant les tenir tous deux tandis que les hommes du bord s'occupent de la barre et du réglage des voiles, est passé sous silence.

[1] Anne HIGONNET, « Femmes, images et représentations »…, *op. cit.*, p. 491.
[2] Entretien informel lors d'une fête amicale, 2009.

3) Les mères quittent le pont

Depuis la fin des années soixante-dix, quelques articles sont parus sur le thème des enfants à bord : « S'ils mettent les voiles, faut-il les retenir ? »[1], « Enfants : soignez leur moral ! »[2], « Enfants à bord : les bons conseils »[3], « Paré, moussaillon ! »[4]. Ils évoquent invariablement les difficultés propres à la navigation familiale : la place des enfants à bord, leur sécurité matérielle – filet, brassière, harnais, manœuvre de repêchage en cas de chute en mer -, le mal de mer, l'ennui, les jeux, comment ne pas les dégoûter, etc. Aucune solution nouvelle n'apparaît. Les situations évoquées se réfèrent toutes à une organisation conjugale traditionnelle : le papa-capitaine dirige le navire avec plus ou moins de bonne humeur ; le rôle de la maman-équipière n'est pas détaillé. Il est sous-entendu que c'est elle qui s'occupe des enfants puisque son compagnon s'occupe des manœuvres. Parfois, c'est elle qui prend la plume pour décrire différentes situations rencontrées et les solutions glanées ici et là, à son propre bord, au fil des pages des récits de navigation ou en interviewant les anciens enfants circumnavigateurs. Les femmes ont-elles définitivement quitté le pont, consignées aux tâches domestiques et maternelles ?

Une égalité potentielle

À la fin des années soixante-dix, quelques plumes s'insurgent contre l'exclusion des femmes des goûts et savoir-naviguer. L'Union des plaisanciers français organise même un débat sur le thème « les femmes et la mer » auquel participent des « femmes marins » :

> En cette fin de l'année de la femme, le problème était de savoir si nos compagnes peuvent être équipières, voire skippers, sur les bateaux de course et de croisière. On est surpris que la question puisse encore se poser aujourd'hui. La misogynie était là ; force est de le constater : beaucoup d'hommes considèrent qu'en dehors de ce que Jean-Louis Fabry, skipper de Révolution, appelle « ce quelque chose qu'une femme apporte et que les hommes ne peuvent pas apporter autrement », les skippers mâles se demandent bien à qui peut servir une présence féminine à leur bord, si ce n'est à semer la discorde. Les exemples positifs d'équipages mixtes ne manquent pourtant pas. […] De toutes ces discussions il se dégage qu'une équipière n'est pas un mal à bord, et représente même presque toujours un bien mis à part des problèmes de formation (une femme est souvent moins bricoleuse qu'un homme) et le fait que la force physique qui n'est pas toujours nécessaire à bord, du moins en croisière, peut être compensée par le matériel moderne. Il semble évident qu'une femme a sa place à bord. On peut cependant regretter que cela n'ait pas paru plus tôt comme allant de soi. [5]

Pour la première fois, la revue présente en couverture une femme à la barre d'un voilier :

[1] Anne REALE, « Les enfants à bord ou par-dessus bord ? », *Bateaux*, N° 345, 1987, p. 109-118.
[2] Olivier LE CARRER, « Enfants : soignez leur moral ! », *Bateaux*, N° 495, 1999, p.
[3] « Enfants à bord : les bons conseils », *Bateaux*, N° 523, 2001, p. 14.
[4] Bernard DEGUY, « Paré, moussaillon ! », *Bateaux*, N° 530, 2002, p. 120-122.
[5] « Des femmes heureuses en mer », *Bateaux*, N° 212, 1976, p. 346.

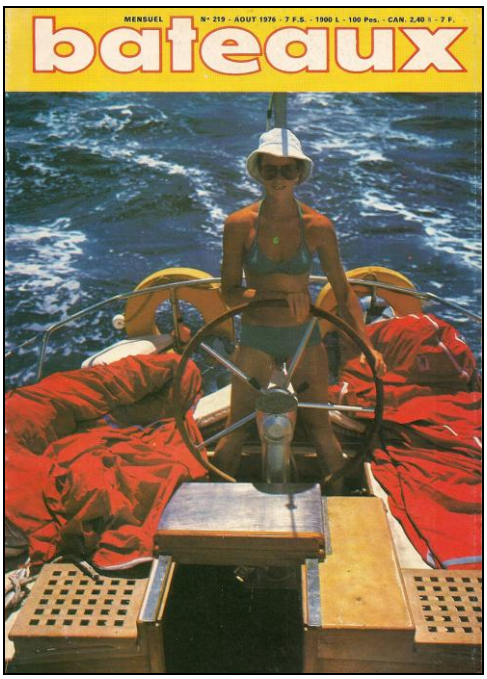


Figure 248 : Couverture du N° 219 de la revue *Bateaux* : « "La femme à la barre", enfin une démonstration éclatante de ce slogan, de la part d'Agnès Caradec qui mène magistralement Katsou vers Rio. (Photo Patrice Charpentier) », 1976, p. 43.

La revue *Bateaux* demande à Elisabeth Hurtel la tenue d'une chronique destinée aux femmes. La navigatrice propose d'instaurer à bord un fonctionnement égalitaire, les femmes devant participer à toutes les tâches : « Ou bien vous avez un comportement caricaturalement féminin, et dans ce cas mieux vaut rester à terre, ou bien vous participez à part entière à la vie du bord et, dès lors, il n'y a plus de problème », ce qui la pousse d'ailleurs à préciser « qu'une rubrique féminine n'a pas sa raison d'être » [1].

Figure 249 : « La femme à bord ». Dessin de Jacques Damour, *Bateaux*, N° 166, 1972, p. 108.

Sur l'image, des manifestantes féministes revendiquent l'égalité à bord : des banderoles réclament « La femme à bord », « La barre aux femmes », « Egalité », « Comité du MLF ». Néanmoins, pour parvenir à cette répartition égalitaire des rôles, l'auteure convient qu'il s'agit pour certaines de mener une « petite insurrection domestique » contre les

[1] Elisabeth HURTEL, « La femme à bord », *Bateaux*, N° 166, 1972, p. 108.

capitaines trop autoritaires ou gardant jalousement un savoir nautique qu'il s'agit alors de démystifier : « Savoir se servir [des appareils de navigation] n'est guère plus compliqué que de faire marcher une machine à laver, un four automatique ou un fer à repasser, et ce n'est que notre naïveté ou notre paresse qui en fait le domaine réservé des représentants du sexe masculin. »[1] Quelques subterfuges sont évoqués pour remettre en question l'attribution sexuée des rôles à bord, comme par exemple le sabotage du réchaud.

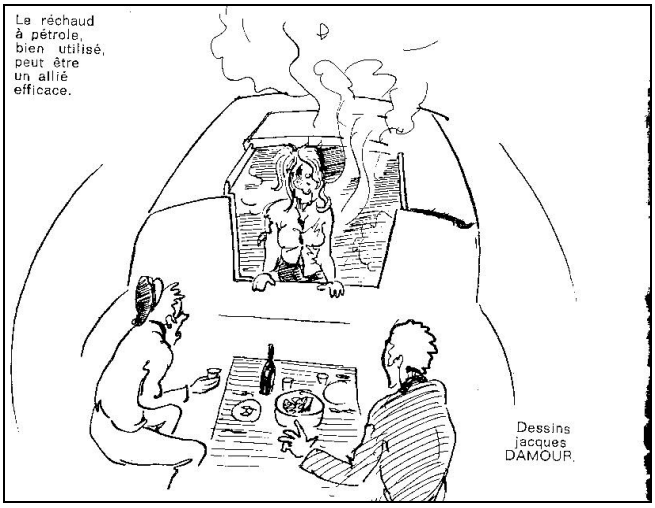


Figure 250 : « Le réchaud à pétrole, bien utilisé, peut être un allié efficace ». Dessin de Jacques Damour, *Bateaux*, N° 168, 1972, p. 98.

Les notions de rangement et de confort à bord, traditionnellement attachées au rôle féminin, sont remises en cause : « C'est dur à avouer, mais il y a une catégorie de représentantes du sexe féminin qu'il faut absolument laisser à terre sous peine de morosité et de zizanie à bord, c'est, vous l'avez deviné, les maniaques du "ménage". […] Les vacances et le bateau recréent pendant un mois par an ce dépaysement où l'inconfort, agrémenté d'un peu de crasse et de désordre, a une bonne part. N'essayez pas d'aller contre, c'est d'abord fatiguant et l'équipage ne vous en sera même pas reconnaissant. »[2] Le bateau n'est plus comparé à une réplique nautique de l'habitation terrestre. Au contraire, sa singularité, en partie due à son inconfort, est revendiquée. L'idéologie du cocon flottant emportant la famille conjugale sur les océans sous la direction du chef de bord et de famille n'est plus de mise : « Le bateau de vos croisières n'est après tout qu'un habitat très provisoire et il faut bien se garder quelques petites raisons d'avoir envie de rentrer… chez soi. »

Bénédicte Lunven, seule femme équipière sur un voilier participant à une course autour du monde en 1972, tient un discours identique : il s'agit d'être une équipière à part entière, sans aucune distinction de sexe.

> Je suis équipière à part entière. Nous sommes trois quarts de quatre. Nous faisons des quarts de quatre heures : un à la barre, un de veille, un sur le pont, un dort. Nous dormons quatre heures de suite au minimum. Les tâches sont les mêmes pour tous, y compris pour moi. J'ai fait l'approvisionnement avec un autre membre de l'équipage, établi les rations journalières et chaque jour nous sortons la ration pour la journée. C'est tout. La cuisine, le ménage, la vaisselle, chacun le fait à tour de rôle. L'essentiel, c'est d'être équipière au même titre que les autres. Ne pas se servir du fait qu'on est femme pour ne pas faire la manœuvre. C'est la condition de la réussite, d'une

[1] Elisabeth HURTEL, « La femme à bord », *Bateaux*, N° 168, 1972, p. 97.
[2] Elisabeth HURTEL, « La femme à bord », *Bateaux*, N° 171, 1972, p. 46-47.

> harmonie entre hommes et femmes à bord. Ceci établi, il n'y a plus de conflit insurmontable. [1]

La navigatrice explique l'exclusion traditionnelle des femmes des équipages masculins par le danger potentiel qu'elles représentent pour le maintien de la cohésion du groupe. Le fait qu'elle soit elle-même fiancée au skipper résout ce problème : l'autorité du chef de bord vis-à-vis de son équipage n'est pas menacée puisque ce dernier a déjà une relation privilégiée avec l'équipière. De plus, la cohésion de l'équipage tient à l'objectif commun fort : la course. Celle-ci lui apparaît beaucoup plus difficile à obtenir en croisière : « La cohabitation, la mixité sont plus difficiles, la composition de l'équipage est plus délicate à réaliser ». Qu'en est-il lorsque l'équipage se résume à la famille conjugale ?

Une impossible réorganisation des rôles : la révolution manquée

Les auteurs de *L'Encyclopédie pratique du bateau* prennent aussi, de principe, le contrepoint du discours des années soixante et considèrent qu'il faut réviser « la totalité du rôle de la femme à bord d'un bateau »[2]. Cette dernière ne doit plus être « l'équipière-maîtresse de maison » chère à Jean Merrien. Au contraire, pour que l'épouse accepte de venir à bord et ne soit pas sujette à « une désaffection progressive et bientôt irréversible » pour la navigation, « il faut que le rôle de la femme à bord du bateau soit le plus possible exempt de servitudes domestiques et que les inévitables travaux restant à sa charge puissent être réalisés dans les meilleures conditions possibles, et réduits au minimum ». Si cette déclaration refuse, par principe, que la femme du bord soit confinée dans un rôle de ménagère, aucune alternative n'est cependant proposée : « Cette remise en question est une affaire personnelle pour chaque couple. »[3]

En effet, la répartition des tâches dans le couple ne dépend plus de rôles sociaux établis et reconnus par tous : ces rôles conjugaux traditionnels sont remis en cause et l'organisation conjugale est donc renvoyée à la sphère du privé. Mais les travaux domestiques sont « inévitables » et les rôles conjugaux traditionnels sont fortement ancrés dans l'histoire de chacun. Leur réorganisation à bord ne peut donc pas se faire dans le cadre de la sphère privée. La privatisation de cette question sociale, sous couvert de « liberté individuelle », nie la dimension collective de cette question. Elle ne permet pas à la société de s'en saisir et de l'interroger lors de débats publics.

Certes, il convient que les servitudes domestiques se fassent dans « les meilleures conditions possibles », mais aucune logique de partage égalitaire des tâches n'est évoquée, du moins en croisière côtière[4]. En effet, ce serait aussi questionner la logique de l'organisation maritime hiérarchique dans un équipage familial de croisière. Les solutions proposées sont

[1] Martine BOUSSEL, « Bénédicte Lunven : une équipière acceptée », *Bateaux,* N° 236, 1978, p. 169.
[2] *Nauticus, Tome 4..., op. cit.,* p. 129.
[3] *Id.*
[4] Ceci dans le cas de la croisière côtière. Dans celui de la navigation dite hauturière, les différents membres de l'équipage sont censés vivre ensemble pendant de longues semaines voire de longs mois. Les auteurs prônent alors le partage équitable des tâches : « Au fil des volumes de cette collection nous avons traité du problème de la femme à bord. En matière de navigation hauturière la femme démontra à maintes reprises qu'elle était l'égale de l'homme et que, si sa force physique n'était pas toujours identique, sa résistance était souvent supérieure. […] A éviter à tout prix : le transfert à bord du conditionnement " ménagère". […] Si elle embarque il faut impérativement qu'un partage intervienne dès l'appareillage et qu'elle prenne sa juste part des travaux et obligations du bord, quarts, navigation, voilerie, etc., non pas en plus de ses propres travaux ménagers, mais ceux-ci étant équitablement répartis entre les membres de l'équipage ». *Nauticus, T. 12, ..., op. cit.,* p. 25.

tout à fait opposées mais respectent toutes deux la logique hiérarchique : soit la femme du bord est considérée comme une femme et l'augmentation du « confort » des éléments d'habitation dévolus aux travaux domestiques permet de limiter l'inconfort reconnu de son rôle à bord – cette solution est dans la continuité du rôle de « l'équipière-maîtresse de maison » des années soixante - ; soit il convient de « considérer et traiter la femme à bord très exactement comme si elle était un homme »[1], le poids des responsabilités permettant par ailleurs de la délivrer du mal de mer.

La crainte des équipières de l'après-guerre concernant l'occupation du rôle d'équipier qui entraînerait la perte de leur qualité de femme vis-à-vis des hommes se réalise : capitaines, elles ne seraient plus considérées comme des femmes… même par leur propre compagnon ! Cette nouvelle organisation inversant les rôles conjugaux traditionnels place l'époux devant les fourneaux : « Certains hommes […] confient à la femme les responsabilités les plus élevées dès le départ : la barre, le moteur, la voilure, l'estime, les pompes, les réparations, le mouillage, les atterrissages et tout le reste en bloc, pendant qu'eux-mêmes mitonnent un inoubliable plat de pommes de terre Grosse Louloute. »[2] Les capitaines lecteurs du *Nauticus* seraient-ils prêts à laisser leur rôle à leur compagne afin de naviguer en famille ? Le problème de la redéfinition du rôle de la femme à bord en croisière familiale n'aurait-il que deux alternatives : l'inversion, dans le couple, de l'occupation des rôles de capitaine et d'équipier-domestique ou bien la surenchère de confort domestique pour compenser le mal-être de l'équipière-maîtresse de maison ? Entre ces deux perspectives, liées à une logique hiérarchique qui semble indépassable, le choix fait par la majorité des capitaines des années soixante-dix n'est pas difficile à deviner…

Les interrogations de la fin des années soixante et du début des années soixante-dix paraissant dans la presse et la littérature nautique au sujet de la place des femmes navigatrices, notamment lorsque l'enfant paraît, se taisent à partir des années quatre-vingt.

La « révision totale du rôle de la femme à bord » s'avère impossible dès lors que le droit maritime ne permet qu'à un seul membre de l'équipage familial d'assurer le commandement, même si cette répartition des rôles entre en contradiction avec le modèle égalitaire de la relation de couple fondé sur la « conversation ». Il convient alors de légitimer le modèle hiérarchique en s'appuyant d'une part sur les représentations traditionnelles de la femme attachée par nature à la sphère du domestique et d'autre part en la maintenant dans une position de néophyte peu compétente ne pouvant rivaliser avec son compagnon. La presse nautique décline à l'envi le portait de femmes néophytes, peu enclines à aimer la navigation et préoccupées par les dimensions de la cuisine du bord. Le corollaire de cette figure féminine est un compagnon passionné de voile qui dirige son bateau seul.

Elles n'aiment pas naviguer

Le modèle traditionnel de la femme équipière-maîtresse de maison souhaite attribuer « la mer aux dames ». Entre deux tâches domestiques, les femmes ont leur place sur le pont. Leur époux-capitaine est tenu de les motiver à occuper ce nouveau rôle d'équipière en plus du rôle conjugal. Confrontés à l'échec du modèle égalitaire en droit maritime – contrat d'équipage ou responsabilité partagée – les plaisanciers de la période postérieure aux années soixante-dix adhèrent paradoxalement à une répartition des rôles excluant les épouses et surtout les mères du goût et de la pratique de la navigation par elles-mêmes, en les confinant dans des stéréotypes de genre de plus en plus caricaturaux.

[1] *Nauticus, T. 4…, op. cit.*, p. 130.
[2] *Id*.

Si quelques plaisancières de l'après-guerre ont décrit avec justesse les raisons de la désaffection des femmes pour la plaisance lorsqu'elles sont cantonnées à la cuisine et aux soins des enfants, le discours dominant passe outre cette argumentation et ancre les femmes dans un non-désir de naviguer lié à leur « nature » raisonnable – entendue comme opposée à une nature excessive -, comme la peur du danger ou bien le souci de l'épargne du ménage :

> L'approche du printemps, et bientôt celle des vacances, fait ressurgir, dans le cadre de bien des discussions familiales, un sujet longuement débattu : celui de l'achat d'un bateau. Très souvent, les hommes sont « pour », car ils voient dans cet engin une possibilité de liberté et d'évasion difficile à atteindre autrement aujourd'hui. Bien des épouses et des mères sont loin de cet avis, en pensant aux dangers courus par les hardis navigateurs : les tempêtes et les récifs qui ne pardonnent pas, avec aussi quelquefois une arrière-pensée financière. […] Mettez donc tous ces arguments en balance devant vos craintes, et si vous ne voulez pas vous séparer de « lui », participez donc à ses activités maritimes. La navigation de plaisance est en effet un des rares sports auquel la femme peut participer sans infériorité musculaire marquée. Pour conclure, souhaitons que votre décision soit prise dans le bon sens en songeant : « Mon Dieu, quel bonheur d'avoir un mari qui navigue ».[1]

Le discours naturalisant le non-désir féminin pour la navigation ne s'éteint pas avec les conceptions nouvelles de la relation de couple. Les auteurs de l'*Encyclopédie du bateau*, éditée à la fin des années soixante-dix, choisissent de placer la question de l'absence de désir de naviguer des femmes dans la rubrique « Problèmes médicaux de la vie à bord » :

> Vous connaissez le célèbre « Si tu veux un équipier, épouse-le… »,… En réalité le problème va plus souvent s'énoncer dans l'autre sens : « Vivant avec mon épouse, arriverai-je un jour à en faire un équipier ? ». L'entreprise risque d'être longue et périlleuse, mais nombre d'entre nous n'hésitent pas à s'y attaquer. Certains le font avec une innocence qui fait peine à voir, leur échec à venir semble évident pour tous mais il ne servirait à rien d'essayer de les dissuader, bien entendu ! Vous avez déjà subodoré que les problèmes d'adaptation vont être de taille pour un grand nombre de femmes venant à la plaisance. Il faut que les époux et chefs de bord prennent conscience de cela s'ils veulent que leur épouse devienne un jour l'équipière de leurs rêves. Le jeu en vaut la chandelle, bien sûr. La plupart du temps les motivations de nos compagnes sont moins puissantes que les nôtres. [2]

Le médecin recommande donc aux époux d'entreprendre dans un premier temps de petites navigations par beau temps, afin de ne pas dégoûter d'emblée leurs compagnes. Il préconise de les intéresser aux aspects techniques de la navigation et de partager les tâches ennuyeuses à bord. Il s'adresse aux épouses pour les rassurer sur les bienfaits du sel sur leur visage – qu'il convient cependant de rincer, après la navigation, simplement à l'eau douce et au savon de Marseille - et les met en garde contre les brûlures du soleil qui nuiraient à leur confort et à leur beauté.

Aujourd'hui, la presse nautique s'interroge toujours sur « la place des femmes à bord » en mettant en avant « le genre masculin de la voile », l'éternelle qualité de « néophyte » des femmes et les particularités toutes féminines qui les caractérisent sur l'eau[3]. Comment les inciter à embarquer ?

---

[1] « Madame, soyez "pour" », *Bateaux*, N° 47, 1962, p. 31.
[2] Dr. André DELFOSSE, « Problèmes médicaux de la vie à bord », p. 348-371 in : *Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau, T. 4…, op. cit.,* p. 367-368.
[3] « La femme a-t-elle sa place à bord ? », *Bateaux*…, *op. cit.,* p. 66-89.

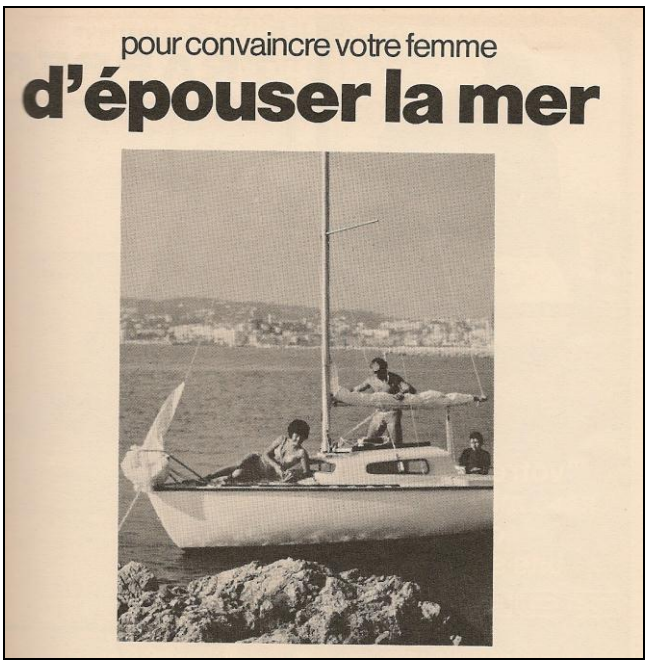


Figure 251 : Publicité pour les constructions nautiques Edel : « Pour convaincre votre femme d'épouser la mer », *Bateaux*, N° 189, 1974, p. 33.

Les chantiers rivalisent d'idées pour convaincre les épouses d'aimer la mer et donc d'embarquer avec leur mari-capitaine : « Avec l'Edel 2, vous ne prenez pas de risque : votre voiture actuelle pour le transporter, une mise à l'eau facile, 4 couchettes pour dormir à bord. Son banc d'essai l'affirme : "c'est un excellent petit croiseur côtier… il offre… d'excellentes performances… une bonne sécurité intrinsèque (Bateaux n° 100)". Son prix et sa valeur de revente en font un investissement-loisir très raisonnable. » L'épouse semble comblée, allongée sur la plage avant, prenant un bain de soleil tandis que les manœuvres sont assurées par les hommes du bord.

Le manque de confort, le danger et le prix d'achat son des thèmes identifiés par les équipes de communication des industries nautiques comme étant des freins à l'achat typiquement féminins. En 1983, le revendeur Bénéteau Azur Plaisance s'adresse aux futurs capitaines : « Si vous avez décidé d'acheter un bateau, voilà de quoi convaincre la femme de votre vie. »[1] Afin de ne pas souligner trop lourdement la dépendance liant l'homme à sa compagne pour un achat ayant des incidences tant sur le budget du couple que sur son programme de loisir, l'annonceur précise : « S'il y a plusieurs femmes dans votre vie, consultez-nous quand même ! » Il est clair que l'achat d'un bateau reste une affaire d'hommes.

Elles s'intéressent aux trucs de femmes

Dans les années soixante-dix, les représentations de « la » femme liées au modèle hiérarchique et complémentaire des relations de sexe dont la presse nautique se fait largement l'écho, agissent comme un frein à la diffusion de l'idée de la légitimité des femmes à occuper le rôle de chef de bord. Une jeune chef de bord glénanaise s'en plaint : « L'image de la voile dans le grand public est essentiellement masculine… Cette ségrégation, ce conditionnement se manifestent très nettement dans les revues nautiques. Les rubriques "Miss voiles", "Madame Neptune", etc. s'adressent à la femme du bord et lui parlent de ses centres d'intérêts : vêtements de mer élégants, bijoux marins, vaisselle décorative, p'tits trucs pour

[1] *Bateaux*, N° 307, 1983, p. 12-13.

rester toujours belle et fraîche (femme quoi !) au cours d'une croisière (plus ravitaillement, etc.). »[1] Le rôle de la presse nautique dans la diffusion de l'idée d'une sexualisation des rôles et des goûts à bord est très important, tant par les images des publicités et des articles que par le discours qui y est associé. « Il ne s'agit plus d'accuser la culture de masse de connivence avec un seul sexe, mais plutôt de repérer la manière dont elle redéfinit la subordination des femmes en récupérant aussi leurs nouveaux comportements et modes de penser »[2] : comment les plaisancières se réapproprient-elles la naturalisation des rôles traditionnels présentée dans les médias ?

Les publicités des chantiers nautiques présentent des intérieurs de voiliers aux cuisines sophistiquées du fait de l'incompétence de Madame sur le pont : si les architectes et les constructeurs du *Dufour 34* se sont mis à la conception et à la construction des fourneaux du voiliers, c'est parce qu'ils ont compris que le désir des futures occupantes n'est pas d'être équipière de pont – « On n'a pas toujours une équipière dévouée »[3] - mais de jouir d'une jolie cuisine. Celle-ci est d'ailleurs décorée en niant tout mouvement de gîte ou de tangage, pourtant inhérents à la navigation : les oranges risquent de glisser rapidement en fond de cale, l'assiette, le vase et les bouteilles de se briser, laissant présager de petits et grands drames domestiques.

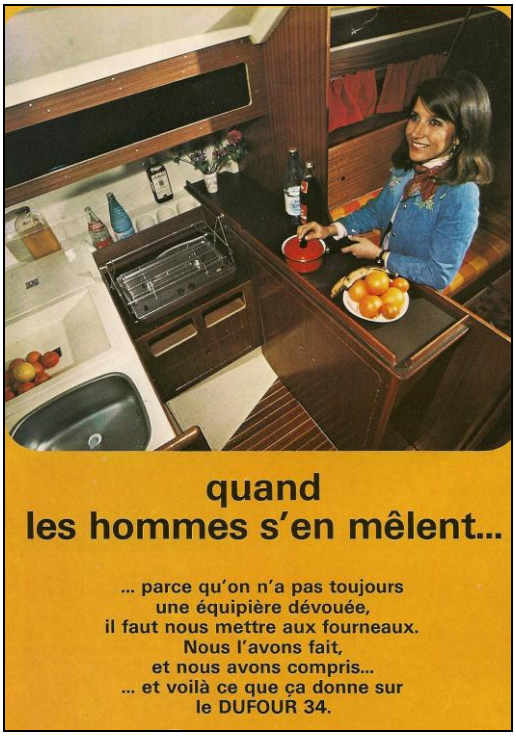


Figure 252 : Publicité pour le Dufour 34 : « Quand les hommes s'en mêlent… parce qu'on a pas toujours une équipière dévouée, il faut nous mettre aux fourneaux. Nous l'avons fait, et nous avons compris… et voilà ce que ça donne sur le Dufour 34 », *Bateaux*, N° 192, 1974.

La même année, un journaliste de *Bateaux* vante la timonerie de *l'Evasion 32* de chez Bénéteau, regroupant dans un même espace la cuisine et le poste de barre intérieur : « Souvent le barreur d'un voilier de croisière regrette d'être isolé du reste de l'équipage confortablement installé dans la cabine. Mais le contraire est également fréquent et la femme du commandant, faisant généralement fonction de cuisinière, préfèrerait certainement

[1] Dominique NOUGUIER citée par Marie-Claude CARBONNEL et Maria DEURBERGUE, « Les femmes chefs de bord »…, *op. cit.*, p. 36-39.
[2] Luisa PASSERINI, « Société de consommation et culture de masse »…, *op. cit.*, p. 437.
[3] Publicité pour le Dufour 34, *Bateaux*, N° 192, 1974

participer au plaisir de la navigation plutôt que d'être condamnée à l'horizon de son réchaud à cardan. […] Enfin un voilier où la cuisinière peut bavarder avec le barreur et regarder le paysage tout en vaquant à ses occupations. »[1] Le plaisir de la navigation de la femme du commandant n'est pas celui de mener le bateau mais d'effectuer les tâches domestiques tout en contemplant le paysage.

Même si les auteurs du *Nauticus* reconnaissent que le mal-être des femmes à bord est en partie lié à leur rôle subalterne – « un complexe de frustration infériorisant »[2] -, leur attachement « naturel » au confort n'est pas remis en cause : « C'est cependant sur le plan de la vie quotidienne à bord, et particulièrement du confort, domaines que la femme connaît, qu'elle crée, qu'elle entretient, que les femmes seront conquises par tel bateau plutôt que par tel autre. »[3] Elles sont alors considérées comme les seules véritablement concernées par le confort d'un bateau et compétentes en matière d'aménagements : « Les emménagements du Targui dénotent une certaine recherche qui s'explique lorsqu'on sait que cet intérieur a été étudié avec la collaboration de l'épouse de l'architecte. Dans la version luxe, les meubles cuisine et tables à cartes sont habillés de frise de sapin vernie que l'on retrouve le long de la dînette de la cloison principale. »[4]

Des « problèmes spécifiques à la femme en mer »[5] sont également abordés, se référant tant à ses particularités corporelles - grossesse, angoisse, constipation, frilosité, transpiration, soin de la peau et des cheveux – qu'à la description des nombreux appareils ménagers qui lui sont attribués - machine à laver, lave-vaisselle, cintre-séchoir gonflable, machine à coudre, fer à repasser, aspirateur et ustensiles de cuisine. Les auteurs prêchent alors l'adoption d'un confort ménager en croisière. Si « une machine à laver à bord d'un bateau de plaisance peut paraître une absurdité, il n'en est rien cependant » :

> Que dire des bateaux d'hommes sinon qu'ils sont la plupart du temps sales, mal tenus parce que précisément un bateau de plaisance est extrêmement difficile à tenir propre. Quant aux bateaux où se trouvent des femmes, il faut bien reconnaître que celles-ci passent une grande partie de leurs vacances à tenter de réparer les dégâts des uns et des autres et ceux du roulis, du tangage, de la projection des objets à la gîte ou lors des rappels. Dans les deux cas l'aspirateur permet de résoudre économiquement, en très peu de temps, un problème qui jusqu'alors ne trouvait guère de solution sinon celle de la patience, et du labeur obscur sans cesse recommencé. [6]

Les innovations techniques permettent d'apporter une réponse au problème de la charge de travail domestique des femmes du bord. Les qualités de ménagères reconnues aux femmes justifient le fait qu'elles occupent le rôle d'équipière-domestique. Si elles ne sont toujours pas capitaines, ce n'est pas en raison d'un manque de qualités nécessaires à la réalisation de ce rôle mais parce qu'elles excellent dans leur rôle traditionnel, aidées par les nombreuses machines dont elles maîtrisent parfaitement le fonctionnement.

[1] Jacques MONSAULT, « A la barre de l'Evasion 32 », *Bateaux*, N° 198, 1974, p. 72-75.
[2] *Nauticus. T. 4…, op. cit.,* p. 129.
[3] *Id.*, p. 128.
[4] Jacques MONSAULT, « A bord du Targui », *Bateaux*, N° 227, 1977, p. 78.
[5] *Nauticus. Tome 4*…, *id*., p. 131-135.
[6] *Id.*, p. 138.

Figure 253 : Publicité du chantier Jeanneau, *Bateaux*, N° 272, 1981, p. 298-299.

La publicité du chantier Jeanneau publiée dans *Bateaux* en 1981 décrit avec soin les différents personnages d'un équipage familial et les rôles qui leur sont attribués : les deux parents embarquent pour une sortie à la journée « réussie », accompagnés de leurs deux fils et de deux équipiers adultes. Sylvie, la maman, est présentée barrant le voilier et faisant la cuisine, activité « qu'elle adore »[1]. Au cours de la traversée, Patrick, un des équipiers à l'apparence de vieux loup de mer – barbe et pipe à la bouche -, lui apprend à faire le point : « Facile ! » Le père, Jean, est présenté s'occupant du réglage des voiles, tandis que la barre est laissée à sa femme ou à son ami Patrick. Les enfants ne prennent pas part aux manœuvres : ils déambulent sans gilet et harnais sur la plage avant dont les filières sont néanmoins munie de filets de protection.

La revue *Bateaux* insère dans son numéro « Spécial Salon nautique 1991 » une publicité pour un convertisseur-chargeur nautique. Les innovations techniques domestiques d'à terre sont adaptées au logis flottant : « Au large ou à quai, le convertisseur-chargeur Moulinex Nautic vous branche sur le confort en toute sécurité. […] Vos appareils électroménagers et votre outillage 220 V prennent la mer en toute liberté »[2]. Par contre, la répartition des rôles dans le couple ne bénéficie pas des dernières innovations juridiques et sociales : une jeune femme souriante sert à 12h 30 précise et par vent de force 7 un superbe plat de bœuf aux carottes fumant dans l'air glacé. Le capitaine, menant son bateau seul, semble apprécier la prestation. On se demande néanmoins de quelle manière il pourrait s'y prendre pour déguster son plat…

[1] Publicité du chantier Jeanneau, *Bateaux*, N° 272, 1981, p. 298-299.
[2] Publicité Moulinex, *Bateaux*, N° 391, 1990, p. 9

Figure 254 : Publicité pour le convertisseur-chargeur Moulinex Nautic : « 12 h 30, 8°, Force 7 et 4' pour le bœuf aux carottes »*, Bateaux*, N° 391, 1990, p. 9.

L'attribution du rôle domestique à la femme du bord n'est pas que le fait des publicitaires. Les articles signés par un journaliste de *Bateaux* commentant les aménagements des nouveaux modèles essayés dans les années quatre-vingt adhèrent aux représentations sexuées traditionnelles : « Si la table à cartes ne donne lieu à aucun commentaire, tant elle est bien comme il faut avec une grande bibliothèque et un panneau à instruments, la cuisine qui lui est symétrique par rapport à la descente est un appât très efficace pour les plaisancières »[1] ; « Le navigateur est bien installé […]. Mais le roi du bord, c'est le cuisinier qui profite d'une installation ne manquant ni de surfaces ni de rangements. Quelle navigatrice résisterait à l'attrait du plan de travail en vrais carreaux de faïence aux couleurs de bonbons acidulés ? »[2] ; « Bien que beaucoup de femmes ne souhaitent pas retrouver à bord les tâches ménagères de la maison, le confort de l'Océanis 320 ne peut les laisser insensibles et constitue un argument commercial de poids »[3]. Ici, les femmes ne sont pas considérées comme des navigatrices pouvant être intéressées par les atouts nautiques des voiliers. Seuls les éléments d'aménagement se rapportant au confort terrestre et notamment celui de la cuisine sont susceptibles de les « appâter » à bord.

La table à cartes, avec ses rangements à instruments de navigation et sa bibliothèque est un élément d'aménagement associé à l'homme chef de bord. Issue des aménagements des voiliers de course croisière anglo-saxonne, elle se situe depuis les années d'après-guerre, dans les voiliers de taille moyenne, en bas de la descente. Le module d'aménagement qui lui est symétrique est très généralement la cuisine, située de l'autre côté de l'échelle de descente. Les tailles respectives laissées à la table à cartes et à la cuisine reflètent le programme du bateau imaginé par les chantiers et architectes : une grande table à carte est conçue pour des voiliers censés naviguer beaucoup. *A contrario*, une grande cuisine est disposée dans ceux destinés à

[1] Didier MAUPAS, « Hood 38 », *Bateaux*, N° 269, 1980, p. 107.
[2] Didier MAUPAS, « Seahawk 34 », *Bateaux*, N° 339, 1986, p. 106.
[3] Didier MAUPAS, « Océanis 320 », *Bateaux*, N° 314, 1989, p. 91.

privilégier la vie aux escales, voire au port d'attache. Jusqu'à la fin des années quatre-vingt-dix, date à laquelle les logiciels de navigation n'avaient pas encore remplacé l'usage des cartes en papier, il est courant de se féliciter de la grandeur de la table – dite au « format grand aigle » - ou bien de déplorer sa petitesse, due à l'expansion croissante des éléments de confort très… féminins : « Notre préféré : le First 33.7 affiche les dimensions intérieures les plus généreuses, quel que soit le domaine, ou presque. On ne peut lui reprocher que sa table à carte, l'une des plus petites de notre essai. En revanche, les hauteurs sous barrots sont généreuses, comme les dimensions des couchettes, surtout dans sa version bicabine. »[1] Sur la page suivante, en encadré, la revue publie « L'avis de Madame » - ce qui suppose que les commentaires précédents sont ceux de Monsieur :

> L'élégance du First 33.7, soulignée de son cale-pieds en bois vernis m'a séduite, mais attention ! garder ce plaisir esthétique oblige à une séance de vernissage au moindre choc. A l'extérieur, autre détail, une échelle de bain avec deux marches intégrées dans le tableau arrière. Pratique dans son plan de pont, ce croiseur rapide fait la différence à l'intérieur : carré lumineux, pas moins de dix hublots, dont six ouvrants, en plus du panneau de pont, boiseries chatoyantes, table entièrement libérée du renfort de mât (exceptionnel dans cette taille), cabines spacieuses avec un grand dégagement pour se déshabiller, table à cartes et cuisine fort bien dimensionnées. Un seul regret, l'absence de tiroirs.[2]

Distinguer l'avis de Madame de celui de Monsieur à l'aube du 21e siècle suppose que la différence des sexes commande toujours les goûts nautiques. Remarquons que Madame est, selon la tradition, sensible à la décoration intérieure, à l'entretien ménager, à la baignade, à l'aération, à l'espace et au rangement. Si Monsieur trouve la table à cartes trop petite, elle convient tout à fait à Madame, supposée y passer moins de temps que son compagnon.

En 1998, la rédaction de *Bateaux* consacre un dossier aux femmes à bord intitulé « La femme a-t-elle sa place à bord ? » : « Bien sûr que oui… Car cette question est à prendre au second degré : en fait, êtes-vous sûrs que professionnels et plaisanciers lui accordent bien la place qui lui revient ? »[3] Olivier Le Carrer, rédacteur en chef de la revue, prône une meilleure intégration des femmes à la navigation. La femme d'intérieur sans désir de naviguer doit redevenir l'équipière de pont : « Une compagne heureuse en bateau, imaginez comme ça peut changer la vie ! Des navigations plus agréables, la possibilité de mieux répartir les tâches à bord et d'envisager des programmes plus ambitieux. » Il souligne l'exclusion des femmes par les navigateurs masculins, « où l'on s'aperçoit que tout se ligue pour décourager la néophyte qui n'a pas la chance d'avoir une motivation en acier inoxydable. Skippers misogynes et peu pédagogues, besoins de la clientèle féminine parfois mal perçus par les pros… Etonnez-vous après que les sirènes désertent le bord, poussées dehors ou lassées de ne pouvoir s'intégrer dans ce milieu hostile. Mais ça va changer, promis ! ». Les bonnes résolutions d'Olivier Le Carrer ne semblent pas avoir convaincu les équipes marketing du leader mondial de la plaisance. Une des dernières publicités de Bénéteau pour un voilier de croisière certes destiné à participer à des courses mais dont les emménagements très confortables le destinent aussi à la croisière familiale, figure une sirène échouée sur un rocher, le navigateur filant au loin en solitaire…

[1] « Notre préféré », *Bateaux*, N° 463, 1996, p. 98.
[2] R.-M. R., « First 33.7 : l'avis de Madame », *Bateaux*, N° 463, 1996, p. 99.
[3] Olivier LE CARRER, « La femme a-t-elle sa place à bord ? »… , *op. cit.*, p. 67.

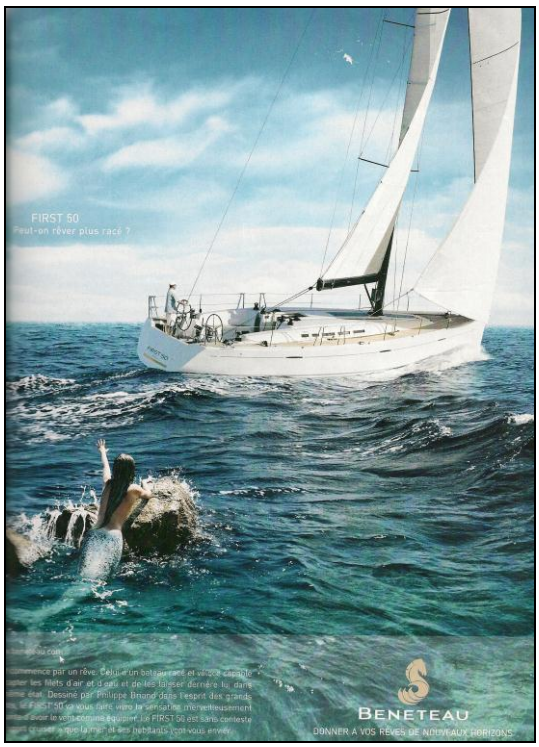


Figure 255 : Publicité pour le chantier Bénéteau : « First 50, peut-on rêver plus racé ? », *Bateaux*, N° 606, 2008, p. 17.

Le dossier de *Bateaux* s'interroge sur les raisons de l'exclusion des femmes de la navigation mais ne la problématise pas. Au contraire, les articles du dossier reprennent les représentations touchant aux spécificités de la nature féminine : procréatrice, la femme doit être tenue à l'écart du danger des fureurs océanes. Les skippers interrogés assurent que c'est le risque qui légitime hier l'exclusion des femmes des bateaux de pêche et de guerre et aujourd'hui sur ceux de course. Pour eux, le côté féminin de la voile est l'aspect « de cocon et de jardin immense ».

Plus loin, une navigatrice convaincue témoigne : « La vie en mer peut être très féminine, c'est un rêve que probablement toutes les femmes partagent : vivre un amour fusionnel avec un homme. Sur un bateau c'est possible. » Un article présente ensuite un couple qui se sépare momentanément lors des navigations : l'époux navigue seul, « laissant sa femme à terre », tandis que celle-ci le suit en camping-car le long du littoral.

Le modèle de relation conjugale brossé par la revue est conforme au modèle traditionnel hiérarchique : soit le couple fonctionne sur un mode fusionnel, la femme occupant un rôle maternel, à l'intérieur du cocon, hors du danger des fureurs de l'océan, soit il se sépare, l'homme naviguant seul, son épouse l'attendant à terre.

Une journaliste souligne pourtant l'aspect caricatural de la répartition des rôles à bord - « la barre pour monsieur, le bain de soleil pour madame » - sans pour autant se prononcer sur les représentations du féminin et du masculin qui définissent ces rôles. Les conclusions de son enquête sur le non-désir de naviguer des femmes rejoignent celles de ses consœurs des années cinquante : « Je comprends pourquoi il y a aussi peu de femmes sur les bateaux. Elles retrouvent le même rôle qu'à la maison dans des conditions plus difficile. » Un court texte encadré confirme cet état qui semble immuable : « Même si l'on peut avoir d'autre ambitions en tant que navigatrice, il ne faut pas se faire trop d'illusions. Dans un contexte familial, tenir sa place sur le pont n'empêchera pas que l'on vous demande aussi d'assurer l'intendance dessous ; comme à terre ! […] C'est sans doute aussi sur vous que reposera le

bien-être des enfants en mer. »[1] Aucune remise en cause de la hiérarchie à bord n'est envisagée. L'analyse genrée menée ici durcit les stéréotypes sexués et aboutit à une impasse logique : « Alors, le bateau, la voile, la plaisance, la navigation, la mer : masculin ou féminin ? »[2]

La distinction féminin-masculin sur laquelle le dossier est bâti cache pourtant deux autres distinctions qui apparaissent en filigrane : celle de skipper et d'équipier et celle de néophyte et initié. Les natures féminines et masculines supposées distinctes et opposées quant aux goûts et compétences nautiques sont en fait associées à la distinction des rôles de skipper et d'équipier ainsi qu'à celle de l'expérience nautique. Les femmes présentées comme potentiellement victimes de la domination masculine sont toutes des néophytes. Dans le courrier des lecteurs du numéro suivant, l'histoire nautique relatée est celle d'un couple où l'époux initie sa femme à la voile.[3]

Les conseils prodigués aux hommes pour garder leur femme à bord envisagent uniquement le cas d'une épouse ne connaissant pas la voile, ayant peur en mer, plus préoccupée par son bronzage et son allure vestimentaire que par la navigation. Du coup, ces femmes occupent le rôle d'équipière-passagère et leur compagnon celui du skipper.

Bateaux conseille aux chefs de bord de ne pas hurler sur leur équipière et de faire preuve de pédagogie à leur égard. Les conseils à l'épouse-équipière sont semblables à ceux qui pourraient s'adresser à un jeune mousse : comment s'asseoir dans le cockpit pour wincher et faire les nœuds marins élémentaires, où se placer pour ne pas gêner la manœuvre et « buller » tranquillement, comment conjurer le mal de mer tout en prenant garde de ne pas mettre les doigts dans les taquets ni sous le couvercle des coffres. En cela, la revue ne rompt pas avec le point de vue exprimé une vingtaine d'année plus tôt stipulant que « le jeune enfant à bord se trouvera confronté à des problèmes qui sont un peu similaires à ceux de la femme à bord »[4].

Ce rôle d'autorité forte paternaliste n'est pas questionné quand à son utilisation dans une relation conjugale. Les témoignages de femmes navigantes éludent la question. Soit, néophytes, elles suivent leur époux et occupent alors le rôle d'équipière-maîtresse de maison, soit, initiées, elles naviguent seules ou bien en équipage exclusivement féminin. Seul un statut de professionnelles de la plaisance leur permet d'occuper le rôle de skipper d'un équipage mixte. Mais en aucun cas ce n'est lors de croisières familiales.

La revue *Bateaux* consacre une dizaine de numéros au dossier « Femme à bord » pour entamer l'année 2000. La chronique est rédigée par Odile Burel, journaliste récemment initiée à la voile mais ayant effectué depuis plusieurs traversées transatlantiques. Le changement de siècle ne semble pas affecter la logique sexuée qui détermine les rôles de chacun à bord. Loin d'être néophyte, la jeune femme doit pourtant s'imposer au sein du reste de l'équipage masculin et refuser le rôle de maîtresse de maison nautique en arguant pour un partage égalitaires des tâches : « D'abord, s'imposer comme femme, puis comme équipière et, au bout du compte, comme femme-équipière. »[5] Ainsi, pour la journaliste, occuper le rôle d'équipière ne peut se suffire à lui-même : il doit être associé à celui de femme. Mais qu'est-ce qu'un rôle de femme ? Qu'attend-on de la personne qui l'occupe ?

Odile Burel répond à ces questions en présentant dans les numéros suivants différents portraits de femmes navigatrices mettant en évidence les spécificités toutes féminines que ces dames apportent à la navigation : organisation des repas, devoirs scolaires des enfants et… confort, « indispensable pour toute femme ». « En course, Catherine Chabaud poursuit cette quête de la qualité de vie, à en croire Olivier Cussin, l'un de ses

[1] « Manœuvres d'intendance et de garderie », *Bateaux*, N° 484, 1998, p. 81.
[2] Anne LANDAIS, « La voile est du genre masculin », *Bateaux*, N° 484, 1998, p. 68-73.
[3] « Femmes à bord, le point de vue des maris », *Bateaux*, N° 485, 1998, p. 8-9.
[4] *Nauticus, T. 4 …, op. cit.,* p. 142.
[5] Odile BUREL, « Une fille, quatre garçons, une seule possibilité », *Bateaux*, N° 500, 2000, p. 30.

préparateurs. “Moins fatiguée, elle récupère mieux dans son confort”. C’est peut-être ce qui fait la différence. Toujours impeccable, des fleurs sur le pont, son bateau est très engageant ». Les traits de caractère de remise en cause et de questionnement de la navigatrice sont des qualités appréciées par son architecte, qui n’hésite pas à en faire un trait psychologique commun à toutes les femmes : « Elles ont une capacité d’écoute supérieure. Pour elles, une idée de départ n’est pas forcément définitive. Les remises en question sont permanentes et enrichissent notre travail. »[1]

La rencontre avec Florence Arthaud confirme les hypothèses de la journaliste : « Le milieu marin est fermé, c’est vrai, mais pas aux femmes. Les marins aiment la beauté, la féminité, les femmes »[2] affirme la navigatrice. Quand elle est belle et féminine, une femme est acceptée à bord. En tant que femme ou équipière ?

L’interview d’Ellen Mac Arthur nuance le point de vue précédent lorsqu’elle déclare « un marin, c’est un marin. Il n’y a pas de distinction entre un homme et une femme marins ». Odile Burel cherche néanmoins un indice, une particularité bien féminine de ce marin hors-pair(es) : « Une particularité quand même : 1,58 m, ce qui ne lui donne pas, il est vrai, la même puissance que certains gabarits masculins. »[3]

Le portait de Raphaëlla Le Gourvello souligne sa capacité toute féminine à prendre soin d’elle – « Je fais attention en permanence de ne pas me blesser »[4] - et sa propension à confectionner des bons petits plats même à bord d’une planche à voile.

La skippeuse interrogée ne navigue qu’en équipage professionnel féminin, afin de ne pas être confrontée au problème posé par l’occupation d’un rôle d’autorité auprès d’équipiers masculins : « Quand je navigue avec une matelote, il n’y a pas cette ambiguïté sur le rapport homme/femme. La place hiérarchique des deux professionnelles à bord est claire dès le départ. C’est dur à dire mais un homme n’accepte pas si facilement les directives d’une femme. »[5] Du coup, l’équipage professionnel féminin créé une ambiance à bord différente, « conviviale », toute féminine : « Les manœuvres à bord sont exécutées en douceur, pas d’énervement ou de cris effrayants : la navigation avec une skippeuse se déroule toujours dans le calme. […] En effet, pour une femme, la qualité de vie à bord et l’ambiance qui règne sur son bateau sont aussi importantes que le bon déroulement des manœuvres et la bonne marche du voilier. » Alors que la littérature maritime associe ailleurs l’énervement du capitaine et ses cris si désagréables pour l’équipage à son inexpérience – de même, les skippeurs professionnels masculins interrogés à ce sujet affirment qu’ils ne sont arrivés à être calmes et détendus à bord qu’au fil d’une expérience de navigation accumulée sur plusieurs années -, ici, les traits de caractère déplaisants propres à l’exercice d’un rôle d’autorité sont attribués à sa virilité.

Pour répondre à leur exclusion des rôles d’autorité, la majorité des femmes navigatrices interviewées par la revue sollicite les attributs féminins qui leurs sont associés socialement dans le modèle conjugal traditionnel hiérarchique. Elles se servent de l’autorité qui leur est attribuée traditionnellement sur certains domaines comme la sphère domestique, la pédagogie, les soins à la personne et les relations sociales. La légitimité de leur autorité n’est pas recherchée dans leurs compétences nautiques mais dans la supériorité des qualités dites féminines qui deviennent alors un atout dans le commandement d’un bateau de charter. Les hôtes du bord apprécient la douceur et le calme de leur capitaine, et tout particulièrement le père de famille-passager qui n’est alors pas placé dans une relation d’autorité masculine comme avec un skipper masculin : « C’est très appréciable quand on n’est pas très sûr de soi dans les manœuvres ». La mixité de l’équipage est alors vécue comme une complémentarité

[1] Odile BUREL, « Elles ont changé la voile », *Bateaux*, N° 501, 2000, p. 29.
[2] Odile BUREL, « Florence intime », *Bateaux*, N° 506, 2000, p. 36.
[3] Odile BUREL, « Ellen Mac Arthur, un marin comme un autre », *Bateaux*, N° 503, 2000, p. 66.
[4] Odile BUREL, « Du Sénégal aux Antilles en planche », *Bateaux*, N° 504, 2000, p. 54.
[5] Odile BUREL, « Skippeuse : un métier qui monte », *Bateaux*, N° 505, 2000, p. 50.

positive entre les sexes, idée fidèle au modèle de la relation de couple hiérarchique : « La mixité d'une équipe donne une parfaite complémentarité, car elle multiplie les visions et les émotions »[1] affirme la régatière Karine Fauconnier.

Aucun de ces portraits n'est consacré aux particularités de la croisière familiale qui concerne pourtant aujourd'hui la très large majorité des équipages. La navigation conjugale ne semble pas avoir les faveurs des marins hors du commun interrogés tout au long de cette chronique consacrée à la femme à bord : « Ça en fera peut-être rêver certains d'embarquer en couple pour cinq mois de navigation sans escale… Sacré challenge, et félicitations si vous ramenez une demande en mariage plutôt qu'un divorce. »[2] Seul Hervé Hamon, écrivain féru de plaisance sollicité par la revue *Loisirs nautiques* en 2002, propose une analyse ne sexualisant pas les goûts nautiques : si la « femme navigante » par plaisir est « rarissime », c'est que « souvent, bien souvent, la vie de plaisancier et la vie de couple, ça ne colle pas bien. Ce n'est pas une question d'amour, ni de tendresse, ni de fidélité, ni de complicité »[3]. Si l'auteur décrit une répartition des goûts et des rôles à bord fidèle au modèle traditionnel attribuant à la femme le calme et le soleil et à l'homme les mers hostiles et les coups de tabac où il se livre à un combat contre les éléments naturels, il convient cependant plus loin « que ce n'est probablement pas affaire d'hormones, mais de culture », et que la plaisance « a une responsabilité particulière » dans le fait que « nos filles et nos compagnes se méfient ou s'enfuient ».

L'analyse de la presse nautique et de la littérature nautique met en évidence la construction sociale de la place des femmes en croisière familiale en lien avec les rôles sociaux conjugaux. Les questionnements sur l'organisation de ces rôles à bord qui se sont posés dès les années cinquante et jusqu'à la fin des années soixante-dix ne sont plus d'actualité aujourd'hui. L'impertinence des femmes des années cinquante, fortes de leur nouveaux droits civiques et de leur égalité avec leurs maris en matière de savoir-naviguer, les deux sexes étant le plus souvent également novices en plaisance, ainsi que celle des femmes des années soixante-dix, mues par l'égalité conjugale nouvellement acquise, contrastent avec la situation actuelle qui réifie des attributs féminins contraires aux goûts et savoir-naviguer sous couvert du maintien d'un modèle relationnel maritime hiérarchique.

Les propositions faites alors pour un partage égalitaire des tâches dans le couple, la formation nautique des femmes et même leur accès au rôle de chef de bord sont des sujets qui aujourd'hui ne sont plus du tout évoqués. Si des femmes accèdent actuellement aux fonctions de commandement, c'est en tant que professionnelles : navigatrices de course au large, monitrices, skippeuses. Beaucoup naviguent seules ou en équipage féminin[4] pour contourner le problème de la légitimité de leur autorité auprès d'un équipage masculin[5]. La plupart d'entre elles mettent en valeur leurs spécificités identifiées comme féminines pour légitimer leur accès au rôle de capitaine. À l'heure des revendications identitaires, celles féminines s'élèvent tant dans la presse nautique que dans celle d'à terre.

Ainsi, en 2000, la presse féminine n'hésite pas, sous couvert de ton humoristique, à mettre en avant toutes les représentations traditionnelles associées à la femme pour construire un portrait de la navigatrice anglaise Dee Caffari. Le magazine *Elle* brosse ainsi un modèle de féminité maritime décidemment inconciliable avec les valeurs habituellement défendues dans la revue : le confort d'habitation : « Dans l'unique pièce du monocoque, il n'y a pas une chaise confortable, pas un coussin, pas une touche déco. Rien que des loupiotes électroniques

[1] Odile BUREL, « Mixité. Tombeurs de course », *Bateaux*, N° 507, 2000, p. 30.
[2] *Id.*
[3] Hervé HAMON, « La grande sirène », *Loisirs nautiques*, N° 363, 2002, p. 45.
[4] En 2002, le magazine *Voiles et voiliers* consacre un dossier aux femmes capitaines qui naviguent avec leurs filles : « Je navigue avec ma fille », *Voiles et voiliers*, N° 375, 2002, p. 94-109.
[5] Cf. Cécile LE BARS, *« Ensemble-séparés » : les carrières des navigatrices de course au large…, op. cit.*

et du plastique dur. Et, en guise de baignoire, de lavabo et de toilettes, un seau » ; la sécurité physique : « Quand elle range son couteau, soulagée, je remarque sa main. Ouh la, il lui manque un tiers du majeur gauche » ; la mise en valeur de la beauté : « Elle s'est présentée au port sans brushing, ni maquillage, avec sur le dos une sorte de tenue de postier rembourrée de partout, bleu et jaune, plein de logos et de scratch, pas du tout cintrée à la taille. […] Dee Caffari doit avoir un problème avec la féminité, la pauvre » ; l'hygiène : « "Une brosse à dent, de la crème solaire, du shampoing, c'est tout. Je profite de la pluie pour me laver" » ; l'alimentation équilibrée : « Des kilos d'immonde bouffe lyophilisée pendant des semaines » ; et les stratégies tant pour séduire les hommes que pour ne pas être trompée par son compagnon : « Les équipiers de Dee Caffari ont-ils été choisis sur casting ? […] Harry, la petite trentaine, une bombe, partage la vie de la navigatrice depuis six ans. […] Laisser un tel homme si longtemps sans femme ? Ce n'est pas raisonnable ! » [1].

Les femmes qui naviguent en croisière familiale sont assimilées par la presse nautique à d'éternelles néophytes. Sur l'eau, l'observation des équipages familiaux permet de constater qu'aujourd'hui l'immense majorité des couples respectent la répartition hiérarchique traditionnelle, l'époux s'occupant de la navigation et sa femme de l'intendance et des enfants – ou des petits enfants -, quelle que soit la classe d'âge des époux. Il y donc une normalisation, en croisière familiale, de la pratique de la navigation masculine dite en « solitaire accompagné », et une étonnante évaporation, sur les plans d'eau, des filles initiées.

Retour à la navigation en solitaire accompagné

La croisière à bord d'un « yacht pour un homme seul »[2] se transformant en « yacht pour deux » et plus si affinités, en vogue dès la fin du 19e siècle[3], est toujours au cœur de la petite plaisance contemporaine. Cette organisation sociale associée à la technique de la navigation en solitaire apparaît comme une solution idéale apportée à la question de la redistribution des rôles conjugaux en mer.

Naviguer seul en famille : par goût ou par dépit ?

Au cours des années soixante-dix, les Glénanais formés à la navigation en équipage, devenus parents, redécouvrent une pratique chère aux yachtsmen : le cabotage en solitaire… accompagné. Quand les jeunes enfants restent à bord, leur mère ne peut plus assurer les deux rôles de matelote et d'hôtesse de bord qui lui sont conférés dans les années cinquante et soixante. Paradoxalement, l'idéologie développée dans les années soixante-dix valorisant l'idée de l'enfant comme une personne digne d'être embarquée retire à l'épouse son rôle d'équipière ou de « seconde » du capitaine. Les quelques femmes chefs de bord aux Glénans pendant cette période expriment clairement que les obstacles majeurs à l'occupation du rôle de capitaine sont les relations conjugales et la maternité :

[1] A. G. A., « En bateau avec Dee Caffari. Houle, ma poule ! », *Elle*, 5 mai 2008, p. 161-162.
[2] G. –L. G., « Le « Solus » : yacht de croisière pour un homme seul », *Le Yacht…, op. cit.*
[3] « Un bateau de petit tonnage, manoeuvrable, à l'occasion, à un homme seul, aussi bien aménagé que possible, est le desideratum de beaucoup de yachtsmen », in « L'ECUREUIL, Cotre de 1 tonneau ½ (Jauge de course) », *Le Yacht*…, *op. cit.*

> Il faut une certaine expérience pour être chef de bord, il faut au moins 3 ou 4 ans de bateau, or la plupart des filles se marient vers 20-25 ans, elles font des mômes, elles pouponnent, elles n'ont plus le temps de faire du bateau, ou elles en font avec leur mari… [1]
>
> A propos de misogynie, un détail de plus : si les équipiers n'en montrent pas, par contre, dans un grand ? petit ? nombre de cas, le mari ou le « petit ami » doit jouer un rôle de frein non négligeable. C'est l'homme qui emmène la femme en croisière, pas l'inverse. Sans compter les nombreux hommes mariés qui font un stage seul, alors que le cas inverse, surtout s'il y a des enfants, est rarissime. C'est la femme qui doit garder les enfants ! [2]

À défaut de quitter le navire, les mères désertent le pont ou du moins les manœuvres. Elles retrouvent donc à bord des charges de travail plus difficiles que celles de leur quotidien terrestre : les « mutineries » de l'équipage familial – épouse et enfants - apparaissent comme une fatalité. La rédaction de *Bateaux* conseille au futur chef de bord-père de famille d'en prendre son parti :

> Il ne faut pas considérer la navigation de plaisance comme une simple distraction au même titre que le cinéma ou la promenade du dimanche. Sans insister sur son aspect économique, la vie en croisière sur un bateau prend une dimension totalement différente de la vie quotidienne. Bien que souvent inconfortable, elle apporte des satisfactions inégalables à tel point que nous connaissons nombre de navigateurs qui n'envisagent plus de reprendre une vie « normale ». Aussi, l'achat d'un bateau risque-t-il de bouleverser la tranquillité d'une famille. Toutefois ne comptez pas trop sur tous ses membres pour constituer un équipage. La vérité nous est cruelle à avouer, mais tout le monde n'aime pas le bateau et la mer, surtout si par malchance les premières sorties se sont déroulées dans de mauvaises conditions.[3]

La navigation devient une affaire de goût. Or, les goûts ne se prêtant pas à la discussion, la question de la répartition des rôles à bord au sein de la famille conjugale a peu de chances d'être abordée… La mise en avant de la pratique de la navigation « en solitaire en famille » (les manœuvres étant effectuées par un seul membre de l'équipage familial : le chef de bord), apparaît alors comme une réponse au problème de la désaffection de l'équipage pour les sorties en mer. Bien plus, cette pratique devient pour le chef de bord un style de navigation privilégié, « par goût » : « Quant au croiseur, s'il est conduit souvent à naviguer seul initialement par manque d'équipage, il y prend goût la plupart du temps au point d'être résolu à s'en passer toujours. »[4]

Au début des années quatre-vingt, la pratique de la « navigation solitaire en famille », appelée également « navigation en solitaire accompagné », se normalise et de nombreux conseils sont prodigués aux pères de famille : « La saison approche où vous partirez naviguer en croisière familiale. À cette occasion, nous avons pensé qu'il serait utile de vous donner ou de vous rappeler quelques conseils concernant la manœuvre en équipage réduit. Il est en effet fréquent qu'un père de famille, accompagné ou non d'un ami, soit le seul capable de manœuvrer sur le pont d'un voilier, la mère ayant la charge de surveiller ses petits matelots. En pareilles circonstances, le père doit donc se suffire à lui-même et envisager la manœuvre comme s'il était solitaire ou presque. »[5]

---

[1] Jeanne LE CAM citée par Marie-Claude CARBONNEL et Maria DEURBERGUE, « Les femmes chefs de bord »…, *op. cit.*

[2] Dominique MONGARDÉ citée par Marie-Claude CARBONNEL et Maria DEURBERGUE, « Les femmes chefs de bord »…, *id.*

[3] « Pierre ou plastique », *Bateaux*, N° 228, 1977, p. 77.

[4] « Les solitaires méconnus », *Bateaux*, N° 237, 1978, p. 45.

[5] Patrice CARPENTIER, « En équipage réduit », *Bateaux*, N° 277, 1981, p. 187.

Au milieu des années quatre-vingt-dix, le constat est identique : la navigation en famille est synonyme de navigation en solitaire « ou presque » :

> Nul besoin d'être misanthrope pour se trouver confronté aux contraintes de la navigation en solo. Prendre la mer en famille, avec un conjoint peu amariné et des enfants trop petits pour faire de vrais équipiers – mais suffisamment grands pour être encombrants… - cela se résume souvent à du « solitaire accompagné ». La seule personne opérationnelle du bord doit alors se démultiplier entre barre, table à cartes et plage avant, sans oublier de veiller au passage sur son précieux chargement ! Nous avons pensé à elle en ce début d'été et lui proposons quelques trucs et tours de main à méditer avant l'appareillage. Les vrais solitaires devraient aussi trouver ici de quoi mieux vivre leur passion de la voile.[1]

Le ton change : l'article ne précise pas qui, des deux parents, est la personne du bord qui est tenue de naviguer en solo. Une légère exaspération pointe à l'heure où les jeunes parents, nés dans les années soixante-dix, tentent d'instaurer une relation égalitaire au sein de la vie de famille. Pourquoi la charge de la navigation en solitaire reviendrait-elle inévitablement à l'homme ?

La présence des enfants à bord n'est pas idéalisée : l'auteur de l'article ne met pas en avant leur épanouissement au sein du milieu marin mais bien leur présence gênante. La fillette montrée en photographie, assise dans le cockpit, est décrite comme « trop jeune pour manœuvrer ; mais elle sait déjà où s'asseoir pour bloquer l'accès au winch ou les rayons de la barre à roue… ». La garde des enfants apparaît comme un véritable problème à bord : « Barreur ou baby-sitter… il faut choisir. Pendant que papa s'occupe de ses chères têtes blondes, c'est maman qui se débrouille en solo. » Cette affirmation ne reste toutefois qu'un vœu : aucune photographie, témoignage ou reportage ne confirme cette nouvelle répartition des rôles.

Ainsi, l'entente à bord ne va plus de soi ; la plaisance familiale ou amicale n'est plus forcément synonyme de plaisir. En 1999, *Bateaux* consacre un dossier intitulé « Comment réussir une croisière familiale » : « Les grands de la voile ne sont pas les seuls à en venir aux mains. Même si vos enfants sont adorables et vos amis charmants, un rien suffit pour que tout dégénère. On a vu une famille exploser en pleine croisière parce que le père ne savait pas lire le GPS et que les enfants étaient persuadés qu'il les menait à la mort. La brouille prend parfois des motifs plus anodins. Savez-vous qu'un équipier s'est fait débarqué parce qu'il sifflait tout le temps ? Un autre pour sa manie de collectionner les cailloux ? Bonnes vacances tout de même ! »[2]

Les éditions successives du *Cours des Glénans* attribuent la mauvaise entente au sein de l'équipage à un manque d'autorité du chef de bord. Seul ce rôle d'autorité bien compris tant par celui qui l'occupe que par le reste de l'équipage est garant du bon déroulement de la croisière. La même idée est développée en filigrane dans l'article de Delphine Fleury et Olivier Le Carrer. En effet, si des crises sont survenues à bord, c'est soit parce que le chef de bord n'est pas compétent, ne sachant pas faire le point, soit parce qu'il abuse de son autorité, en débarquant un équipier qui siffle ou qui s'adonne à une collection de minéraux. La question de l'autorité forte du chef de bord et son corollaire, la prise de décision en sa seule âme et conscience, du fait de son entière responsabilité à bord, n'est pas explicitement désignée comme étant la source des tensions qui sont néanmoins déplorées.

Si cette autorité n'est pas remise en cause, ses multiples défaillances inévitables sont soulignées : « C'était la fois de trop pour les marins en herbe qui constituent votre équipage.

[1] « Naviguer seul ou presque… », *Bateaux*, N° 447, 1995, p. 59.
[2] Delphine FLEURY et Olivier LE CARRER, « Vacances : réussir une croisière en famille », *Bateaux*, N° 494, 1999, p. 81.

[…] Vous avez perdu toute crédibilité et, en même temps, toute marge de manœuvre. Femme et enfants menacent de quitter le bord… » L'« image idyllique » de la croisière est également écornée : « Le bateau est un objet terriblement contraignant. Vecteur de liberté, il peut aussi prendre le visage de la pire des prisons pour ceux qui n'ont pas embarqué avec les bonnes clés. En croisière familiale, la principale difficulté consiste à jongler avec des préoccupations totalement différentes. » Cette dernière difficulté, identifiée comme « principale », concerne en fait le skipper. Le reste de l'équipage, et notamment ceux pour qui le bateau peut s'apparenter à une prison, c'est-à-dire les néophytes et ceux qui n'ont pas choisi d'embarquer, comme les enfants, sont confrontés à d'autres problèmes plus prosaïques : lutter contre le mal de mer, se déplacer sans se cogner ni tomber, trouver une place relativement confortable qui ne gêne pas les manœuvres, déchiffrer les ordres du capitaine et acquérir un vocabulaire inconnu, identifier la direction du vent et se représenter l'allure du bateau afin de régler correctement les voiles, etc. Là encore, la cause de la mésentente familiale est attribuée aux goûts de chacun, perçus comme foncièrement différents et pourtant si conformes au modèle conjugal traditionnel :

> D'une part, la volonté du chef de bord de tailler la route, que ce soit par goût personnel – il adore être en mer et tire sur les écoutes – ou par nécessité – il faut bien aller de l'autre côté si l'on veut tenir le programme… D'autre part, le rejet presque systématique par les enfants de toute navigation dépassant deux à trois heures – au moins en croisière côtière ; le cas du long cours est à part, le bateau devenant alors un véritable lieu de vie. La mère se trouve bien souvent dans une position intermédiaire difficile. Pas toujours à l'aise dans ce milieu nautique qu'elle a rarement choisi et contrainte de veiller tant bien que mal au bien-être de tous, à l'exception généralement du sien… Bref une situation explosive que l'on ne peut désamorcer qu'en faisant preuve d'un maximum de réalisme. Il est suicidaire, ici, d'aller contre les goûts de la majorité. [1]

Si le rôle de capitaine est toujours attribué au père de famille sans d'ailleurs qu'aucun questionnement à ce sujet n'ait lieu, son autorité s'exerce dans un contexte nouveau. En effet, les goûts de chacun doivent être respectés pour que les vacances soient réussies.

L'article rappelle que le capitaine n'a pas un pouvoir absolu sur son équipage et que ses abus sont sanctionnés tant par le droit maritime que pénal : « Un chef de bord ne peut pas pour autant agir impunément : le Code pénal est valable en mer comme à terre. »[2] L'organisation sociale proposée est une autorité exercée dans un contexte démocratique, nommée « centralisme démocratique »[3] : tout l'équipage participe, par exemple, aux tâches domestiques mais « sous la responsabilité d'une personne en particulier ». La responsabilité est ainsi partagée entre les différents membres de l'équipage, chacun occupant une responsabilité et donc une autorité sur un domaine particulier : « On a tout à gagner à appliquer le même principe de centralisation à la partie technique du bord : gestion du carburant et des équipements de navigation, surveillance du bateau. » La répartition des responsabilités entre les membres de l'équipage se fait dans la concertation. Cette nouvelle forme d'organisation sociale marque une rupture avec celle défendue dans le *Cours de navigation des Glénans*. En effet, si le chef de bord glénanais doit savoir déléguer les tâches à bord, c'est lui qui les organise. Il doit également vérifier lui-même si les tâches sont bien effectuées car il assume la responsabilité finale de la bonne marche et de la sécurité du bateau.

Le « centralisme démocratique » proposé par Delphine Fleury et Olivier Le Carrer, appliqué à un équipage composé de plusieurs adultes comme par exemple un groupe d'amis

[1] Delphine FLEURY et Olivier LE CARRER, « Vacances : réussir une croisière en famille »…, *op. cit.*, p. 84.
[2] *Id.*, p. 89.
[3] *Ibid.*, p. 87.

ou de plusieurs familles, apparaît comme une alternative à l'organisation hiérarchique monolithique d'un seul chef de bord dirigeant le reste de l'équipage. Par contre, dans le cas de la famille conjugale, cette organisation n'offre aucune alternative. En effet, de par les goûts – inexpliqués - du père pour la navigation, des enfants pour les escales et de la mère pour le bien-être de ces derniers, il est fort probable que le « centralisme démocratique » ne diffère guère de l'organisation traditionnelle, le père devenant responsable de la navigation, du réglage des voiles et du moteur, la mère de la cuisine et des enfants.

En 2001, *Bateaux* présente un trimaran convenant aux « mordus de croisière côtière ». L'article permet de préciser qu'en fait seul le skipper père de famille s'adonne aux manœuvres : « Ce propriétaire navigue en famille (deux enfants) tout l'été, et mène donc son bateau tout seul ou presque. »[1] Le magazine *Voiles et voiliers* publie en 2003 un numéro hors-série intitulé *Naviguer en équipage réduit ou en solitaire* : « Naviguer en solitaire, en double ou en compagnie d'un équipage inexpérimenté est une réalité vécue un jour ou l'autre par tous les plaisanciers. »

> Un Slocum ou un Tabarly sommeillerait-il en chacun de nous ? Si la notion de croisière reste plus que jamais synonyme de détente familiale et collective, les chiffres sont là. En 2000, 57 % des plaisanciers interrogés déclaraient naviguer seuls à la voile. Cette donnée étonnante est d'autant plus vraie que le voilier est petit : le chiffre culmine à 66 % pour les voiliers de 6 à 8 mètres, se maintien à 64 % pour ceux de 8 à 10 mètres, descend à 54 % pour les 10 à 12 mètres (enquête sur le parc français par la Fédération des industries nautiques). La difficulté de gérer seul son bateau augmente donc avec sa taille, est-on tenté de répondre… [2]

Le ton se fait amer : « Solitaire bon gré, mal gré. C'est un fait : une majorité de plaisanciers naviguent seuls ! » En effet, si la navigation en solitaire du chef de bord est présentée comme la seule organisation des rôles possible en croisière familiale, tous les skippers n'apprécient pas cette situation qui est, de fait, difficile :

> Mais l'intérêt de ces chiffres n'est pas là : constatons plutôt que quelle que soit la taille du bateau, plus d'un plaisancier sur deux est un solitaire qui ne s'ignore pas ! Choix délibéré, manque d'intérêt de l'une des personnes du couple [de quelle personne du couple peut-il donc s'agir ?] ou plus généralement pénurie d'équipiers… sont autant d'éléments explicatifs qui peuvent être avancés. À ces 57 %, il faudrait ajouter ceux qui naviguent systématiquement en équipage réduit ou avec des néophytes qui s'apparentent plus à des passagers qu'à des équipiers. Car un solitaire endurci vous dira toujours que naviguer avec des débutants est souvent plus complexe que d'affronter la vraie solitude. Le temps passé à surveiller et à prendre en charge ces nouveaux venus à la voile est-il vraiment compensé par le fait de tenir une écoute de temps en temps ou de libérer un bloqueur sur commande ? Sans lancer la polémique, reconnaissons que s'il fallait faire l'inventaire, dans une journée de croisière, du nombre de situations où un skipper se retrouve dans la peau d'un solitaire réel ou accompagné, il faudrait conclure qu'aucun plaisancier n'échappe à cette discipline. [3]

L'auteur déclare être étonné par les chiffres de l'enquête. Pourtant, la navigation en « solitaire accompagné » est, en effet, pratiquée par tous les équipages rencontrés lors de mon enquête de terrain. Si aujourd'hui cette pratique majoritaire et ancienne étonne, c'est qu'elle n'est plus acceptée.

---

[1] « Challenge 30, un trimaran tout terrain », *Bateaux*, N° 518, 2001, p. 40.
[2] Pierre-Marie BOURGUINAT, *Naviguer en équipage réduit ou en solitaire…, op. cit.,* p. 3.
[3] *Id.*, p.10.

En effet, si les joies et les satisfactions de la navigation en solitaire sont décrites depuis les débuts du développement du yachting en France, ses difficultés n'en sont pas moindres. Seul un savoir-faire acquis au cours d'une longue expérience nautique permet de faire naviguer seul un voilier habitable sans pour autant exposer le bateau et ses occupants à des risques multiples ou bien son skipper à un stress permanent.

Cependant, pour remédier à ce malaise, l'ouvrage propose uniquement de perfectionner les techniques de navigation « en solitaire réel » et « en solitaire accompagné ». Par contre, aucune ligne ne vient interroger cette situation : il ne faut pas « lancer la polémique », qui pourrait bien s'apparenter à une guerre des sexes. La répartition sexuée des rôles à bord qui, jusqu'alors, était considérée comme "naturelle" ou bien acceptée avec fatalité comme la seule possible, est au début des années 2000 sujette à polémique et non à un questionnement ouvert. Pourquoi donc, en effet, après plus de cent années d'expérience de yachting sur petits voiliers, les skippers français sont-ils toujours "seuls" à naviguer, même accompagnés ? Pourquoi donc leurs compagnes et parfois même leur progéniture n'adhèrent-ils pas passionnément au projet de navigation ?

Le numéro spécial de la revue *Voiles et voiliers* intitulé *Naviguer en équipage réduit ou en solitaire* renoue ainsi avec le thème du « yacht pour un homme seul » en vogue dans les années 1890. Le ton a cependant changé. À l'enthousiasme de Philippe Daryl[1] imaginant le « yacht pour un, pour deux » comme « la solution du problème » posé par la navigation sur de petits bateaux succède l'amertume du skipper du 21e siècle, naviguant seul, bien qu'accompagné de sa compagne, amis et enfants. L'idéal d'un bonheur familial nautique unanimement partagé serait-il mis à mal ? En effet, à l'aube du 21e siècle, période à laquelle les enfants nés dans les années soixante-dix sont à leur tour devenus parents, l'idéal du couple traditionnel, hiérarchique, fusionnel et complémentaire laisse place à celui d'un modèle conjugal égalitaire. Si la navigation en solitaire accompagné est une organisation idéale pour les couples dont les relations sont fondées sur le modèle hiérarchique, il ne conviendrait plus pour ceux aspirant à une relation égalitaire. Pourtant, l'idée d'une navigation conjugale égalitaire n'est jamais mentionnée. Au contraire, les conseils proposés tendent à développer « les armes du solitaire »[2].

Organiser la navigation

Pour naviguer seul, accompagné ou non, que ce soit dans la joie ou par dépit, il s'agit de « se préparer » : « La tranquillité du solitaire comme de l'équipage réduit se construit à terre : en prévoyant chaque cas de figure. »[3] Il s'agit d'anticiper toutes les manœuvres et les aléas de la navigation, aussi bien à terre qu'une fois en mer.

Outre la maîtrise technique de la navigation qui passe par une anticipation permanente des situations, il s'agit aussi d'organiser la vie à bord en fonction de l'équipage. Pour ne pas être confronté au « scénario catastrophe » du mauvais temps empêchant toute sortie du port ou bien exposant à des conditions de navigation éprouvantes, Delphine Fleury et Olivier Le Carrer conseillent à leurs lecteurs de privilégier « les plans d'eau "anti-mal de mer" » : « La véritable assurance tous risques pour des vacances réussies, c'est de s'orienter vers des régions où l'on trouvera toujours une solution de repli. Avec un avantage supplémentaire : ces zones – par définition abritées – conviennent parfaitement à des équipages peu amarinés, ce qui est presque toujours le cas en famille. Les meilleurs sites du

[1] Philippe DARYL, *Le yacht. Histoire de la Navigation Maritime de Plaisance…, op. cit.,* p. 317-318.
[2] « Naviguer seul ou presque… », *Bateaux*, N° 447, 1995, p. 61.
[3] *Id.*, p. 60.

nord au sud : Saint-Malo grâce aux possibilités d'exploration de la Rance, la rade de Brest, le golfe du Morbihan et la baie de Quiberon, la Vilaine […]. »[1]

Malgré le choix d'un bassin de croisière abrité, le capitaine peut toutefois être confronté à une « mutinerie » familiale dont « la sanction » ne se fait pas attendre : se « retrouver tout seul dans [son] grand carré ». Une solution radicale est proposée en encadré : alors que le capitaine, passionné, voyage vraiment seul à son bord, son épouse et ses enfants le suivent par la route, en camping-car : « un bon compromis », concluent les auteurs de l'article. L'autre organisation consiste à faire naviguer le bateau de nuit lorsque les enfants dorment :

> Pourquoi croyez-vous que les paquebots qui arpentent Méditerranée et Caraïbes naviguent la plupart du temps de nuit ? Pour ménager à leurs passagers le plus de temps possible à terre pendant la journée ! Le raisonnement vaut pour un équipage familial. Des étapes de nuit bien gérées seront beaucoup mieux vécues par les enfants que des trajets diurnes à rallonge. Dans des conditions agréables (de préférence pas plus de force 5 et au portant), c'est le paradis. L'occasion pour les enfants de découvrir, en début de soirée, la magie de la nuit en mer, avant que chacun ne rejoigne sa couchette… et ne se réveille le lendemain, en vue de la crique rêvée. Attention : sous peine de tourner à la galère, cette option est réservée à des parents qui « assurent » bien techniquement et sont capables de prendre chacun leur tour un quart en solo. [2]

Cette solution n'est pas tout à fait celle adoptée par les équipages familiaux que j'ai rencontrés. En effet, elle suppose que chacun des parents soit capable de mener le navire en solitaire, la nuit, capacité qui nécessite une formation nautique très aboutie. La navigation de nuit est peu pratiquée par la majorité des plaisanciers qui la jugent dangereuse en partie du fait qu'ils n'y ont pas été initiés et formés. Or, dans les stages d'école de croisière, cette pratique n'est enseignée que dans les niveaux supérieurs. De plus, au cours d'une croisière familiale de plusieurs jours ou semaines, il est vraisemblable que les quarts de nuit qui engendrent inévitablement une grande fatigue ne soient pas une solution idéale pour permettre aux parents de s'occuper des enfants pendant la journée.

L'organisation adoptée par la majorité des familles naviguant en croisière estivale consiste à naviguer lorsque les enfants dorment, mais au petit matin, une fois que le skipper ait eu sa nuit de repos. La plupart du temps, c'est le père qui appareille en silence, à l'aurore, disant savourer ces moments de calme. Ainsi, une fois arrivé à la nouvelle escale, Geoffroy réveille son épouse et leurs deux enfants. Il leur prépare le petit déjeuner et se recouche ensuite, Erika s'occupant alors des enfants, sur le bateau ou à terre.[3]

Aujourd'hui, la place de l'enfant dans la famille a changé. Le modèle du couple hiérarchique et complémentaire ne fonde plus la famille, remplacé par l'idéal conjugal égalitaire. C'est le « démariage » décrit par Irène Théry : « Le mariage a cessé d'être l'institution unique du couple et de la famille : ne pas se marier, se marier ou se démarier est désormais une question de conscience personnelle. »[4] Cependant, cela n'implique pas une désinstitutionalisation : « L'axe commun du droit de la famille est désormais la filiation, considérée de plus en plus comme le seul lien idéalement inconditionnel. Le principe d'indissolubilité s'est déplacé du couple vers la filiation. »[5] Dans ce nouveau contexte, « le

[1] Delphine FLEURY et Olivier LE CARRER, « Vacances : réussir une croisière en famille »…, *op. cit*., p. 83.
[2] *Id.*, p. 85.
[3] Entretien informel non enregistré, Bretagne sud, 2002.
[4] Irène THÉRY, « Dynamique d'égalité de sexe et transformation de la parenté », p. 159-166 in : *Femmes, genre et sociétés. L'état des savoirs*, Paris, La Découverte, 2005, p. 164.
[5] *Id.*

droit des enfants, leur bien-être sont présentés comme des absolus qui participent à la fondation de l'égalité entre les deux parents »[1].

Ainsi, le programme de navigation élaboré par les couples rencontrés s'organise en fonction du confort des enfants : les allures portantes, où la gîte est moindre, sont préférées à celles plus « gîtardes » et les navigations sont courtes. La croisière apparaît comme un projet de loisir familial qui se doit d'être réussi. L'injonction est importante : avant tout, il convient « de ne pas dégoûter » les enfants. Le projet éducatif – leur apprendre à naviguer – est second et diffère des injonctions éducatives d'à terre où les enfants doivent se plier à des apprentissages divers, quels que soient leurs goûts, afin de trouver plus facilement une place dans la société de demain – activités extrascolaires, stratégies dans le choix des options scolaires ou des établissements, etc. À bord, l'enjeu est autre : il ne s'agit pas de réussite sociale mais familiale. À défaut de réussite professionnelle individuelle, celle familiale est érigée en nouvel idéal. Cela se traduit à bord par de multiples tâtonnements : réaménagements, nouveaux programmes de navigation, changement de bateau, etc.

Le voilier familial est un lieu où se jouent de nouvelles formes de parentalité. Les pères peuvent expérimenter, à travers le rôle du chef de bord, le statut d'autorité qu'ils doivent partager à terre avec leur compagne. Les mères, le plus souvent exclues de la navigation, occupent le rôle de soins aux jeunes enfants, ces derniers représentant le nouveau ciment familial. « Ce qui signifie que la famille n'est plus la "cellule de base" de la société, et que si l'individu-citoyen semble destiné à occuper cette place, certains y mettraient bien le couple mère-enfant, en le considérant comme le seul lien familial inaltérable… »[2] La hiérarchie maritime permet de résoudre les tensions créées par l'écart entre l'idéal égalitaire et les pratiques conjugales effectives car, à terre, « le principe de l'égalité entre hommes et femmes […] est à la fois sans cesse réaffirmé et jamais atteint »[3]. Bien que l'appropriation du rôle de maternage par les femmes s'apparente à une reproduction du modèle conjugal traditionnel, il s'en différencie néanmoins car ces femmes sont impliquées ailleurs dans des relations conjugales fondées sur un idéal égalitaire.

Pour lutter contre la déception suscitée par l'inégalité conjugale effective, les femmes tentent de la « justifier » ou de la « masquer » en la « minimisant », en « ajustant leurs attentes et en jugeant rétrospectivement irréalistes leurs anciennes prétentions à l'égalité » ou bien en revendiquant « l'exclusivité ou la suprématie dans les domaines domestiques et éducatifs »[4]. C'est en cela que la pratique de la croisière familiale apparaît comme une réponse contemporaine à la « difficulté fondamentale à penser ce qu'il peut en être de l'égalité quand demeurent des différences irréfragables liées à la physiologie »[5]. Le discours nautique sexualisant les goûts et les savoirs apporte une réponse à cette difficulté. L'immuabilité de l'ordre nautique en est une autre.

Pour bien « vivre à cinq dans 15 m^2 » et « même garder ses amis », Delphine Fleury et Olivier Le Carrer insistent sur la nécessite de préserver l'ordre à bord, que ce soit sur le plan matériel - importance du rangement -, temporel - en respectant le programme de navigation prévu la veille -, ou social - en identifiant clairement un ou plusieurs responsables d'un domaine précis de la vie du bord. Cependant, dans un équipage conjugal, le modèle des relations égalitaires n'est pas envisageable. L'organisation maritime traditionnelle hiérarchique entraîne une répartition des rôles et des responsabilités. Tous les équipages

[1] Geneviève CRESSON, « De l'idéal égalitaire aux pratiques inégalitaires, quelles « réorganisations » ? », 117-126 in : *Maternité et parentalité*, Rennes, ENSP, 2004, p. 118.
[2] Gérard NEYRAND, « La reconfiguration contemporaine de la maternité », p. 21-38 in : *Maternité et parentalité*, Rennes, ENSP, 2004, p. 28.
[3] Geneviève CRESSON, « De l'idéal égalitaire aux pratiques inégalitaires, quelles « réorganisations » ? »…, *id.*, p. 117.
[4] *Ibid.*, p. 122.
[5] Gérard NEYRAND, « La reconfiguration contemporaine de la maternité »…, *id.*, p. 25.

familiaux que j'ai rencontrés adoptent une organisation traditionnelle, le père ayant la charge de la navigation et la mère celui du bien-être des enfants.

Ainsi, pour « réussir une croisière en famille », il faut tenir compte de très nombreuses contraintes et adopter une forme de navigation en rupture avec celle idéalisée. La plupart des équipages familiaux naviguent dans un bassin de croisière qu'ils connaissent bien, afin de limiter les aléas d'une navigation dans une zone où les courants et les vents dominants ne sont pas connus et ne peuvent donc pas être anticipés. Rares sont ceux qui se lancent, avec des enfants, dans de grandes traversées potentiellement éprouvantes comme celle de la Manche ou du Golfe de Gascogne[1]. Ils préfèrent pratiquer une navigation à la journée permettant aux parents de se reposer pendant cette période de croisière qui est aussi celle de leurs vacances. Beaucoup se résignent à gagner un port encombré plutôt qu'un mouillage forain du fait de la plus grande sécurité qu'il garantit et des éléments de confort qu'il offre comme les douches, les toilettes et les restaurants. En effet, si un mouillage forain possède beaucoup de charme, il implique que le skipper se réveille souvent afin de vérifier que l'ancre ne dérape pas et que le rayon d'évitage du bateau n'empiète pas sur celui des voisins. Du coup, les « plaisanciers moyens » se voient reprochés par les institutions nautiques ces pratiques : leurs trop petites navigations sont associées à une incompétence nautique et à un manque d'esprit aventureux ; l'encombrement des ports à leur instinct grégaire ; les hurlements des skippers sur leurs équipières lors des prises de coffres à un manque de civisme[2], de compétences nautiques ou à un machisme déplacé. Or, ces particularités qui ne sont pas en accord avec la figure du héros marin silencieux, aventurier et libre, naviguant sur les océans déserts, sont les conséquences mêmes des contraintes matérielles et sociales qui pèsent sur la navigation familiale.

Fuir dans des solutions matérielles

Dès les années soixante-dix, une solution proposée aux « mutineries de l'équipage familial » n'appréciant pas les navigations difficiles en vacances est l'achat d'un nouveau bateau, toujours plus grand et plus confortable. Le skipper, « un de ces mangeurs de milles n'hésitant pas à embarquer pour la Corse ou les Baléares avec sa femme, leurs deux jeunes enfants et leur chien sur un voilier de neuf mètres » reconnaît que « pour ce type de navigation semi hauturière, un voilier de cette taille n'offre pas un confort suffisant dès que le beau temps et les allures portantes font place au louvoyage » :

> Dans le cockpit généralement peu protégé des voiliers modernes, le barreur reçoit constamment des volées d'embruns acceptables quelques heures, mais non plusieurs jours de suite. Quant à l'équipage et l'on pense en particulier aux enfants, le seul abri qui leur est généralement offert consiste en une cabine confinée d'où ils ne voient de la mer que l'eau giflant les hublots. Son prochain bateau, car il préfère naturellement changer de bateau que de situation familiale, disposera sinon d'une timonerie fermée, du moins d'un abri sérieux protégeant efficacement le barreur et un ou deux équipiers. Il s'assurera aussi que la cuisine reste utilisable à trente degrés de gîte, bien qu'aucun vendeur de bateaux n'accepte l'idée qu'une pareille éventualité puisse être évoquée ailleurs que dans les comptes-rendus de la Transat ou de la Course autour du monde. [3]

[1] Certains couples rencontrés le regrette, comme Olivia et Marin, pourtant forts d'une expérience nautique de régate de haut niveau en voile légère et en habitable. « À la fin de la croisière, j'ai demandé à Marin si c'était vraiment quinze jours de vacances qu'on avait passés » déclare Olivia, également affectée et surprise par le fait que sa fille n'avait pas du tout apprécié les longues heures de navigation. Entretien informel, 2008.

[2] « Au port, soyez discret, ne criez pas lors des manœuvres », in Jean-Louis GUÉRY, « Civisme nautique », p. 64-65 in : *Bien skipper son voilier*, hors-série N° 29, Paris, Ed. Voiles et voiliers, 2005, p. 64.

[3] « Pour un vrai bateau de croisière familiale », *Bateaux*, N° 220, 1976, p. 45.

Cependant, ce bateau idéal adapté à la croisière en famille est un « oiseau rare ». C'est pourtant sa quête qui anime les plaisanciers, décrits comme étant perpétuellement à la recherche « du mètre de plus », au grand profit des industries nautiques. Outre la production de voiliers toujours plus vastes et confortables, la diffusion de techniques facilitant les manœuvres permet d'adapter les bateaux de croisière à la navigation en solitaire accompagné.

P. L. Paoli, ancien stagiaire des Glénans formé à la navigation en équipage promeut pourtant celle en solitaire, évoquant le thème de la sécurité, très valorisé dans l'enseignement du centre nautique :

> Si bon nombre des lecteurs de « La longue route » se découvrent brusquement une âme de solitaire et partent à bord d'un petit croiseur sans équipage, mais aussi sans préparation et sans entraînement, ils ne constituent pas, tant s'en faut, l'image du véritable adepte du cabotage en solitaire. En ce qui me concerne, il serait malhonnête de nier toute influence de ces géants de la voile dont je ne cesse de tourner les pages. A dix ans je lisais Alain Gerbault…, cela veut tout dire. Mais c'est, en fait, pour des raisons de sécurité que j'ai été amené à considérer qu'en croisière côtière – puisque c'est aujourd'hui notre domaine – en plus des brassières, des lignes de vie, du mouillage de secours, etc., il était prudent que chaque équipier puisse maîtriser seul le bateau ou qu'au moins le chef de bord y parvienne. Sans faire preuve d'imagination excessive, on peut en effet envisager que le mal de mer oblige le, ou les plus solides des équipiers à ne plus pouvoir jouer qu'un rôle des plus discrets, que des enfants en bas âge se chargent d'accaparer leurs aînés au moment d'une réduction de voilure, ou encore que l'unique équipier tombe à la mer. […] Voilà pourquoi à bord de mon Muscadet, j'ai tout doucement pris l'habitude de naviguer assez souvent en solitaire, en Baie de Seine et Bretagne Nord, pour l'instant.[1]

Il décrit précisément les techniques et les aménagements facilitant la navigation en solitaire : petit moteur hors-bord, grand nombre de taquets et de poulies, pourquoi pas un foc à rouleau comme les Britanniques, prises de ris automatiques, aussières munies d'un œil à une extrémité, défense d'étrave, calculs nautiques prévus à l'avance, compas de cloison visible de l'intérieur et de l'extérieur, dôme en plexiglas permettant de voir dehors tout en étant à l'intérieur et pilote automatique. Les expériences et innovations techniques des coureurs solitaires sont aisément transférées à la croisière familiale.

Ainsi, « les perfectionnements des girouettes et des pilotes automatiques facilitent bien la tâche [du solitaire] depuis quelques années »[2].

Figure 256 : Extrait d'une publicité de l'entreprise Plastimo concevant des pilotes automatiques, « équipiers silencieux » des croiseurs, *Bateaux*, N° 182, 1973, p. 29.

[1] P. L. PAOLI, « Le cabotage en solitaire », *Glénans*, N° 78, 1974, p. 24.
[2] « Les solitaires méconnus », *Bateaux*, N° 237, 1978, p. 45.

Si les équipiers embarqués sont parfois trop bavards, bruyants ou plaintifs, le pilote automatique Plastimo, faisant office de barreur, silencieux, ne peut pas être accusé des mêmes torts. Est-il l'équipier-e idéal-e ?

Les pilotes automatiques (réglés sur un cap particulier) et les régulateurs d'allure (réglés sur une allure déterminée) sont aujourd'hui de plus en plus considérés comme indispensables en navigation. Le plaisir de barrer, pourtant revendiqué, se transforme vite en contrainte lors de croisières de longue durée. Ludovic déclare que le pilote fut un des éléments de confort favorisant la réussite du long périple familial circumatlantique[1]. Pour Lino, qui pratique la croisière côtière et sur plans d'eau intérieurs à bord d'un petit dériveur habitable de 5 m 50, l'achat d'un pilote ajoute de l'agrément à la navigation, qu'elle soit effectuée en solitaire ou en famille. La barre n'entravant plus un des membres de l'équipage, chacun peut vaquer à ses occupations à bord.[2]

Aujourd'hui, les guindeaux électriques, moteurs *in bord* perfectionnés avec propulseur d'étrave, winchs *self-telling*, *lazy-jack*, *lazy-bag*, navigateurs GPS, focs sur enrouleurs, prises de ris automatiques, retour des drisses au cockpit et spi asymétriques équipent quasiment tous les voiliers et facilitent grandement la conduite du bateau. Les guides de navigation en solitaire fleurissent et détaillent les manœuvres et équipements nécessaires : « C'est un fait : une majorité de plaisanciers naviguent seuls ! Il faut dire qu'en termes d'architecture et d'équipement, nos voiliers modernes sont beaucoup plus faciles à mener que leurs homologues d'autrefois. »[3] Il s'agit d'« équiper le pont » afin de « naviguer seul ou presque » :

> Laisser le tangon à poste […]. Faciliter le passage de la bordure en glissant des boules de filet de pêche […]. Installer un élastique équipé d'un mousqueton […] pour saisir rapidement le génois en l'affalant, transfiler une garcette entre le pavois et un bout tendu sous la filière […]. Marquer toutes les drisses […]. Fixer des pochettes dans la descente pour ranger […]. Coller un tableau adhésif […] pour marquer au feutre les *way points* du GPS […]. Boulonner un point de fixation au pied de la descente pour le harnais […] Equiper la bôme de *lazy jacks* […]. Doubler le coinceur de grand-voile pour […] la prise de ris. Installer un blocage de la barre pour les bords de près […]. Fixer des cagnards dotés de poches pour ranger […]. Utiliser une défense plate en mousse, ou un coussin, pour vous asseoir et vous protéger le dos […]. Dédoubler la fixation du pilote pour le régler […]. Fixer un étui pour un couteau […] si une manœuvre est impossible à démêler. Caler une glacière en fond de cockpit pour conserver de l'eau ou des aliments énergétiques à portée de main. [4]

Il est également conseillé au solitaire de s'armer avec soin : s'enrouler un ruban autour de la taille pour « rabanter une voile ou effectuer une réparation », avoir « à portée de main une pince multiprise et un tournevis », « utiliser une lampe frontale », « conserver casquette et lunettes de soleil à portée de main », « porter des gants de régate » et « garder toujours un couteau sur soi, si possible équipé d'un démanilleur »[5].

Les avancées techniques et architecturales l'ont-elles été pour tous à bord ? « Aller à l'essentiel, anticiper, manœuvrer "efficace", c'est l'école du solitaire. Un excellent enseignement pour celui qui navigue seul ou en équipage réduit. Un exercice enrichissant

[1] Série d'entretiens enregistrés au domicile et sur le voilier de Ludovic, années 2003 et 2004.
[2] Série d'entretiens informels entre 2002 et 2008 dans le cadre d'une relation amicale et lors de navigations communes en escadre.
[3] Pierre-Marie BOURGUINAT, *Naviguer en équipage réduit ou en solitaire…, op. cit.,* p. 10.
[4] « Naviguer seul ou presque… », *Bateaux*…, *op. cit.*, p. 62-63.
[5] *Id.*, p. 61.

pour tous ceux qui souhaitent atteindre la maîtrise de leur voilier. »[1] Le genre féminin n'existe pas dans le texte : c'est « lui » qui navigue en solitaire. En devenant un super navigateur solitaire, le skipper renforce l'organisation sociale traditionnelle lui attribuant la navigation et les manœuvres et excluant, de fait, les autres membres de l'équipage. Ces derniers, face à une telle omniprésence, ne peuvent se situer qu'en retrait.

Une organisation qui exclut

Si la navigation en solitaire, même accompagnée, est associée à l'idée d'une plus grande liberté de navigation, elle est aussi synonyme d'exclusion des autres membres de l'équipage et, en particulier, des femmes. Au cours des années deux mille, le ton se durcit : dans la presse nautique les rôles sexués s'affirment sans complexes. Il n'est plus question de s'interroger sur sa place de chacun à bord.

Figurant sur une publicité du chantier Bénéteau, une sirène est laissée sur les rochers, le skipper fuyant au loin, seul sur son voilier[2]. Chez le shipchandler Accastillage diffusion, le capitaine, cadré en dessous de la ceinture, fait les courses qui l'intéressent, c'est-à-dire relatives à la navigation. Les sacs ne contiennent ni avitaillement, ni jeux pour enfants, mais une VHF, un feu à retournement, une manivelle de winch, une brassière et un livre de bord. La publicité affiche clairement que si l'épouse du navigateur se plaint qu'il ne fasse pas – assez – les courses à terre, ce n'est pas dans le contexte de la navigation familiale qu'il changera son comportement, bien au contraire : « Bonne nouvelle pour votre femme… Vous allez enfin faire les courses ! »[3]

Figure 257 : Publicité pour le shipchandler Accastillage Diffusion : « Bonne nouvelle pour votre femme… Vous allez enfin faire les courses ! », *Voile Magazine*, N° 136, 2007, p. 37.

[1] Gilles BARBANSON et Jean BESSON, *Naviguer en solitaire ou en équipage réduit. Une excellente école pour se perfectionner*, Paris, Amphora, 2005, p. 11.
[2] Publicité Bénéteau, *Bateaux*, N° 606, 2008, p. 17, présentée Figure 255.
[3] Publicité Accastillage Diffusion, *Voile magazine*, N° 136, 2007, p. 37

L'entreprise de fabrication du logiciel de navigation Max Sea donne la parole, dans son communiqué publicitaire, à un chef de bord :

> En 20 ans de plaisance, j'en ai vu du matériel… […] J'ai découvert Max Sea au salon Nautique et quand j'ai vu que mon bon vieux micro portable, simplement interfacé sur la centrale, pouvait faire l'affaire, j'ai plongé. Pas un grand plongeon car le coût est des plus raisonnables [700 €]. Et quel bonheur ! Vous repérez les coins où vous aimez naviguer et les entrez en mémoire. Trois minutes pour une dizaine d'endroits. Vous cliquez sur « centrer sur » et hop, vous êtres aux Scillys, à l'échelle souhaitée, en temps réel. Ensuite, il vous suffit de cliquer sur les points où vous devez passer et le tour est joué. Ma petite femme à la barre, et moi au Max Sea (sur la table à cartes) et quelques ordres (non quelques suggestions) : « tu prends le 170, passe au 165, etc. » et, en dix minutes on passe les cailloux, là où seuls les habitués osent naviguer. Quel temps gagné, et surtout quelle sécurité ! Et si le vent se lève vraiment, on attend au Mermaid que les potes aient fait le grand tour pour rallier le mouillage…[1]

La navigation par logiciel permet d'asseoir l'autorité du skipper. En effet, son calcul n'est plus soumis aux aléas du point fait manuellement, à l'estime ou avec le repérage d'amers côtiers. Le logiciel de cartes marines associé au positionnement par satellite permettent d'assurer une position et une route à suivre indiscutables. La « petite femme » doit donc obéir aux ordres, ne pouvant plus contester comme par le passé la navigation empirique de son époux. Elle tient la barre, sur le pont, tandis qu'il s'occupe de la navigation sur « son » portable, à la table à cartes.

En 2005, le magazine *Voiles et voiliers* publie un numéro hors-série intitulé *Bien skipper son voilier* :

> « Seul maître après Dieu », l'expression le fait sourire, même s'il sait bien que le responsable du bord, c'est lui. Lui, c'est le SKIPPER. Lui ou elle d'ailleurs ! En mêlant les genres, l'anglicisme à la Une de ce nouveau hors série, est décidément bien pratique ! Car skipper son voilier relève du cumul des fonctions. Attention, ce n'est pas nécessairement aller vite ou manœuvrer comme à la parade. Intéressons-nous plutôt à ce qui fait une croisière réussie : une bonne connaissance de son bateau et des vérifications systématiques, une étude approfondie du bassin de navigation et des parcours, de bons réflexes pour parer à une situation d'urgence… la liste est longue mais elle vaut le coup d'en faire l'inventaire avant de partir. [2]

Pour Pierre-Marie Bourguinat, le terme de « skipper » n'a pas de genre. En fait, c'est un terme de sexe indifférencié, c'est-à-dire que « les attentes normatives » sont « indifférentes à la distinction de manières d'agir cette relation "au féminin" ou "au masculin" »[3], comme, d'ailleurs, les termes de « chef de bord », de « capitaine » et de « commandant » : l'utilisation du vocabulaire anglo-saxon ne marque donc pas de rupture.

L'affirmation de neutralité est pourtant contredite par le reste de l'ouvrage, présentant exclusivement des skippers masculins. Si l'anglicisme asexué est estimé bien pratique, c'est en partie pour éluder la difficulté récurrente en plaisance du maintien d'un rôle hiérarchique au sein du temps de loisir familial. La rubrique intitulée « L'art de commander une manœuvre » montre explicitement une répartition des rôles genrée. Tandis que la femme

[1] « Communiqué Max Sea », *Bateaux*, N° 538, 2003, p. 63.
[2] Pierre-Marie BOURGUINAT, « Avant-propos », p. 3 in : *Bien skipper son voilier* / sous la direction de Jean-Louis Guéry, Hors-série N° 29, Paris, Ed. Voiles et voiliers, 2005.
[3] Irène THÉRY, « Pour une anthropologie comparative de la distinction de sexe »…, *op. cit.*, p. 23-24.

tient la barre à roue, l'homme lui indique d'un geste ferme le cap à suivre : « Pour se faire bien comprendre des équipiers, les ordres doivent être clairs et précis »[1] précise la légende.

Figure 258 : « Pour se faire bien comprendre des équipiers, les ordres doivent être clairs et précis », texte et photographie de Jean-Louis Guéry, *Bien skipper son voilier*, Hors-série N° 29, Paris, Voiles et voiliers, 2005, p. 38.

Les interviews de deux skippers professionnels masculins trentenaires, montrent que la nouvelle génération de plaisanciers adhère au rôle d'autorité forte issu du droit maritime. La spécificité de la navigation familiale ou amicale n'entre aucunement dans l'analyse du rôle du « bon skipper », bien que Benoît Fournie, professionnel, « continue de penser que le plus difficile à bord, c'est de gérer les problèmes humains. Veiller à la fatigue, à la démotivation, au mal de mer ou aux conflits qui pourraient naître, semble pour lui aussi préoccupant que l'annonce d'un mauvais bulletin météo »[2]. Pour remédier à ces difficultés propres à la vie en équipage, le skipper doit tenir son rôle d'autorité, en ne déléguant pas les tâches sans contrôle. Toutefois, il convient d'impliquer l'équipage dans les décisions et surtout d'anticiper pour ne rien laisser au hasard. Pour Renaud Quénard, le skipper doit être ferme sur les règles de sécurité qui ne sont « pas négociables ».

Les tâches du skipper ne varient pas : il s'agit d'établir un programme de navigation à partir des « données objectives » du milieu marin et de la compétence de l'équipage – « On doit toujours se demander si l'on pourra faire face à toutes les circonstances ». Si les considérations de sécurité sont essentielles, il ne s'agit pas non plus « d'ignorer complètement » les *desiderata* des équipiers. Néanmoins, un chapitre montre les dangers des « hésitations d'un chef de bord ». Ce dernier ne doit pas céder à la « peur de décevoir l'équipage » ni à « l'envie de profiter à tout prix d'un séjour programmé depuis longtemps ou à la nécessité de rentrer pour rendre le voilier de location à une date et une heure déterminées »[3]. Il doit donc se montrer ferme et respecter le protocole de sécurité d'usage même si cela semble rébarbatif aux équipiers venus à bord pour leurs vacances : inventaire du bateau et du matériel d'armement obligatoire et non obligatoire mais nécessaire, contrôle des différents points techniques du bateau avant le départ, manœuvres de prise en main et notamment celle de l'homme à la mer. En navigation, la réussite des manœuvres « dépend pour une bonne part de la façon dont le skipper organise l'équipage et donne ses ordres ». Si le chef de bord ne participe pas directement à la manœuvre pour la superviser, il doit « répartir les rôles de chaque équipier », organiser les quarts de nuit, « parler fort et

[1] Jean-Louis GUÉRY, *Bien skipper son voilier…, op. cit.,* p. 38.
[2] *Id.*, p. 6.
[3] *Ibid.*, p. 24-25.

clair », « se placer au bon endroit […] [afin de] pouvoir contrôler l'ensemble du bateau tout en surveillant ce qui se passe autour, au vent et sous le vent. Il doit également être prêt à intervenir rapidement le cas échéant ». Il doit « donner des ordres précis et sans équivoque » :

> Les ordres qui vont ponctuer le déroulement de la manœuvre doivent être précis et clairs afin qu'ils ne puissent être ni contestés ni même interprétés. Si l'on dit au barreur : tu ne lofes pas assez, on s'expose à des « oui mais », ou des « tu crois ? » et on laisse un champ d'interprétations et de contestations qui n'ont pas forcément cours avec l'urgence de la situation. Mieux vaut annoncer avec fermeté : Lofe ! ou lofe en grand ! L'impératif est le meilleur allié du chef de bord. Autrefois, les pêcheurs bretons prétendaient qu'il fallait que l'équipage ait plus peur du patron que de la mer. Sans aller jusque-là, il est cependant nécessaire que le skipper ait assez d'autorité pour faire respecter ses choix. La démocratie sur un bateau de plaisance n'est sans doute pas la meilleure des choses. On ne décide pas par un vote à la majorité absolue de l'opportunité de prendre un second ris ! Dans les cas critiques, il faudra se souvenir que le capitaine est le seul maître à bord après Dieu.[1]

La nouvelle réglementation en vigueur depuis 2005 « stipule que les navires effectuant une navigation hauturière (plus de 6 milles d'un abri) doivent tenir un journal de bord qui doit être présenté à toute demande des autorités maritimes ». Le nom du skipper y est mentionné, ainsi que ceux de ses équipiers. Ainsi, « le skipper demeure skipper même s'il délègue certaines de ses fonctions et même lorsqu'il dort au fond de sa bannette ». C'est lui seul qui sera tenu responsable d'un accident de mer devant les tribunaux : « Le skipper a effectivement une grande responsabilité dans tout ce qui peut arriver au bateau ou à l'équipage. »[2]

Face à tant de responsabilités et d'injonctions de compétence tant dans la navigation, dans la prévoyance des risques, dans la coordination et dans le commandement de l'équipage, on comprend pourquoi de nombreux chefs de bords en croisière familiale adoptent la pratique de la navigation en solitaire accompagné. Cela permet au moins de réduire les difficultés liées à l'exercice de leur autorité auprès de leur famille-équipage.

Bonne ambiance : une nouvelle injonction de réussite

Si l'autorité du skipper est indiscutée, sa responsabilité personnelle s'étend aussi à la qualité de l'ambiance du bord : « On pourrait penser qu'on est loin de la responsabilité du skipper. Détrompez-vous. Ne serait-ce que la façon dont vous allez exercer votre autorité, commander une manœuvre ou expliquer vos décisions, voilà des points qui peuvent, selon les cas, faire tourner l'ambiance du bon ou du mauvais côté de la convivialité. »[3] Il s'agit de « réussir ses vacances » entre amis ou en famille. Les mutineries de l'équipage apparaissent légitimes lorsque le capitaine est trop indécis ou autoritaire, trop casse-cou ou excessivement prudent, lorsqu'il crie sur son équipage ou bien ne participe pas aux tâches domestiques. Comment être ce « bon skipper » aux compétences multiples, tant en navigation qu'en meneur de troupe ?

Le modèle du « bon skipper » proposé est calqué sur celui des professionnels de la plaisance. Il s'agit ainsi de « savoir communiquer sa passion et trouver le ton juste : une affaire de dosage pas toujours évidente… »[4]. Le chef de bord doit ainsi faire preuve de

[1] Jean-Louis GUÉRY, *Bien skipper son voilier…, op. cit.,* p. 39.
[2] *Id.,* p. 67.
[3] *Ibid.,* p. 27.
[4] *Ibid.*

compétences nautiques et d'animation de groupe. Le bon ton est d'autant plus difficile à trouver lorsqu'il est aussi l'époux, l'ami, le frère, le grand-père, le père, ou bien, pourquoi pas, l'amie, la mère, la grand-mère ou la compagne.

Le chef de bord étant en effet le seul responsable devant la loi de la sécurité du navire et de l'équipage, on attend de lui qu'il fasse preuve de prudence et de compétence lors des moments critiques. Or, seule une longue expérience nautique et une formation adéquate le permettent. De plus, « un bon équipier ne fait pas nécessairement un bon skipper »[1]. Si la formation par le biais des écoles de voile, proposant des stages d'une semaine – à un coût de 600 € environ - permet d'acquérir savoir et savoir-faire nautiques, « cet apprentissage ne remplace pas l'expérience indispensable que l'on acquiert à force de naviguer, par tous les temps, sur des bateaux différents et dans des bassins de croisière variés. C'est ainsi que l'on apprend la principale qualité d'un bon skipper : le sens marin »[2]. Il apparaît en toute logique impossible, aux débutants, d'être ce « bon skipper ». Est-ce une des raisons de la dénégation des risques en plaisance ?

De plus, même avec les compétences requises en navigation, le chef de bord peut se retrouver en échec face à sa nouvelle tâche de responsable de la bonne ambiance du bord : « Certes, ces critères ne doivent pas prendre le pas sur les considérations de sécurité, mais il n'est pas non plus recommandé de les ignorer complètement. Après tout, ceux qui ont posé leur sac à bord avec vous ne sont pas obligatoirement des forcenés du bateau à voile. […] Pour qu'une croisière soit parfaitement réussie, il faut aussi qu'elle ménage ces moments privilégiés auxquels aspirent certains équipiers. »[3]

S'il n'est pas recommandé d'ignorer les désirs des équipiers embarqués, c'est que l'autorité du chef de bord doit composer avec le contexte de loisir dans lequel amis, compagne et enfants accepteront plus difficilement les relations hiérarchiques imposées. Ceux-ci peuvent se rebeller et partir. Delphine Fleury et Olivier Le Carrer précisent la menace : « Naviguer avec des enfants réclame de l'attention. Si vous oubliez de les écouter, vous risquez de le regretter… »[4] Une photographie met en scène un papa-skipper éploré, seul dans le grand carré déserté, lisant le mot laissé par sa compagne : « Chéri, je suis repartie chez maman avec les petits. Julie. » Le « superpère » chef de bord des années deux mille doit composer avec « l'enfant-roi ». Si la présence de ce dernier à bord consolide et complique le rôle de maternage et d'éducation attribué à sa mère – « Le rôle de la bonne mère n'est pas allégé, il s'alourdit au contraire »[5] -, il fait également apparaître de nouvelle obligations dans le rôle du skipper, devant intégrer tant les désirs de ses rejetons que la qualité de l'ambiance familiale dans la longue liste de ses responsabilités. Ce n'est plus le couple qui fonde la famille contemporaine mais la filiation. Le père-skipper et la mère-des-enfants ont bien du mal à concilier leurs multiples responsabilités parfois contradictoires et à « réussir » la croisière familiale.

Pour le *Cours de navigation des Glénans* des années soixante[6], « l'harmonie » du bord est, comme aujourd'hui, considérée comme une des tâches du chef de bord. Néanmoins, si son succès dépend de « la répartition équitable des servitudes », de l'organisation d'« un emploi du temps judicieux » et de l'adaptation du programme de navigation au niveau de l'équipage, l'absence ou l'insuffisance de commandement sont considérées comme une des causes de la « mésentente ». De son côté, le bon équipier doit se montrer « gai, serviable et disponible pour les multiples obligations du bord ». Cette définition des rôles reste identique dans l'édition de 1972.

[1] Jean-Louis GUÉRY, *Bien skipper son voilier…, op. cit.*, p. 69.
[2] *Id*., p. 70.
[3] *Ibid*., p. 14.
[4] Delphine FLEURY et Olivier LE CARRER, « Vacances : réussir une croisière en famille »…, *op. cit.*, p. 84.
[5] Yvonne KNIBIEHLER, *La révolution maternelle*…, *op. cit.*, p. 290-291.
[6] *Cours de navigation des Glénans, 1962…, op. cit.,* p. 39.

Le *Cours* de 1990[1] oscille entre deux conceptions de l'organisation sociale à bord : celle traditionnelle hiérarchique - « Il est intéressant de choisir un chef de bord : c'est une commodité essentielle » - et celle plutôt égalitaire – « Au fond, un équipage compétent, c'est plutôt un équipage dont les membres ont des qualités diverses et complémentaires. Personne ne sait tout faire ». La figure du skipper tout puissant sachant tout faire et contrôlant tout à bord s'efface au profit d'une conception plus modérée, chacun pouvant, en croisière côtière, prendre à son tour le commandement : « D'une croisière à l'autre, si l'on navigue toujours ensemble, on change de chef de bord, tout simplement. » En effet, « en plaisance, l'ambiance du bord est en principe différente (pas toujours !) » de celle de la marine de pêche d'antan où l'équipage « a plus peur du patron que de la mer ». Ainsi, les auteurs sous-entendent que si une autorité forte est en effet efficace à bord, ayant fait ses preuves sur les bateaux professionnels, elle entre néanmoins en contradiction avec l'idée de la navigation de loisir entre amis ou en famille.

L'édition de 2002 ne s'interroge plus sur le lien entre la hiérarchie et l'ambiance du bord. Elle fait état du rôle du « bon chef de bord »[2] qui veille à tout, tout le temps, et par tous les temps : « Il veille constamment à l'évolution des variables qui conditionnent la navigation : état de la mer, météo, possibilités du bateau, compétence de l'équipage. » De plus, il sait ménager son équipage et faire respecter les consignes de sécurité sans se départir de son calme. Il n'est plus question que les équipiers endossent chacun leur tour le rôle du skipper, comme le propose l'édition précédente. Le modèle d'autorité forte du capitaine n'entre-t-il pas cependant en contradiction avec l'idéal de « vacances réussies » ? Comment oublier à l'escale les ordres secs donnés par l'ami transformé en skipper ? La question de « l'ambiance » du bord, de la recherche de « convivialité », sont détachées de celle de l'organisation hiérarchique qui n'est plus discutée. La présence d'un skipper devient en effet indiscutable, les nouvelles réglementations renforçant sa responsabilité et donc son autorité.

L'inflation des responsabilités incombant au chef de bord – sécurité, navigation, ambiance – renforce la distance avec les équipiers. Dans le cas de la navigation en famille, cela accentue la répartition des rôles à bord, le skipper s'occupant seul de la navigation tandis que l'autre parent prend en charge les tâches domestiques et les enfants. Malgré quelques pirouettes littéraires visant à envisager l'attribution du rôle du skipper aux deux sexes, les pratiques observées sur l'eau comme les articles de la presse accentuent l'exclusion des femmes de la navigation.

« Bien skipper son voilier » à l'aube du 21e siècle devient une tâche très difficile. Le plus souvent, le nouveau propriétaire commence son apprentissage de chef de bord au moment de l'achat. Même si ce jeune passionné a derrière lui une expérience de navigation sur voiliers, en famille, avec des amis ou en école de voile, il est très rare qu'il ait aussi une expérience de skipper, pour avoir tenu traditionnellement le rôle d'équipier sur le bateau des autres. S'il souhaite naviguer en famille, il est en plus confronté à la question de la répartition des rôles au sein du couple. Qui sera le skipper ? La tradition maritime veut que ce soit celui qui possède la plus grande compétence nautique, indépendamment de son sexe. Alors pourquoi les filles de plaisanciers devenues mères aujourd'hui ne skippent-elles pas leur voilier en famille lorsque leur compagnon est moins expérimenté qu'elles ?

[1] *Le Cours des Glénans,* 1990*..., op. cit.,* p. 1062-1063.
[2] *Le Cours des Glénans,* 2002*..., op. cit.,* p. 1102.

4) Où sont passées les filles de plaisanciers ?

La figure de la plaisancière éternellement néophyte intrigue. En effet, les quelques dossiers de presse consacrés aux femmes proposent régulièrement des conseils pour celles qui débutent la voile auprès d'un compagnon qui, lui, est considéré comme initié.

Pourtant, si l'on considère que la petite plaisance familiale s'est institutionnalisée en France dans les années trente et a commencé à se développer de façon importante dans l'après-guerre, il est possible d'en déduire que trois générations de filles de plaisanciers ont navigué sur des voiliers. Où sont-elles donc passées ? Pourquoi la presse nautique ne s'adresse-t-elle pas à elles et ne traite-t-elle pas des questions cruciales, en croisière familiale - pratique de navigation largement majoritaire en France -, du partage de l'autorité nautique et de la garde des enfants ?

Les travaux de l'historienne Yvonne Knibiehler et ceux de l'anthropologue Françoise Héritier situent la question de la maternité au centre de leur réflexion sur l'inégalité des sexes dans toutes les sociétés, hier comme aujourd'hui. Ce que Françoise Héritier nomme « la valence différentielle des sexes » a pour cause la fécondité féminine : « Ainsi, ce n'est pas le sexe, mais la fécondité, qui fait la différence réelle entre le masculin et le féminin, et la domination masculine, qu'il convient maintenant de tenter de comprendre, est fondamentalement le contrôle, l'appropriation de la fécondité de la femme, au moment où celle-ci féconde. »[1] Si la maîtrise de la fécondité, droit accordé aux françaises entre 1967 et 1975, leur permet de sortir de la reproduction d'un modèle de couple inégalitaire, Françoise Héritier et Yvonne Knibiehler s'accordent pour constater qu'aujourd'hui, malgré l'égalité juridique de la parentalité, la maternité n'est pas égale à la paternité. « Qui gardera les enfants ? »[2] s'interroge Yvonne Knibiehler en 2007. Si le refus de la maternité fut, pour Simone de Beauvoir et les féministes des années soixante-dix, une solution pour sortir de la domination masculine, il n'est plus question, aujourd'hui, d'évincer la définition des rôles de la maternité et de la paternité qui, bien au-delà du cas de la croisière familiale, représentent un butoir à la mise en place de relations égalitaires dans les couples.

Trois générations de filles de plaisanciers

La naissance de la petite croisière familiale peut être définie comme la pratique du cabotage sur petits voiliers par des familles de la petite et moyenne bourgeoisie sans l'aide de matelots salariés. Cet équipage familial est mené par le chef de bord et de famille dirigeant alors son épouse, qualifiée de second ou d'équipière, parfois ses enfants ainsi que quelques amis équipiers aidant à la manœuvre. Cette pratique est, dans l'entre-deux-guerres, contemporaine de l'idéalisation de l'amour conjugal. En effet, historiens et sociologues décrivent « une véritable reformulation de la question matrimoniale [qui] s'amorce dans les années trente »[3]. Ainsi, la compréhension des enjeux sociaux de la petite navigation sur voiliers est inséparable de l'histoire des relations conjugales, qui, en moins de cinquante ans, sont passées du modèle hiérarchique inégalitaire à celui égalitaire. Ces enjeux sont également

[1] Françoise HÉRITIER, *Masculin / Féminin, T. 1…, op. cit.,* p. 230.
[2] Yvonne KNIBIEHLER, *Qui gardera les enfants ?..., op. cit.*
[3] Irène THÉRY, « L'énigme de l'égalité. Mariage et différence des sexes dans *Á la recherche du bonheur »…, op. cit.*, p. 129.

indissociables de la question de la maternité, vécue de façon singulière par chaque génération de femmes – et bien entendu par chaque femme.

Dans ses *Mémoires,* Yvonne Knibiehler évoque l'incompréhension entre sa génération qui enfanta les enfants du baby-boom et celle de ses parents, adeptes d'un malthusianisme prudent malgré les injonctions étatiques. Dans *La révolution maternelle,* elle distingue trois générations successives de femmes selon la période à laquelle elles sont devenues mères afin de brosser une histoire très contemporaine de la maternité :

> Les trois générations féminines de la fin du XX^e^ siècle auront donc assumé une mutation aussi importante que celle qui avait eu lieu à la fin du XVIII^e^ siècle, mais en sens inverse. La philosophie des Lumières et les mœurs bourgeoises avaient imposé une nouvelle organisation sociale, séparant les tâches de production et des tâches de reproduction. Les mères, vouées à la reproduction, devaient rester au foyer, nourries et protégées par les pères, pour élever la progéniture et gérer la vie privée. Une riche culture féminine s'est élaborée sur cette base au cours du XIX^e^ siècle. Depuis 1945 au contraire, les mères sont sorties du foyer, de plus en plus nombreuses : pour accoucher, pour faire soigner les enfants, pour gagner elles-mêmes leur pain. [1]

…Et pour naviguer sur les océans, privilège jusqu'alors réservé aux hommes. Les mères de la première génération de femmes formée à la plaisance, dite « du baby-boom », donnent naissance à leurs enfants dans les années d'après-guerre. Bien que quelques rares voix s'élèvent dans les années cinquante pour promouvoir une organisation égalitaire des tâches à bord, ces mères occupent dans leur grande majorité un rôle d'équipière-maîtresse de maison auprès du chef de bord et de famille. Parfois, les enfants embarquent quand ils ne sont pas confiés à leurs grands-parents. Les filles grandissent au sein d'un modèle nautique et familial hiérarchique. Si elles acquièrent sur le pont des compétences d'équipières, elles ne représentent pourtant pas « l'équipier idéal », comme leurs frères. D'autres découvrent la croisière sur le bateau d'amis ou lors d'un stage en école de voile. Jeunes adultes, dans les années soixante-dix, elles sont de plus en plus nombreuses à apprendre à manœuvrer un bateau, en voile légère ou en école de croisière. Cependant, rares sont celles qui occupent le rôle de chef de bord.

Ces femmes appartiennent à « la génération du refus », refusant « la fonction maternelle définie au temps du baby-boom : maternité-nature, maternité-destin, maternité-devoir, gouvernée par des hommes au service de l'espèce et de l'Etat-nation »[2]. Cependant, si les ouvrages nautiques s'offusquent du rôle traditionnel peu épanouissant attribué aux femmes en l'accusant de provoquer chez elles un dégoût de la navigation, la maternité apparaît néanmoins comme un obstacle indépassable. Qui s'occupera des enfants à bord ? De plus, ceux-ci sont l'objet d'attentions multiples et des injonctions visent à les éveiller au milieu naturel maritime si propice à leur épanouissement. Il n'est donc plus question de les laisser chez leurs grands-parents. Les raisons prosaïques expliquant le peu de goût des femmes pour la navigation familiale – reproduction du travail domestique dans des conditions matérielles plus difficiles - sont oubliées au profit de l'évocation de leur nature peu encline à apprécier le milieu maritime, lui préférant un confort terrestre.

Leurs filles, qui appartiennent alors à la troisième génération de mères qualifiée par Yvonne Knibiehler de « génération du désir » naviguent sur le bateau parental ou en école de voile jusqu'à la fin des années quatre-vingt et au début des années quatre-vingt-dix. Elles y acquièrent, comme leurs frères, une expérience d'équipier. Bien qu'ayant grandi dans une société accordant l'égalité juridique à leurs deux parents, elles n'ont pas vu leur mère s'investir dans la navigation de la même façon que leur père, celui-ci commandant le bateau.

[1] Yvonne KNIBIEHLER, *La révolution maternelle…, op. cit.,* p. 353.
[2] *Id.,* p. 155.

Cependant, celles qui découvrent la voile par le biais des classes de mer et des clubs nautiques sont, enfants, aussi nombreuses que les garçons à y prendre goût, même si une désaffection pour la voile légère apparaît dès les années d'adolescence[1]. De plus, des figures féminines fortes gagnent des courses au large : Florence Arthaud, Catherine Chabaud ou Isabelle Autissier représentent autant de modèles d'identification pouvant pousser les femmes à naviguer.

Pourtant, l'observation des plans d'eau montre qu'aujourd'hui très peu de femmes occupent en croisière le rôle du skipper – je n'ai aucune mention d'une femme mère de jeunes enfants naviguant en croisière familiale avec son compagnon et occupant ce rôle. De plus, les couples rencontrés qui possèdent un bateau présentent tous une inégalité de compétences nautiques en faveur des hommes, qui, par conséquent, deviennent chefs de bord. En regard de la compétence du conjoint, l'épouse apparaît en effet comme néophyte et ayant moins le goût de la navigation. De plus, le rôle d'autorité et de responsabilité forte du skipper père de famille exclut d'autant plus la femme de la navigation, celle-ci s'occupant du bien-être des enfants.

En effet, la « génération du désir ne s'oppose pas à la génération du refus : elle en hérite et elle s'efforce de mettre l'héritage en valeur, tout en découvrant ses limites »[2]. Ces dernières apparaissent vite lors de la répartition des tâches associées à la maternité et à la paternité. Pourtant, ces femmes ne veulent renoncer ni à la maternité et ni à leur travail. Cette « conciliation » souvent déjà difficile à terre n'est même plus imaginée en mer. Si, à terre, les jeunes mères tentent de faire prospérer l'héritage du féminisme de l'égalité, à bord, la hiérarchie nautique obligatoire sape toute velléité de partage égalitaire des tâches et donc, pour elles, de navigation. Cette analyse générationnelle éclaire et permet d'interroger la disparition des plans d'eau des filles de plaisanciers formées à la croisière et devenues mères ainsi que les ressorts de la transmission genrée du goût et des savoir-naviguer en plaisance.

Être fille ou fils de plaisancier

Dans *Plaisir de la mer. Initiation à la croisière*, publié dans les années cinquante, Jean Merrien conçoit l'équipier à initier comme étant un garçon : « fils (ou assimilés) de yachtsmen, embarqués très jeunes », ou bien « gars pourtant courageux, de vingt à trente ans, embarqué comme équipier sans avoir "navigoté" »[3]. Dans *Possession de la mer*, il plaide pour « la femme marin »[4]. Cependant, il s'agit de l'épouse, et non pas des filles. Ces dernières ne semblent pas exister. Si « les enfants », en dessous de douze ans, sont « insupportables » et « inefficaces », donnant plus de soucis que de satisfactions à « la pauvre plaisancière », qui « y perd le repos moral », et le plaisancier « ses nerfs », « tout change, en général, quand l'un des garçons atteint quinze ou seize ans » :

> En fait, il devient alors « novice » ; le cadet est son mousse ; dire que celui-ci apprécie toujours la situation serait excessif, mais, du point de vue des parents, avec quelques gouttes de baume (un compliment bien choisi) cela marche. Enfin, la paire de grands garçons (19-17, 21-20 ans) embarquée avec le père, est souvent « au poil », comme ils

[1] Philippe LACOMBE et Catherine MOULIN, *La désaffection entre les filles et la voile…, op. cit.*
Voir aussi « le décrochage des adolescentes » dans la pratique du sport, in Annick DAVISSE et Catherine LOUVEAU, « Pratiques sportives : inégalités et différences », p. 139-147 in : *Femmes, genre et sociétés. L'état des savoirs*, Paris, La Découverte, 2005.
[2] Yvonne KNIBIEHLER, *La révolution maternelle …, op. cit.,* p. 255.
[3] Jean MERRIEN, *Plaisir de la mer…, op. cit*., p. 124-127.
[4] Jean MERRIEN, *Possession de la mer…, op. cit.,* p. 107.

> disent, « sensass », « formid » et même « féodale ». Ils sont bien plus agréables et unis à bord qu'à la maison ; sans doute pour montrer au « paternel » ce que peut réaliser la jeunesse ; et aussi parce que, comme à leur maman, ce « paternel-capitaine » leur apparaît, même s'il se montre un peu « sec », digne de respect et d'obéissance. Au total, je crois que l'on peut dire que les meilleurs équipages de croisière sont : - Le père, la mère et deux grands fils. – Le mari, sa femme et un bon camarade (qui apporte ses bras) et un mousse de 13-15 ans. Si le bateau est assez grand, peuvent s'ajouter des invités, dont la valeur marine importe peu ; toutefois, les femmes et les jeunes devront « donner la main » à la maîtresse de maison, notamment pour la vaisselle et les courses. – Ou bien alors, évidemment, le trio de robustes gaillards, dont l'un nettement plus expérimenté que les autres, et ayant de l'autorité ; ceci est essentiel. Avec ça, on va au bout du monde. [1]

Le rôle de chef de bord permet de renforcer tant l'autorité du mari sur son épouse équipière-maîtresse de maison que celle du père sur ses fils équipiers. Si des jeunes filles embarquent, elles seront sollicitées pour aider la maîtresse de maison dans les tâches domestiques, que ce soit en croisière ou en course, comme cette jeune femme participant à la course Sydney-Hobart en 1951 : « Melle Sally Saalfield, 25 ans, est la seule femme participant à la course. Elle est le coq à bord du sloop de 28 pieds JASNAR, tandis que ses frères constituent tout l'équipage que commande le père, le colonel A.-E. Saalfield. »[2]

Figure 259 : « Départ de la course Sydney-Hobart. Photo transmise par avion à l'Ambassade d'Australie ». Mademoiselle Sally Saalfield, occupant le rôle de coq, salue le photographe, entourée de ses frères équipiers et de son père capitaine, *Le Yacht,* N° 3240, 1951, p. 26.

De plus, la formation des filles à la navigation leur permet de développer des compétences qu'elles pourront mettre à profit aussi bien à terre qu'en mer, en tant que futures épouses de plaisanciers. Dans son ouvrage *La mer aux dames,* Jean Merrien, au début des années soixante, envisage ainsi la pratique de la voile comme une fabrique "d'épouses de plein air modèles" :

[1] Jean MERRIEN, *Possession de la mer…, op. cit.,* p. 108-109.
[2] « Départ de la course Sydney-Hobart », *Le Yacht*, N° 3240, 1951, p. 26.

> Est-ce que vous vous rendez compte que, par mon prosélytisme auprès des jeunes filles, je vous prépare, sinon des épouses - et des épouses qui ne craindront ni froid, ni vent, ni eau, des épouses sportives, des épouses non maniérées, ni douillettes, ce qui pour un homme, pour un ménage, est… bon, je m'arrête – du moins des équipières, non seulement pour la régate, mais *pour la croisière* ? Car, prises dans cet engrenage, leur destin sera parallèle aux vôtre : tôt ou tard il leur faudra la mer. En tous cas, si vous la leur donnez, elles seront heureuses, elles vous accompagneront de bon cœur. Songez-y, avant de redouter l'envahissement des clubs par elles, ou de vous moquer de moi. Des équipières averties ! Denrée hier introuvable, demain courante – et toujours aussi précieuse. Vu ? Mais ne leur dites pas que j'ai cette arrière-pensée – ce qui serait d'ailleurs faux -, elles y verraient leur tarasque, l' « égoïsme masculin ».[1]

Lorsque *Bateaux*, en 1971, présente pour la première fois en couverture un enfant à la barre, sa tenue de mousse - bonnet rayé, pull blanc, short et chaussures bleu marine – emprunte les codes vestimentaires du masculin. Peut-être l'enfant est-il une petite fille, mais rien ne permet de le supposer. Dans le même numéro, Jean-Paul Aymon confesse qu'il n'est plus le capitaine sur son bateau, mais réduit au rôle de lest. En effet, ses deux garçons ont pris le commandement, vraisemblablement plus doués que leur père : « On a commencé à naviguer ensemble sur mon premier canot breton. L'aîné portait ma casquette de captain d'opérette et n'acceptait de barrer qu'au près serré pour faire gîter le bateau comme un Dragon. Le cadet suçait encore son pouce et, pour qu'il cesse de se suspendre aux haubans, on le jetait dans la cabine avec une provision d'illustrés et de tablettes de chocolat. Depuis, ils ont appris et pas moi. J'ai honte, il m'arrive, dans le feu de l'action, de confondre loffer et abattre. Une fois, au lieu de virer de bord, j'ai empanné. J'ai expliqué que c'était un empannage contrôlé, mais ils ne m'ont pas cru. Ah ! ils sont forts, eux… »[2]

Malgré la tradition instituant le propriétaire capitaine du navire, ici, les rôles s'inversent. Les jeunes équipiers prennent la direction du bateau en course, leur père étant relégué aux rôles subalternes : « - Et surtout, papa, tu ne toucheras pas à la barre ; on court pour gagner, me dit mon fils cadet sans vergogne. Je devais aussi faire la popote, écouter la météo ». Le père occupe ici le rôle d'intendant attribué jusqu'alors aux équipiers ou aux femmes tant en croisière familiale qu'en course.

Si la « révolution » des années soixante-dix permet aux fils d'accéder à la navigation sur le voilier paternel et même d'y occuper la place de capitaine, ce n'est pas le cas pour les filles. La préface de l'ouvrage *Les enfants à bord* est très explicite. Son auteur, le navigateur Olivier Stern-Veyrin, met l'accent sur l'importance de la transmission des connaissances d'une génération à l'autre, et en particulier sur celles issues de la croisière familiale. Le sport, la lutte et le corps à corps avec les forces de la nature apparaissent comme des repères stables dans un monde en mutation. Cependant, ces valeurs toutes guerrières et ces « souvenirs de guerre » nautiques ne sont pas destinés à être transmis à tous les enfants. Si les filles permettent d'engendrer la lignée de marins, ce sont bien les fils qui sont dépositaires du savoir nautique : « Olivier Pérétié et François Cazenave ont navigué depuis leur enfance ; ils croisent aujourd'hui avec leurs filles et j'espère qu'elles embarqueront plus tard leurs propres enfants, arrière-petits-fils et ancêtres à leur tour de marins de plaisir sur la mer fidèle. Puisse ce livre intelligent et sensible contribuer au succès de votre propre lignée. »[3] En 1977, seuls les arrière-petits-fils sont destinés à devenir des « marins de plaisir », comme leurs ancêtres.

La transmission du goût de la navigation ne passe pas par les filles. Si leur présence à bord s'est avérée nécessaire depuis l'entre-deux-guerres pour pallier au manque de matelots

[1] Jean MERRIEN, *La mer aux dames …*, *op. cit.*, p. 140-141.
[2] Jean-Paul AYMON, « Confession d'un plaisancier : sur mon bateau, je suis le lest », *Bateaux*, N° 158, 1971, p. 81-83.
[3] Olivier STERN-VEYRIN, « Préface », p. 7-8 in : *Les enfants à bord, guide de croisière familiale* / sous la direction de François Cazenave et Olivier Pérétié*…, op. cit.*

qualifiés et effectuer sans rémunération le travail domestique jusqu'alors accompli par les mousses – cuisine, vaisselle, rangement et ménage -, le plaisir de faire naviguer et diriger soi-même son bateau ne leur est pas accordé. Cantonnées au déplaisir de naviguer, au mal de mer et à la peur du danger, les femmes restent associées aux sphères maternelle et domestique, symbolisées par le confort tout terrestre des voiliers de série aux aménagements peu adaptés à la navigation.

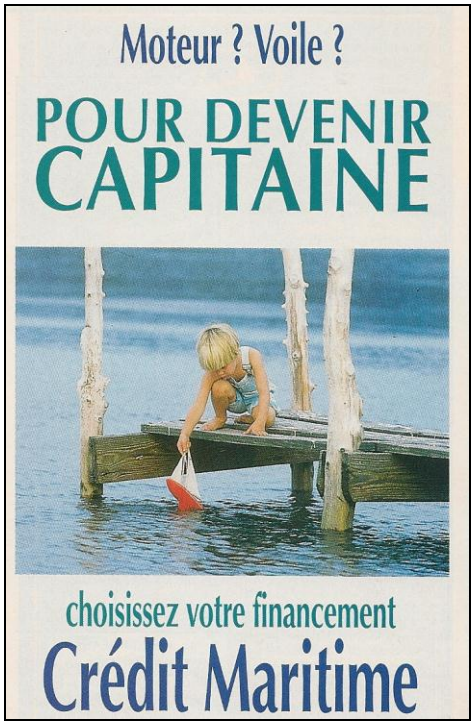


Figure 260 : Publicité du Crédit Maritime, *Bateaux*, N° 538, 2003, p. 143.

En 2003, une publicité du Crédit Maritime met en scène un petit garçon dans le rôle du futur capitaine, ou du moins de celui qui désire passionnément, comme un enfant, diriger son voilier. Que deviennent les femmes ayant développé le goût de la navigation à voile mais qui ne trouvent pas de satisfaction dans la pratique de la croisière familiale, hiérarchique et excluante ? Le fort développement du nautisme s'associe à celui de nombreux secteurs d'activités : industries nautiques, architecture navale, shipchandlers, écoles de voile, charter, convoyage, location, organisation de manifestations nautiques, etc. Une enquête publiée par la revue *Loisirs nautiques* semble indiquer que des femmes, par le biais d'une activité professionnelle liée au nautisme, trouvent une façon de vivre leur passion en dehors d'un cadre familial : « C'était, en 1973, la première édition du Grand Pavois de La Rochelle. Quelques 3 000 personnes déambulaient sur les pontons, des hommes pour la plupart, tous férus de navigation. Les femmes, elles, ne représentaient qu'un infime pourcentage des visiteurs. Aujourd'hui, volontaires, engagées, motivées, dynamiques, elles s'impliquent à tous les niveaux de la plaisance même si ce n'est pas toujours facile ! […] Qui sont ces femmes qui naviguent, s'impliquent dans les associations, gèrent des entreprises, organisent de main de maître des manifestations ? Des anonymes pour la plupart qui agissent loin des projecteurs, par passion, par conviction. »[1]

[1] Monique VINCENT-FOURRIER et Josselyne-France BELIEU, « Femmes, on vous aime ? »… *op. cit*.

Une transmission patrilinéaire des goûts et savoir-naviguer

Françoise Héritier nomme « valeur différentielle des sexes » la hiérarchie sociale universellement instituée entre les sexes, la valeur du masculin étant supérieure à celle du féminin. Cette valeur différentielle n'est pas liée à une différence biologique mais résulte d'une construction culturelle en réaction au pouvoir de procréation détenu par les femmes :

> Les hommes ne peuvent pas se reproduire par eux-mêmes. La femme est alors la ressource pour faire des enfants certes en général, mais des fils en particulier. Cette représentation peut s'énoncer de manière extrêmement brutale. C'est Napoléon Bonaparte affirmant que « la femme est donnée à l'homme pour qu'elle lui donne des fils ». C'est encore le président du FIS algérien déclarant que les femmes sont faites pour mettre au monde des hommes musulmans. Récemment, l'amiral Philippe de Gaulle s'est exprimé pour protester contre la parité car, selon lui, les femmes n'ont pas à être des animaux politiques mais sont là pour donner des fils à la nation. Ainsi, de façon primaire, la femme est perçue comme cette ressource rare permettant aux hommes de se reproduire à l'identique et de constituer une lignée masculine en faisant d'autres hommes.[1]

« La hiérarchie entre hommes et femmes semble donc découler de cette *dépossession* initiale » des hommes : « Cette *dépossession* se donne alors comme une appropriation à la fois conceptuelle, symbolique et sociale. » Son corollaire est la valorisation de la maternité, qui « se double très vite du confinement de la femme dans le domestique et les rôles maternels ».

En plaisance, la transmission de l'héritage nautique - entendu comme le goût de la navigation et les savoir-naviguer par soi-même - obéit au mécanisme d'appropriation masculine avec pour conséquence la dépossession des femmes et leur attribution de tâches domestiques et maternelles à bord. Le discours tenu sur les particularités corporelles et psychologique des femmes en mer, toujours en vigueur, naturalise leur exclusion. Les choix architecturaux ont la même fonction : les somptueuses cuisines rutilant sous les spots halogènes du Salon nautique et les innombrables couchettes multipliant le nombre d'enfants ou d'amis à bord renforcent le rôle domestique qui leur est attribué, les excluant d'autant plus de la navigation. Cette exclusion n'est pas considérée comme telle par les plaisanciers. Elle est attribuée tant à la « nature » féminine qu'à la singularité de la société maritime dans laquelle la hiérarchie nautique est perçue comme indiscutable, garante d'ordre et de sécurité.

Bien que la société française soit patriarcale, le système de parenté est bilatéral, c'est-à-dire que chaque individu appartient également aux lignées maternelle et paternelle. Cependant, en plaisance, les femmes sont exclues de la transmission de l'héritage nautique. En effet, si, enfants, les filles sont initiées à la voile et peuvent prendre goût à la navigation, une fois devenues mères, elles ne manœuvrent plus par elles-mêmes le voilier familial. Dans un cadre familial elles n'accèdent jamais au rôle de chef de bord, qui est occupé par leur compagnon. Si elles vivent avec un homme qui n'est pas initié à la navigation, elles ne pratiquent plus la croisière.

En empruntant le vocabulaire de la parenté, il est possible d'identifier une transmission patrilinéaire du goût et des savoirs nautiques, à la manière des systèmes patrilinéaires au sein desquels les filiations ne passent que par les hommes. « Cela revient à dire que tout homme transmet la filiation ; les filles, quant à elles, appartiennent bien par leur naissance au groupe de leur père (encore que dans certaines sociétés la question soit posée),

[1] Françoise HÉRITIER, *Masculin / Féminin, T. 2…, op. cit.,* p. 133.

mais les enfants qu'elles mettent au monde appartiennent, par définition, au groupe de leur propre père, autrement dit au groupe de filiation des maris de ces filles. »[1] L'analogie avec le système de parenté est bien sûr limitée car les choix d'alliance des filles initiées ne sont pas dictés par des règles de préférence, de prescription ou de prohibitions liées à la pratique nautique du conjoint.

Néanmoins, le choix d'alliance détermine tout de même la future pratique de navigation de la femme. En effet, j'ai observé que les filles initiées qui contractent des alliances avec des hommes non-initiés à la pratique de la voile refusent alors de s'engager dans une activité de croisière familiale. Si les filles de plaisanciers n'épousent pas un « marin », elles ne pratiquent pas la croisière habitable avec leur propre famille. En effet, forte de leur expérience nautique, elles devraient logiquement prendre le rôle de chef de bord. Or, elles ne peuvent pas imaginer occuper à la fois le rôle de commandement de leur équipage mari-enfants et celui de mère.

Femme initiée, mari néophyte : une navigation problématique

Interrogées sur ce refus, elles évoquent l'envie de changer afin de ne pas revivre avec leur conjoint et leurs enfants les croisières vécues avec leurs parents, bien qu'elles en gardent un bon souvenir. Est-ce en raison de la conciliation, éventuellement difficile, de la hiérarchie maritime et de l'idéal conjugal égalitaire ? Odile déclare ne pas avoir analysé les choses de cette façon. Par contre, à la réflexion, elle concède qu'elle n'aurait pas supporté d'endosser la charge de navigation et des enfants, du fait que son mari ne sache pas naviguer :

> - Question S. J. : Tu ne fais plus de bateau maintenant ?
>
> - Odile : Pour l'instant non. C'est une parenthèse. C'était quelque chose d'important avant mais plus maintenant. J'y pense pas mais ya des chances que je reprenne [il n'en est plus question en 2010].
>
> - Question : Le fait que Pierre ne navigue pas, ça joue ?
>
> - Odile : Oui ; on est loin de la mer ; c'est compliqué. Pierre n'en fait pas. Si, du dériveur, oui [Une année, Odile a acheté un *Optimist* pour initier ses enfants pendant ses vacances en Bretagne, mais Pierre préférait garder le petit dernier sur la plage et ne pas monter à bord de la « caisse à savon »], mais pas de l'habitable. Je ne me vois pas gérer les enfants et la navigation. Et en plus, on est trop loin. En faire une fois l'an, ça n'a pas d'intérêt. Chez nous il y a une forêt : autant faire du cheval, profiter du milieu, ou alors s'installer au bord de la mer.
>
> - Question : Et les locations ?
>
> - Odile : Non, les locations ça ne m'intéresse pas. Le bateau, c'est comme un ami, ça t'appartient, ya tes affaires à toi, tu sais comment il fonctionne. Un bateau lambda, t'as pas tes objets marins à toi, ta bannette à toi […].
>
> - Question : Et veux-tu transmettre l'envie de faire du bateau à tes enfants ?
>
> - Odile : J'y pense mais c'est pas obligatoire. Avoir l'Opti sur le toit [de la voiture] et les inscrire en stage [de voile], c'est déjà un début de transmission. Le bateau c'est du

[1] Françoise HÉRITIER, *Masculin / Féminin,T. 1* …, *op. cit.*, p. 45.

bonheur pour moi. Naviguer, c'est une source de liberté, être proche de la nature, se connaître soi-même, ses limites, se dépasser. C'est du bonheur et du plaisir, de l'amusement. J'ai envie qu'ils connaissent ça aussi.

- Question : Le fait de ne pas naviguer, est-ce dû à Pierre ?

- Odile : Non, Pierre est prêt à acheter un bateau. C'est moi qui n'ai pas voulu car on est beaucoup trop loin et aussi parce que je veux vivre autre chose avec ma famille que ce que j'ai vécu avec mes parents.

- Question : Est-ce à cause du rôle des femmes à bord ?

- Odile : Leur rôle n'est pas évident. Ma mère était placée dans un truc pas évident : elle ne prenait aucune décision. À la rigueur elle disait ce qu'elle pensait, mais… Elle gérait les enfants : brassières, nourriture, le repas, la vaisselle. C'est compliqué quand il y a du vent. Elle voulait faire du chaud [des repas chauds] et en plus elle allait à l'avant changer le foc. Mon père tenait la barre, écoutait la météo, décidait de changer la voile (mais il n'y allait pas : après ma mère c'était mes frères ou moi). Au début, quand ils [les parents] ont commencé à naviguer, on entendait les bruits du vent, des vagues dans la coque, des poulies, des bouts et les cris de mon père sur ma mère : « Dépêche-toi ! » Pas facile d'être mère… J'ai pas envie de me lancer dans un truc où j'aurais le savoir nautique plus la mère de famille. J'ai proposé à Pierre de faire de l'Optimist mais il n'a pas voulu. Je ne veux pas faire de la voile en toutou [touriste] : aller de ports en ports, naviguer deux heures, mettre le moteur, ça ne m'intéresse pas. […]

- Question : Ta mère aimait le bateau ?

- Odile : Oui, beaucoup, mais pas la régate. Ça ne l'intéressait pas. Et puis elle en a eu marre car mon père était beaucoup trop stressé. Il fallait qu'elle gère l'angoisse de mon père. Il ne gueulait pas obligatoirement : il peut être silencieux et stressé. Surtout en régate. [1]

En 2010, Odile et Pierre ne naviguent pas. Pour transmettre sa passion nautique, Odile inscrit son fils à un stage de voile pendant l'été – mais non sa fille car celle-ci ne le désire pas. La famille a cependant eu l'occasion d'effectuer quelques jours de navigation sur le voilier du frère d'Odile. C'est donc par leur oncle maternel que les enfants sont initiés à la voile en habitable. L'oncle ayant l'habitude de naviguer en solitaire, il endosse seul et sans soucis le commandement de son voilier. Odile a pu avec plaisir retrouver le rôle d'équipière qu'elle affectionne. Si son fils a pris goût à cette navigation, sa fille et son mari se sont montrés moins à l'aise et ont eu des difficultés à trouver une place qui leur convienne à bord.

Dans la famille d'Odile, l'héritage nautique passe par les fils. Il repose tant sur la transmission du goût pour la navigation à voile, des savoirs et savoir-faire nautiques que sur celle du voilier parental. Les parents d'Odile ne naviguant plus, ne pouvant se résoudre à vendre le bateau, ils ont fait le choix de le donner à l'un de leurs fils. Ce dernier a navigué beaucoup, en équipage ou en solitaire, puis a acheté un autre navire, plus adapté à son programme de navigation. Le voilier parental a ensuite été repris par un autre fils. Cependant, après quelques années de navigation familiale, le frère d'Odile s'est résolu à vendre le bateau parental, la navigation, chronophage, ne permettant plus de concilier les activités professionnelles et les loisirs individuels de chacun.

[1] Série d'entretiens à mon domicile, 2006. Odile, la trentaine, a beaucoup navigué enfant sur le voilier parental, en régate et en croisière, ainsi que sur dériveur dans une école de voile. Aujourd'hui, elle vit loin du littoral. Pierre, son mari, ne navigue pas.

Si, pour les enfants d'Odile, la transmission de l'héritage nautique passe par leurs oncles maternels, il peut aussi passer par leurs grands-parents maternels, comme pour les petits enfants de Paul, qui sont initiés par leur grand-père à la navigation en habitable l'été (leur mère, dont le compagnon n'est pas initié à la plaisance, ne navigue pas).

Les rares femmes initiées qui dirigent elles-mêmes leur bateau confirment l'exclusion des autres : elles ne naviguent jamais en couple mais seules, avec leurs enfants (le plus souvent leurs filles) ou leurs petits-enfants, ou bien dans un cadre professionnel (navigatrices de course, monitrices, skippers), en croisière ou en convoyage.

Hommes initiés, épouses néophytes : le cas idéal

La transmission de l'héritage plaisancier possédé par les filles dépend bien de l'appartenance nautique du père de leurs enfants alors que ce n'est pas le cas pour les fils de plaisanciers. Ceux-ci naviguent et transmettent la pratique de la navigation quel que soit l'héritage nautique de leur compagne.

Certains, comme Yannick, font le choix de ne plus pratiquer. Propriétaire d'un petit voilier donné par son père dès sa majorité, Yannick a beaucoup navigué sur les côtes de Bretagne. Néanmoins, s'il a fait le choix de vendre son bateau, c'est en raison de l'investissement en temps jugé trop important que demande l'entretien du voilier et la navigation. Travaillant dans une ville éloignée du littoral, il préfère découvrir d'autres activités de loisir. Ce choix s'est fait avant sa rencontre avec sa femme : sa vie conjugale n'a pas eu d'influence sur sa décision d'arrêter de naviguer. Son épouse n'est pas initiée à la croisière et ne le désire pas. Ses enfants étant encore petits, la question de la transmission de l'héritage nautique ne s'est pas encore posée pour lui.

Initié à la plaisance, un homme occupe en toute logique le rôle de chef de bord si sa compagne est néophyte. Les couples de plaisanciers que j'ai rencontrés appartiennent en large majorité à ce cas de figure[1]. Alors que les filles initiées vivant en couple avec un néophyte refusent de naviguer en raison de l'obligation, pour elles, de prendre le rôle de chef de bord, jugé incompatible avec leur rôle de mère – et d'épouse ? -, les fils initiés ne voient aucun obstacle à la conciliation des rôles de père, d'époux et de chef de bord.

Cependant, bien que forts d'une expérience d'équipiers dans un cadre amical ou familial sur voiliers habitables, de pêche-promenade ou de voile légère, l'apprentissage du rôle de capitaine n'est pas facile. Souvent, ces hommes « passionnés » naviguent seuls ou avec un équipage masculin durant la mauvaise saison afin de se perfectionner, comme Titouan. D'autres, comme Yvon, font une partie du convoyage vers le bassin de croisière choisi – par exemple de Bénodet jusque dans le Golfe du Morbihan – avec un ou plusieurs amis. Sa femme et son fils, « moins passionnés », les rejoignent ensuite. Pour ces chefs de bord, il s'agit « de ne pas dégoûter » femme et enfants.

Leur mari étant pris par la navigation, les épouses des initiés occupent par conséquent un rôle domestique. Elles sont responsables de la cuisine, du rangement intérieur et des enfants. Elles acquièrent rarement le rôle d'équipière active : le plus souvent, le chef de bord navigue en « solo ». Certaines, comme Marianne ou Marie, refusent explicitement de participer à la navigation. La logique hiérarchique de la valeur d'englobement du contraire a pour conséquence de séparer les domaines d'autorité des deux membres de la relation, l'un englobant l'autre. Ici, l'homme initié englobe la femme néophyte : il la représente. Du coup, elle n'a plus ni autorité ni légitimité vis-à-vis du domaine réservé de la navigation. Exclues, les femmes néophytes s'excluent aussi d'elles-mêmes.

[1] Sur la vingtaine de couples de plaisanciers rencontrés, seuls trois sont composés de deux initiés.

Lors de l'enquête de terrain qui porta tout d'abord sur la question de l'habitation matérielle, j'ai rencontré des difficultés à entendre les femmes. Ainsi, lors des entretiens, elles s'effaçaient ou bien s'éclipsaient quand il s'agissait de parler du bateau : « l'expert » du discours était leur compagnon. Lui seul semblait pouvoir expliquer les aménagements effectués, les bricolages, les améliorations techniques. Plusieurs fois, lors d'entretiens organisés ou de soirées informelles, je me suis retrouvée la seule femme à discuter voile, les autres plaisancières ayant peu à peu discrètement quitté le lieu de discussion. De même, au cours des sept années d'échange avec Yvon qui m'accorda plusieurs entretiens et m'invita à naviguer à bord de son voilier, je n'ai pas pu rencontrer Nadia, son épouse.

Parmi toutes les femmes néophytes interrogées, seule Laetitia souhaite se former à la "navigation par soi-même", les autres plaisancières considérant que ces savoirs et savoir-faire sont l'affaire de leur compagnon. Originaires du centre de la France, Laetitia et son mari sont aujourd'hui installés en Bretagne sud. Ils achètent en 2006 un voilier habitable de 8 mètres pour naviguer en famille, avec leurs enfants. L'époux a une expérience de navigation en voile légère sur plans d'eau intérieurs tandis que sa compagne n'a jamais navigué auparavant. Les premières sorties en mer furent mouvementées, mais cette expérience leur plut beaucoup. Laetitia, quarante ans, souhaite faire un stage de voile afin de mieux comprendre le réglage des voiles et connaître le vocabulaire maritime. Cependant, deux ans après l'achat du bateau, elle ne s'est toujours pas résolue à s'inscrire en école de voile, prise par son activité professionnelle, ses autres activités de loisir et la vie familiale avec trois enfants.

Du point de vue de la conciliation des rôles maritimes et conjugaux, le cas de l'homme initié et de la femme néophyte apparaît comme la situation la plus facile à vivre et la plus répandue. En effet, l'autorité liée au rôle de chef de bord n'est pas contestée par les épouses puisqu'elles « n'y connaissent rien ». Même si, à terre, elles entretiennent avec leur compagnon un autre type de relation plus égalitaire, elles acceptent temporairement cette relation hiérarchique jugée légitime du fait des compétences reconnues à leur compagnon. Il apparaît même qu'il soit plus facile, pour elles, de renoncer à toute velléité de savoir et savoir-faire nautiques et d'asseoir leur autorité sur « leur » domaine domestique plutôt que de prendre part aux choix de navigation et donc d'entrer potentiellement en conflit avec le chef de bord légitime.

Dans les années quatre-vingt, Ludovic, initié, et Marianne, néophyte, entreprennent de construire les aménagements intérieurs de leur voilier destiné à faire un grand voyage circumterrestre. Au début, tous deux dégagent du temps de leur activité professionnelle pour avancer les travaux. Cependant, très vite, une répartition des tâches s'impose :

> - Marianne : Le père Ludovic était connu comme le passionné de bateaux qui ne faisait que du bateau pendant ses vacances… Le fou, quoi ! […] Pour moi, la vie maritime était complètement abstraite, par contre, l'idée de partir avec lui, nos enfants s'il y en avait, et voyager, ça m'a toujours botté. Ça, ça me plaisait. Mais le côté pratique, matériel et machin : zéro ! Naïve si tu veux, même !
>
> - Ludovic : À la limite, tout le monde se marrait que Marianne parte avec un mec faire du bateau ! […] Quand t'es jeune, de lier une vie familiale, professionnelle et en plus de construire un bateau : euh, c'est quand même assez dur.
>
> - Marianne : Faut être costaud.
>
> - Ludovic : On était hyper décidés, ça c'est sûr, et on s'est vite rendu compte que Marianne n'avait rien à faire sur le bateau au niveau construction, ses atouts n'étaient pas là. Ses atouts énormes étaient sur tout ce qui est, comment dire, la gestion du temps et l'infrastructure familiale…

- Marianne : Pour libérer Ludovic, pour qu'il avance.

- Ludovic : Et puis c'est comme ça que ça a…

- Marianne : Ça a marché ! [1]

Sur l'eau, cette distribution traditionnelle des rôles s'est également imposée. Bien qu'ayant voyagé et habité à bord pendant dix années, Marianne déclare avec un grand sourire qu'elle ne sait pas faire marcher seule le bateau et qu'elle n'y tient pas. Ses deux filles, adolescentes, ont un point de vue identique. À bord, elle s'investit dans les tâches domestiques et éducatives, très prenantes, les enfants étant scolarisés par le biais du CNED. Lors des longues escales, Ludovic travaille à terre ou à l'entretien du bateau. En mer, il fait naviguer le voilier « en solo ». Cette situation lui convient : naviguer en solitaire a toujours été pour lui un grand rêve. Ainsi, il a effectué seul les deux traversées de l'Atlantique, Marianne et les enfants préférant prendre l'avion. À leur retour en métropole, les deux époux ont repris une activité professionnelle à plein temps. Ludovic projette de faire un jour de grandes croisières avec… son fils et un ami de celui-ci. Ses filles, à l'instar de leur mère, ne se sont pas intéressées aux techniques de la navigation. L'héritage nautique passe ici du père au fils.

Hommes et femmes initiés : comment maintenir la hiérarchie ?

Lorsque les deux époux sont initiés, il convient de décider qui sera le chef de bord, c'est-à-dire, de façon très pratique, qui va être obéi et qui va obéir. Je n'ai pas eu connaissance d'une organisation des rôles où chacun, tour à tour, est chef de bord. Par contre, j'ai eu l'occasion d'observer un couple d'une soixantaine d'années où l'homme et la femme naviguent tous les deux en solitaire sur leur propre bateau et se retrouvent aux escales. Cette dernière situation semble toutefois rare.

Si le désir de naviguer ensemble et en famille se manifeste, comment décider de la répartition des rôles nautiques si les deux membres du couple s'estiment chacun aussi compétent l'un que l'autre et donc tout aussi légitimes pour prendre les décisions qui se présentent à chaque manœuvre ou événement particulier ? Tous deux ont appris à naviguer en équipage en adoptant un modèle relationnel hiérarchique. Ils ne peuvent pas envisager une autre organisation sociale. De plus, chacun a une manière de naviguer qui lui est singulière, influencée tant par des traits de caractère personnels que par l'expérience antérieure : pratique de la croisière ou de la régate, apprentissage en centre nautique, sur un bateau amical ou familial, évènements de mer marquants, zones géographiques de navigation, etc.

Après une période conflictuelle au cours de laquelle la répartition des rôles n'est pas encore faite, un glissement s'opère, dans le cas de la poursuite du projet, vers un modèle traditionnel, l'homme s'occupant de la navigation et la femme des enfants et des tâches domestiques. Pour les deux couples d'initiés qui m'ont fait part de leurs premières expériences de navigation familiale en commun, les conflits des débuts étaient importants.

Aline et Lino ont décidé d'acheter un petit voilier en 2003. Tous deux sont titulaires d'un monitorat de voile, la répartition des rôles s'est donc effectuée avec difficulté, chacun voulant faire valoir son propre point de vue à bord : « À la fin de la saison, soit on divorçait, soit on vendait de bateau ! » déclare Aline.

Cependant, malgré l'apparente égalité de compétences, Lino fait valoir sa plus grande légitimité à prendre le commandement : si Aline a une expérience de régate de haut

[1] Entretien enregistré sur leur bateau, six mois après leur retour en France, 2003.

niveau en voile légère, Lino est un ancien professionnel du nautisme, tant en voile légère qu'en croisière habitable. Il a donc une position, non de pouvoir, mais d'autorité, qu'Aline reconnaît malgré tout. Elle accepte donc l'organisation hiérarchique… tout en la contournant.

En effet, Aline a fait le choix de ne plus participer aux manœuvres. Elle reproduit alors la configuration sociale de la femme-passagère, position jugée dangereuse par le navigateur Jean Merrien qui préconise, dans les années soixante, d'initier les dames au rôle d'équipier afin de mieux les contrôler.[1]

Lors des croisières estivales où nous naviguons en escadre, je ne l'aperçois pas sur le pont : Aline reste à l'intérieur pour se reposer, lire, ou jouer avec les enfants. Elle dit y trouver un repos et un temps libre dont elle a besoin. Elle ne se sent pas du tout soumise à la tyrannie nautique de son mari : ils choisissent ensemble le futur lieu de navigation. C'est un moyen de faire du tourisme, leur voilier étant transportable. Les navigations sont courtes. De son côté, ayant toutes les compétences pour faire naviguer seul son bateau, Lino ne se sent pas frustré par l'absence de sa compagne lors des manœuvres. Il y trouve d'ailleurs beaucoup de satisfaction.

Un équilibre s'est instauré, chacun trouvant des avantages à la répartition traditionnelle des rôles. Du coup, Aline ne manque pas l'occasion de faire valoir avec malice son « identité » féminine : elle délaisse les jeans portés à terre pour mettre des jupes lors des croisières sur leur petit voilier de 5,5 m de longueur, choix vestimentaire pouvant apparaître anachronique sur un bateau plutôt sportif. De même, elle exige, lors des navigations en mi-saison, comme celle des vacances de Pâques, de « faire du batôtel », c'est-à-dire de dormir chaque soir à l'hôtel après une journée de navigation. Lino accepte les demandes de son épouse et réserve chaque jour, du bateau, par téléphone portable, une chambre pour le soir dans le futur port d'escale alors même que la fréquentation des hôtels ne fait pas partie de leurs habitudes vacancières terrestres. De la même façon, lorsque Lino projette d'acheter, un jour, un voilier plus grand afin d'entreprendre des navigations plus importantes, Aline ne prend pas part aux discussions sur les qualités techniques du bateau alors qu'elle en a toutes les compétences. Au contraire, puisqu'exclue de la navigation, elle déclare ironiquement qu'elle n'exige seulement qu'une douche et des toilettes. Aujourd'hui, après sept années de navigation, elle constate que la voile en habitable obéit à des stéréotypes de genre très forts : « Au port, les gars font le plein [pour le moteur] et les filles font les courses avec les enfants. » Interrogée à nouveau sur la répartition des rôles à son bord, elle déclare : « C'était obligatoire, sinon on divorçait. »

Cette dépossession des femmes de la navigation par elles-mêmes peut entraîner un désapprentissage du rôle d'équipière active acquis lors des expériences nautiques antérieures. Vivant en couple avec Arnaud, un passionné de voile, Lucie s'est spécialisée dans la gestion des tâches domestiques et maternelles à bord. Ayant un bon souvenir des navigations avec ses parents, elle dit avoir accepté de naviguer avec son compagnon du fait qu'il tient le rôle de chef de bord sans abuser de son autorité légitime. Dans le cas contraire, elle aurait refusé de naviguer. Si la hiérarchie en vigueur dans la navigation n'implique pas nécessairement l'abus de pouvoir, il induit cependant une distribution des rôles dans laquelle les femmes sont dépossédées des savoir-faire. Ainsi, Lucie ne peut répondre positivement à ma demande d'entretien à bord de son bateau car elle ne se sent pas capable de prendre seule l'annexe pour s'y rendre. Naviguant pourtant depuis son enfance, elle n'est pas en mesure d'effectuer cette tâche qui ne présente pas de difficultés particulières – sortir l'annexe, y embarquer, ramer jusqu'au bateau, monter à bord puis ouvrir le capot de descente – mais qui, symboliquement, est attribuée à son compagnon.

Rebecca et Damien ont tous deux une expérience de régate en voile légère de haut niveau et, titulaires du monitorat de voile, une expérience d'enseignement. Cependant, à la

[1] Jean MERRIEN, *La mer aux dames…, op. cit.*

différence d'Aline et Lino, Rebecca sembla être la plus compétente en navigation de croisière lors de leurs premières locations de voiliers. Elle reproche alors à Damien de prendre trop de risques et de ne pas assez anticiper les changements météorologiques : « La croisière, c'est pas la régate autour de trois bouées ! Ce n'est pas un jeu, ça peut être dangereux ! » Si Damien ne comprend pas pourquoi il faudrait se priver d'aller mouiller dans cette superbe crique isolée, Rebecca reproche à son compagnon de minorer les risques du mouillage forain exposé aux vents dominants, les bateaux étant susceptibles d'êtres drossés sur les rochers par la forte houle. L'ambiance est, de fait, houleuse. Damien n'a pas toute la confiance de Rebecca : elle juge qu'il n'est pas assez responsable de la sécurité du bateau. Il ne peut donc prétendre au rôle de chef de bord à l'autorité incontestée. Pour Damien, Rebecca exagère les risques encourus et ne comprend pas ce qu'est la navigation de plaisance, synonyme de plaisir. Cependant, malgré ces difficultés d'entente sur les choix de navigation, le couple ne renonce pas à louer régulièrement des voiliers dans des bassins de navigation différents, en France et à l'étranger. Dix années plus tard, même si Rebecca intervient toujours dans les choix des différentes options nautiques qui se présentent, une répartition des tâches selon le modèle conjugal traditionnel s'est imposée en lien avec la venue d'enfants à bord. Aujourd'hui, ils trouvent tous les deux que l'attribution sexuée de certaines manœuvres, jugées plus « physiques », est « normale ». Pourtant ancienne sportive de haut niveau habituée aux exercices physiques, Rebecca considère aujourd'hui qu'elle n'est pas en mesure de relever la chaîne de mouillage. C'est une tâche jugée « masculine » qui, de fait, est attribuée à son compagnon. Malgré le désir de Damien d'acheter un petit voilier, Rebecca s'y refuse, la venue d'un nouvel enfant lui semblant inconciliable avec leur façon de naviguer. Elle dit ne pas vouloir être cantonnée au rôle de maternage au fond du bateau.

Que deviendront les pratiques de navigation de ces couples initiés lorsque les enfants grandiront et quitteront le bord parental ? Des femmes initiées à la navigation peuvent, comme Dominique, prendre le rôle de chef de bord lorsque celui-ci disparaît.

Dominique a commencé à naviguer dans les années soixante, initiée par son mari. Ensemble, ils ont fait une longue navigation de plusieurs mois avec leurs enfants. Très vite passionnée par la voile, elle s'occupe à bord des tâches domestiques tout en ne renonçant pas au rôle d'équipière active. Elle s'investit même dans la pratique de la régate et occupe le rôle de chef de bord en équipage féminin – mais jamais lors de navigation en couple. Aujourd'hui veuve, elle continue à naviguer : c'est à la fois une passion et un hommage à son époux défunt. Avec son nouveau compagnon, néophyte, elle conserve le rôle de capitaine. Sa grande expérience nautique lui donne toute la légitimité pour occuper ce rôle d'autorité. Elle aime aussi embarquer avec ses petits enfants qu'elle initie : c'est donc en tant que grand-mère, femme de leur grand-père défunt à la forte autorité nautique qu'elle transmet l'héritage.

Les jeunes mères des années deux mille que j'ai rencontrées semblent être plus exclues de la navigation effective que celles des générations précédentes. En effet, ces dernières paraissent concilier avec moins de difficulté leurs rôles domestique et maritime. Contrairement à leurs filles nées dans une société instituant l'égalité des sexes en droits et en idéal, elles ont pour la plupart construit leur relation conjugale sur un modèle hiérarchique valorisant la complémentarité. Ainsi, pour Dominique, en croisière, « les rôles n'étaient pas foncièrement différents »[1] de ceux occupés à terre.

Aujourd'hui, la hiérarchie nautique semble peu conciliable avec l'idéal égalitaire : du coup, l'exclusion complète des femmes de la navigation semble plus facile à vivre. Cela se

[1] Le mari de Dominique était chef de bord, « disponible à tout moment et donc hors-quart » ; Dominique était équipière, prenait un quart et était responsable de la cuisine ; l'aîné des enfants, adolescent était « bosco », c'est-à-dire « responsable de tout » et devant en référer au chef de bord ; les autres enfants, même jeunes, prenaient leur quart. Les enfants, à tour de rôle, faisaient « une journée de service » : vaisselle et ménage (« balayer dans les chambres et sous la table »). Organisation sociale en grande croisière familiale dans les années soixante-dix. Entretien formel au domicile de Dominique, 2006.

traduit par le refus des femmes d'occuper le rôle d'équipière active prise dans une relation hiérarchique et par son corollaire, la navigation masculine en « solitaire accompagné ». Ainsi, pour certaines femmes rencontrées, s'exclure de la navigation revient à s'exclure de la relation hiérarchique et donc y échapper.

Le cas de figure où l'homme et la femme sont tous deux initiés montre combien le modèle hiérarchique est excluant car sa logique induit un désinvestissement du rôle d'équipier par les femmes qui, comme Aline, refuse sciemment de jouer le rôle d'équipière active et donc d'obéir aux ordres de l'époux-chef de bord ou bien, comme Lucie, désapprend peu à peu les savoir-faire acquis antérieurement ou alors, comme Rebecca, se persuade peu à peu qu'elle ne peut pas effectuer certaines tâches à bord du fait de sa « nature » féminine. Chaque femme compose à sa manière avec la logique hiérarchique propre à l'organisation maritime qui, dans le cas de la famille conjugale, se superpose avec la distinction de sexe et réactualise le modèle conjugal traditionnel.

Ainsi se réalise pour les « marins » le grand rêve de « la société idéale régie par l'entre-soi, qu'il s'agisse de l'entre-soi de la consanguinité et de la territorialité qui l'accompagne, ou de l'entre-soi du genre : être avec ceux de son sexe, c'est-à-dire dans les deux cas dans des lieux fantasmés de reconnaissance mutuelle, de sécurité et de facilité à vivre »[1]. Sur l'eau, le goût et les savoir-faire nautiques se transmettent de pères en fils, d'oncles à neveux, de grands-pères à petits-fils, les filles étant exclues ou s'excluant de la navigation effective lorsqu'elles accèdent à la maternité, ceci en fonction de leur union avec un initié ou un néophyte.

Outre le fait que la société masculine maritime idéalisée – « les marins » - rejette toute altérité – les femmes et les « terriens » - cet entre-soi est également trompeur puisque « conçu comme lieu idéal de paix et de sécurité »[2]. Le voilier de plaisance, lieu d'habitation et de loisir familial, bénéficie-t-il vraiment d'une plus grande sécurité et d'une ambiance apaisée lorsqu'il est commandé et manœuvré par son seul propriétaire masculin ?

Des marges de manœuvre ?

J'ai montré comment l'organisation nautique hiérarchique distinguant un chef de bord et un équipage est jugée nécessaire du point de vue de la sécurité du navire et de ses occupants. Cette hiérarchie maritime n'est pas dépendante du sexe mais de la formation nautique. Elle s'exerce d'ailleurs au sein des marines professionnelles, sociétés très largement masculines.

Dans un contexte de loisir familial, la domination du capitaine est celle du père, alors repositionné dans un rôle de chef de bord et de famille. Si la tension provoquée par le hiatus entre l'idéal conjugal égalitaire et les pratiques effectives peut être vécu difficilement par certaines femmes à terre, en mer, l'organisation hiérarchique incontestée permet de résoudre cette tension lorsque le rôle de chef de bord est occupé par l'homme.

Dans le cas de deux époux à compétences nautiques égales, la répartition des rôles est source de conflits pour l'appropriation du commandement du voilier. La venue des enfants permet de réactualiser les rôles parentaux traditionnels, la mère s'excluant alors de la navigation et s'attribuant l'autorité domestique et éducative. Pour une femme initiée dont le compagnon ne navigue pas, le choix de ne pas naviguer est une façon de refuser la conciliation intenable du rôle de capitaine avec celui des soins aux enfants, rôle qui lui est attribué au sein de sa famille conjugale ou bien rôle auquel elle ne veut pas renoncer.

[1] Françoise HÉRITIER, *Masculin / Féminin, T. 2…, op. cit.,* p. 215.
[2] *Id.,* p. 234.

Quelles sont les marges de manœuvre de chacun, à bord, entre les rôles statutaires, c'est-à-dire les attentes sociales, et la manière singulière de jouer ces rôles, « de s'en servir pour se diriger dans la vie »[1] ?

Les rôles statutaires dans l'interlocution

L'expérience inédite d'avoir été à plusieurs reprises exclue de l'interlocution par un interlocuteur masculin uniquement lorsque j'étais accompagnée d'un homme m'a permis d'entrevoir les modalités de fonctionnement d'une société holiste dans laquelle les valeurs statutaires englobent celles individuelles. Si mes interlocuteurs plaisanciers ne m'adressent pas leurs questions ou leurs réponses, se tournant alors vers mon accompagnateur masculin qui, pourtant, n'entre pas dans le jeu de l'interlocution, c'est parce que mon statut de femme accompagnée d'un homme prévaut sur celui d'individu.

Dans le holisme sexué de la société occidentale, seul l'homme est un interlocuteur légitime, ici dans le lieu public du port de plaisance. Le statut de l'homme englobe celui de la femme. Il la représente. Celle-ci n'a pas autorité sur le domaine matériel et technique de la navigation, par contre, il lui est reconnu une autorité sur la sphère domestique, comme par exemple les choix d'aménagements intérieurs. Les plaisanciers rencontrés se sont donc adressés à un couple dans lequel seul l'homme est un interlocuteur légitime.

On attend qu'un homme, sur un bateau, soit l'interlocuteur légitime dans le domaine de la navigation et qu'il occupe le rôle de chef de bord, unique responsable de la navigation. Si une femme l'accompagne, on attend d'elle qu'elle occupe une place d'équipière ou de passagère. Elle n'est donc pas un interlocuteur en matière de navigation du fait que son statut est englobé par celui de l'homme présent à ses côtés.

La sexualisation des rôles est si forte en plaisance contemporaine que mes interlocuteurs ne peuvent pas imaginer que mon compagnon puisse, dans un premier cas, être novice et donc ne pas être en mesure de participer à l'interlocution et, dans un deuxième cas, ne pas souhaiter entrer dans l'interlocution pour les besoins de ma recherche.

Seule, je n'ai pas vécu de situations analogues. S'il m'est arrivé, lors de salons nautiques par exemple, de ressentir une certaine lassitude chez mes interlocuteurs quand mes questions techniques devenaient trop précises, jamais ils n'ont refusé de me répondre. De même, lorsque je suis accompagnée d'une autre femme, mes interlocuteurs ne s'adressent pas à elle pour répondre aux questions que je leur pose. C'est bien la configuration de couple de sexe opposé qui suscite des attentes genrées vis-à-vis de l'occupation des rôles hiérarchiques maritimes. Et ces attentes se manifestent dans une relation de sexe opposé.

Le fait que j'occupe la place de chef de bord sur mon propre bateau n'a pas entravé les relations amicales que j'ai pu nouer avec des plaisanciers. Dans nos relations, la valeur individuelle englobe celle statutaire. Je suis une interlocutrice tout à fait légitime pour échanger avec eux sur les derniers bateaux mis sur le marché, la sortie du week-end dernier ou les petits aménagements réalisés à bord. La distinction de sexe opposé ne semble pas pertinente quand, par exemple, ils évoquent avec enthousiasme des projets de navigations communes, bord à bord. Par contre, je me sens mal à l'aise lorsque je m'aperçois que mes amies désertent systématiquement les discussions nautiques, laissant les chefs de bord entre eux. Mon malaise s'accentue lorsque mes « confrères » évoquent les navigatrices de course au large en faisant référence à leur force physique étonnante et à leur apparence masculine. Je n'entretiens pourtant ni ma musculature ni une apparence de « garçonne » pour faire naviguer mon bateau… Les travaux de Georges Devereux et de Jeanne Favret-Saada montrent qu'une

[1] Vincent DESCOMBES, *Les institutions du sens*, Paris, Minuit, 1996, p. 257.

connaissance anthropologique n'est possible qu'au point où le chercheur est touché au plus près, dans la relation à l'autre. Ces expériences relationnelles m'ont permis de comprendre l'importance, en plaisance, du lien entre les rôles hiérarchiques et la distinction de sexe.

Interpréter un rôle à sa manière

Il est possible de désigner une personne sans connaître son nom propre – « c'est le fils de », « c'est le chef de bord de », « c'est l'équipier de » -, qui est donc « logiquement second par rapport au nom commun désignant les statuts relationnels puisqu'il présuppose l'intégration de l'individu dans l'univers des personnes caractérisé, justement, par des relations médiatisées par des règles, des valeurs, des positions statutaires » :

> Cet ordre logique est si vrai que quelqu'un qu'on ne peut pas situer relationnellement se trouve en grand danger d'être tué […]. En même temps, le nom propre désigne quelqu'un qui est susceptible d'agir à la manière humaine, et d'alterner les trois positions d'interlocution [je, tu, il/elle]. Cette personne est capable de se situer dans cette action complexe non seulement comme *objet* de cette action (celui dont on parle) ou comme *attributaire* de cette action (celui à qui l'on parle), mais comme *agent* de cette action (celui qui parle). Dans cette perspective, l'individu n'a rien de passif puisqu'il doit reprendre à son compte le monde où il est intégré et y manifester son agentivité personnelle en construisant ses propres discours, ses propres actes. [1]

Les relations qui s'instaurent font tout autant référence aux places statutaires de chaque interlocuteur qu'à son histoire et à sa personnalité, toujours singulieres. Ce qu'Irène Théry nomme « la double hélice de l'interlocution » permet de mieux comprendre la situation d'une personne toujours engagée dans une double logique statutaire et personnelle. Elle précise que « cette double hélice ne peut en aucun cas être ramenée à l'addition de deux ordres indépendants de réalité (du type un moi intime issu du dedans *versus* un moi statutaire venu du dehors) : sans la médiation du discours, et donc de la signification commune, pas de distinction de ce qui est mien, tien, ou sien »[2], ce qui rompt tant avec les théories de la domination qu'avec celles de l'identité de genre.

Ainsi, une personne est désignée par la troisième personne en référence à « l'un de ses statuts relationnels » : par exemple, on peut parler d'une personne en la désignant comme « le chef de bord du voilier *Stereden Vor* », ou bien en déclarant « c'est mon chef de bord » si l'interlocuteur fait partie de l'équipage ou encore c'est « mon père » s'il est son fils ou sa fille. C'est à travers ces statuts relatifs – chef de bord, père, ami, époux, etc. - que sont associées des « références normatives de l'agir » déclinées sur le mode du conditionnel : s'il était chef de bord, il ferait ceci, s'il était père, il ferait cela.

Le mode du conditionnel est important, soulignant la part d'inventivité de la personne engagée dans la double hélice de l'interlocution : « La règle n'est pas une cause efficiente de la conduite (un mécanisme, psychologique ou autre), mais […] elle est une norme que les gens suivent parce qu'ils *veulent* s'en servir pour se diriger dans la vie. »[3]

Si cette double hélice de l'interlocution n'apparaît pas distinctement dans notre société valorisant l'individualisme, c'est que justement, la hiérarchie des valeurs fait que la valeur de l'individu, autonome, représentée par le nom propre, « incarnation de l'humanité toute entière », englobe la valeur des appartenances statutaires. Louis Dumont oppose les sociétés holistes à celles individualistes : dans celles holistes, au contraire des sociétés

[1] Irène THÉRY, *La distinction de sexe …, op. cit.*, p. 538.
[2] *Id.*, p. 539.
[3] Vincent DESCOMBES, *Les institutions…, op. cit.,* p. 257.

individualistes, la valeur du personnel est englobée dans celle des statuts, de « l'ordre » - ce qui ne veut pas dire qu'elle n'a pas de valeur. Or, Irène Théry montre qu'au fondement idéologique de la société occidentale moderne il y a une « sexualisation de la distinction de sexe », c'est-à-dire une naturalisation de la différence sexuelle visant à considérer la famille conjugale hiérarchique et complémentaire d'un homme et d'une femme enfantant comme l'unité sociale de base. Ainsi, malgré les apparences, « la valeur "Individu" englobait son contraire, le holisme sexué […]. »[1]

Jouer un rôle, jouer avec le rôle

Si des femmes acceptent l'organisation sociale propre à la navigation de plaisance, c'est que malgré leur dépossession de la navigation par soi-même, elles sont impliquées dans d'autres types de relations et peuvent « jouer » de ces multiples rôles :

> Ainsi un statut hiérarchique correspond à un rôle statutaire que l'on *joue* parce que c'est nécessaire pour coordonner des rôles asymétriques au sein d'une action complexe commune, en préservant deux valeurs au cours de cette action. Elles peuvent être liées à des compétences différentes, comme dans le monde du travail, mais pas nécessairement : pensons à une asymétrie aussi banale que celle du locuteur et de l'auditeur au sein d'une même interlocution. [2]

Aline, par exemple, malgré ses compétences nautiques, prend le parti de s'exclure de la navigation afin d'échapper à l'autorité de son époux-capitaine. Choisissant de ne pas prendre part aux manœuvres, elle ne reçoit pas d'ordres nautiques de son mari, ordres qu'elle pourrait être en mesure de contester, de par sa propre expérience. Elle « joue » alors son rôle de « femme » avec humour, adoptant sciemment des tenues féminines en décalage avec la navigation effectuée.

Pour échapper aux conflits inévitables, elle laisse à Lino la tâche de faire naviguer seul le bateau. Ce dernier, même s'il perd une équipière de pont gagne la tranquillité et le plaisir de la navigation en solitaire accompagné. De son côté, Aline met à profit les heures de navigation pour se faire plaisir en effectuant des activités que son activité professionnelle ne lui laisse pas temps de faire à terre comme lire, faire la sieste ou jouer avec les enfants. Lino sourit du rôle de capitaine qu'il endosse : « Pilote automatique, prise allume cigare, VHF, GPS : on s'embourgeoise ! » écrit-il sur une carte postale, tandis qu'Aline précise « nous avons encore amélioré nos conditions à bord : Ikéa camping-gaz (lumière). Très jolie ville ». La répartition des responsabilités est explicite : si Aline se charge du programme touristique et du confort intérieur – certes, très relatif -, Lino s'occupe de l'amélioration technique de la navigation.

J'ai montré que dans le cadre de la croisière familiale les femmes n'ont pas, comme les hommes, la possibilité de naviguer en prenant part à la direction de leur bateau. Cependant, les hommes comme les femmes peuvent ne pas jouer le rôle de chef de bord ou d'équipier et refuser ainsi tant le rôle d'autorité auquel sont attachées de lourdes responsabilités que le rôle de subordination qui y est lié, rôle peu compatible avec d'autres types de relations liées à d'autres statuts – amicaux, conjugaux, parentaux, etc. Ainsi, Yannick et Odile, bien qu'initiés, font le choix de ne pas naviguer en tant que chefs de bord, Aline de ne pas occuper le rôle d'équipière mais celui de passagère, etc.

[1] Irène THÉRY, *La distinction de sexe …*, *op. cit.*, p. 575.
[2] *Id.*, p. 295.

Les anthropologues montrent que la distinction de sexe opposé n'est qu'une des multiples modalités relationnelles : distinction de même sexe, de sexe indifférencié, de sexe relatif, de génération, d'âge, d'affinité, de consanguinité, etc. La notion de « personne relationnelle » permet de sortir du seul constat de la domination masculine et de son corollaire, le consentement féminin. C'est bien « en tant » qu'épouses et mères que les filles initiées au goût de la voile sont exclues et s'excluent de la navigation.

Cette exclusion n'est pas, bien entendu, la conséquence du développement d'une « nature » féminine peu encline au goût et savoir-naviguer, discours tenu aujourd'hui par les acteurs du nautisme qui souhaitent conserver à tout prix une organisation hiérarchique. Cette logique naturalisante sexualisant la distinction de sexe confond les rôles sociaux avec les attributs[1]. En tant qu'enfant, adolescente et jeune adulte, Hermine a pu accéder avec un grand plaisir au rôle d'équipière en croisière familiale et amicale, en régate nationale et même au rôle de chef de bord.

Hermine a appris à naviguer sur le voilier familial dans les années soixante-dix et quatre-vingt. Ses parents prêtent régulièrement le bateau à leurs enfants. Bien qu'Hermine n'ait jusqu'alors jamais occupé le rôle de chef de bord, ses parents estiment qu'elle peut prendre ce rôle, à l'instar de ses frères. Ils la laissent choisir son équipage, composé d'amis initiés et néophytes et n'interviennent pas dans le choix du programme de navigation. Sur le quai, avant l'appareillage, le père d'Hermine lui remet cérémonieusement les clés du bateau devant l'équipage rassemblé. Se tournant vers les garçons-futurs équipiers – et non vers les filles présentes, dont je fais partie – il rappelle le devoir d'obéissance qu'un équipage doit à son chef de bord. En mer, le nouvel équipage composé d'amis doit mettre en place des modes relationnels neufs.

Figure 261 : Hermine, jeune chef de bord, « joue » son rôle. Photographie S. Josso. Croisière amicale, 1993.

Aujourd'hui, le déguisement de « la » capitaine, parodiant la figure d'autorité du chef de bord, m'apparaît comme un acte visant à mettre une distance au rôle. La mise en scène associe tant les attributs du capitaine masculin – Hermine porte une veste polaire de marque marine, une casquette de marin, un couteau de plongée sur le mollet et tient la barre tout en fumant une cigarette – que d'autres, anachroniques, disqualifiant la fonction – elle porte des palmes sur des chaussettes de randonnées rouges. Les chaussettes, portées à

[1] Irène THÉRY, *La distinction de sexe …*, *op. cit.*, p. 574.

l'époque roulées sur la cheville, au-dessus des chaussures de montagnes, sont ici tirées sur la cuisse à la manière de bas féminins. Associées au short fleuri, elles suggèrent une féminité qui détonne avec les attributs masculins du rôle.[1]

Avant d'entreprendre le travail de déconstruction entrepris ici, le souvenir que j'ai de la scène, ravivé par la photographie, est celui d'un grand amusement. Les différents membres de l'équipage ont en effet besoin de prendre de la distance vis-à-vis des nouvelles relations hiérarchiques qui s'ajoutent à celles amicales. Je garde en effet un souvenir pénible des moments de désaccord avec mon chef de bord. Comme, en tant qu'équipière, je dois respecter les options du capitaine, je me souviens m'être arrangée pour aller dormir afin de ne pas cautionner un choix de navigation fait par mon amie-chef de bord. En effet, les relations chef de bord-équipier n'annulent pas celles nouées par ailleurs, dans d'autres situations. Elles s'y ajoutent, ce qui complexifie beaucoup les relations. Depuis, Hermine n'a pas repris le rôle de skipper, qu'elle considère difficile. De plus, son compagnon ne pratiquant pas la voile, elle a choisi de ne pas naviguer en croisière avec sa famille.

La liberté englobe l'inégalité de sexe

En plaisance, c'est au nom de la valeur Individu que chaque voilier dirigé en « solitaire accompagné » par son capitaine constitue une petite société, familiale ou amicale, fonctionnant selon un holisme sexué. La « ruse » permettant de rendre la hiérarchie nautique et la sexualisation de la distinction de sexe politiquement correctes dans une société promouvant l'égalité de sexe est, au-delà du discours classique de la naturalisation sexuée des goûts et des savoirs, de les englober dans la valeur de la Liberté individuelle, au fondement de la République.

Les termes employés dans la hiérarchie nautique sont aujourd'hui de sexe indifférencié, c'est-à-dire qu'ils ne marquent pas la différence de sexe : on dit « chef de bord » et « skipper » indépendamment du sexe, « les attentes normatives étant, dans ce cas, indifférentes à la distinction de manières d'agir cette relation "au féminin" ou "au masculin". Ici peut s'inscrire toute une réflexion sociologique car la relation de sexe indifférencié peut être référée à deux valeurs très différentes, la neutralité et l'androgynie. »[2]

Il semblerait qu'en plaisance ce serait l'androgynie qui marquerait les relations de sexe indifférencié, la féminité des dames de mer chefs de bord leur étant niée par leurs homologues masculins. C'est ce qui pousse d'ailleurs certaines femmes skippers professionnelles, dans l'occupation de leur rôle d'autorité, à revendiquer leur différence dans la mise en valeur d'attributs traditionnellement féminins – douceur, calme, pédagogie, discussion, etc.

En français, les termes d' « enfant » et de « grand-parent » sont aussi de sexe indifférencié. J'ai montré que l'exclusion des femmes de « la navigation par soi-même » en voilier habitable se manifeste lorsqu'elles sont dans une relation conjugale et/ou maternelle. Enfants ou jeunes adultes célibataires, elles ne sont pas exclues des goûts et savoir-naviguer. De même, c'est en tant que grand-parent que Dominique initie ses petits-enfants à la navigation tout en occupant le rôle de chef de bord, laissé vaquant à la mort de son mari.

L'anthropologie comparative invite les chercheurs à s'interroger sur les distinctions de sexe, d'âge et de génération : en plaisance, l'apparente neutralité de la distinction de sexe dont bénéficient les filles et les garçons enfants laisse place, avec l'entrée dans la vie conjugale et parentale, à une sévère distinction de sexe opposé. Cette neutralité se développe

[1] Je ne me souviens pas de mises en scène équivalentes lorsque le rôle de chef de bord était occupé par un garçon. Par contre, ces jeunes chefs de bord se sont montrés beaucoup plus tendus que d'habitude, préoccupés par leurs nouvelles responsabilités.

[2] Irène THÉRY, « Pour une anthropologie comparative de la distinction de sexe »…, *op. cit.*, p. 23-24.

depuis les années soixante-dix : dans les décennies précédentes, les filles et les garçons n'ont pas un statut identique sur le pont.

De même, le rôle attribué aux femmes en croisière familiale a varié. Aujourd'hui, naviguer en famille ne présente pas les mêmes difficultés selon la génération à laquelle appartient le couple. Les femmes de « la génération du désir » d'enfants dans une société promouvant un idéal égalitaire ne ressentiront pas les mêmes tensions, à bord, que celles appartenant à « la génération du refus » ou bien à celle du « baby-boom ».

Si la fraternité entre « marins » est célébrée, l'égalité, notamment celle des sexes, est tue. L'égalité sociale est néanmoins affirmée par l'idée d'une « démocratisation » de la plaisance qui n'est en fait qu'une massification de la pratique auprès des mêmes catégories sociales[1]. Si, aujourd'hui, à terre, chacun agit selon la double hélice de l'interlocution en privilégiant dans la hiérarchie des valeurs la logique personnelle, à bord, ce sont les relations statutaires qui priment. Cela permet de prendre de la distance tant avec l'idée d'un consentement des femmes à leur domination à bord qu'avec celle d'individus libérés de leurs diverses relations statutaires lors de « la mort des institutions » et notamment de celle de la famille.

Si, en effet, l'ancien modèle de la famille hiérarchique a « implosé » avec « l'émergence de la valeur d'égalité de sexe », il n'y a cependant pas « égalité concrète des sexes du fait que la valeur égalité soit devenue aujourd'hui dominante. De nouvelles formes d'inégalités concrètes entre sexes et entre femmes ont même surgi »[2]. Ces inégalités de fait sont le plus souvent niées ou euphémisées[3]. La pratique de la croisière familiale, fondée sur un holisme sexué légitimé par la valeur Sécurité participe aux résistances à l'égalité des sexes : la preuve, en mer, « ça fonctionne ». Enfin… pas pour tous, comme le montre le renoncement des femmes à la navigation par soi-même ou à la navigation tout court lorsqu'elles vivent avec un néophyte.

Le corollaire de ce renoncement est l'appropriation par les femmes de l'autorité sur le domestique et les enfants tant que ceux-ci n'occupent pas une place sur le pont, répondant alors à l'autorité du capitaine. Si les pouvoirs du chef de bord peuvent être grands, ceux des mères le sont aussi : leur dégoût légendaire – construit et entretenu - pour la navigation et son symptôme physique, le mal de mer – que l'on peut ici orthographier mal de mère -, peuvent mettre à mal les projets du mâle de mer…

Il peut apparaître inquiétant de constater que la navigation de plaisance, très largement associée aujourd'hui dans la société française à l'idée de la liberté, repose sur un fonctionnement de couple traditionnel appuyé sur le principe d'une inégalité des sexes. La Liberté si vivement louée n'est pas, à bord, celle de tous. En cela, elle reproduit l'idéologie universaliste moderne instituant certains hommes pour représenter toute l'humanité.

Bien plus, c'est au nom même de cette liberté de naviguer que l'organisation hiérarchique ayant pour conséquence logique l'exclusion des femmes de la navigation tout en les maintenant à bord dans un rôle domestique est maintenue et même, depuis 2008, renforcée. En effet, si, en plaisance, des voix s'élèvent aujourd'hui pour relever des contradictions propres à la pratique comme l'association de la voile à l'idéologie écologique alors même que l'importance numérique de la flotte pose de nombreux soucis de pollution des ports et du littoral, que la fabrication des voiliers en polyester est source de pollution[4] et que le travail de stratification des coques place les ouvriers des industries nautiques dans des

[1] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers…, op. cit*.
[2] Irène THÉRY, « Dynamique d'égalité de sexe et transformation de la parenté »…, *op. cit.,* p. 162.
[3] Geneviève CRESSON, « De l'idéal égalitaire aux pratiques inégalitaires, quelles « réorganisations » ? »…, *op. cit.*
[4] Par exemple les bâches de plastique recouvrant les pièces qui sont ensuite assemblées sur le chantier ne sont pas recyclées. Entretien avec un plaisancier ayant été ingénieur de production dans un chantier nautique, 2008.

conditions éprouvantes et dangereuses pour leur santé[1], personne ne soulève la question de l'exclusion des femmes et surtout des mères du goût, du plaisir, du savoir et de la pratique de la navigation. N'est-elle pas si « naturelle » ? Il semblerait plutôt que cette répartition traditionnelle des rôles permette de trouver une solution à la question non résolue de la répartition des tâches domestiques et éducatives dans le couple tant à terre qu'en mer.

Ici comme dans d'autres domaines, « la liberté du couple […] est une notion qui reste à construire » : « Il nous semble que l'avenir est à construire plutôt sur la confiance d'une entente et un partage assumé de responsabilités que dans le renversement d'une charge »[2]. Cela invite à repenser, entre autres, la question de la parentalité entendue comme rôle de père et de mère, tant à terre qu'en mer, au travail, à la maison ou pendant les loisirs. Pour Yvonne Knibiehler, « il faut accepter franchement » l'asymétrie entre femmes et hommes liée à la procréation et « reconstruire à partir de là une véritable équivalence » [3] en s'interrogeant sur la maternité et la paternité. En effet, si la conciliation du travail et de la maternité est aujourd'hui « intenable » pour la plupart des mères de jeunes enfants, il est évident que ces femmes ne souhaitent pas, le temps des vacances, la remplacer par celle, encore plus difficile, de la double charge de la maternité et de la navigation. Yvonne Knibiehler dénonce « la fatigue des mères » : « Nous vivons dans une société marâtre qui empêche les parents et les enfants d'être heureux ensemble ».

Or, si les femmes en proie à ces difficultés n'osent pas se plaindre avec véhémence en réclamant une égalité des travaux domestiques et maternels au sein de leur couple, c'est qu'elles ont peur qu'on leur demande de choisir : « Aujourd'hui, l'écrasante majorité des mères qui travaillent ont beaucoup de peine à concilier leurs tâches professionnelles et leurs responsabilités maternelles. La plupart n'osent pas se plaindre. Elles ont peur qu'on les oblige à choisir : " Si vous n'y arrivez pas, rentrez chez vous ! " Leur silence arrange bien les pouvoirs en place. »[4] L'organisation hiérarchique nautique, malgré la violence symbolique et non symbolique[5] qu'elle produit envers les femmes dans un cadre familial ne devient-elle pas, paradoxalement, un lieu de trêve reposant pour ces mères du 21e siècle qui n'ont alors plus à se battre, comme à terre, tant pour l'idéal égalitaire que pour la conciliation difficile du travail professionnel et domestique ? L'apparent « consentement » à la domination masculine des femmes plaisancières rencontrées ne s'explique qu'en prenant en considération d'une part, la logique de la figure hiérarchique maritime d'englobement de la valeur contraire réglant les relations à bord et d'autre part, la complexité des relations et des rôles - conjugaux, parentaux, amicaux - dans lesquels chacun, à bord, est pris. Si les plaisanciers prennent la mer et la barre avec leur famille au nom de la liberté retrouvée en mer, valeur que l'histoire républicaine a lié à celles de propriété et d'autonomie, il convient aussi de prendre en compte la face cachée de ce système holiste, la hiérarchie de sexe et l'essentialisation des rôles sociaux de sexe, incompatibles avec l'idéal démocratique. Pour Yvonne Knibiehler, « la conscience parentale, toujours paritaire, peut devenir un moteur puissant du changement social, trouver une nouvelle étoile polaire, inventer des formes nouvelles de la démocratie »[6], à terre… comme en mer ?

---

[1] Pendants le travail de stratification, les masques de protection ne sont souvent pas mis car ils gênent la réalisation de la tâche. Les émanations toxiques des résines utilisées brûlent les yeux et les poumons. Elles provoqueraient aussi des états de confusion mentale dangereux. Entretien avec une plaisancière ayant travaillé comme ouvrière de stratification dans un chantier nautique, 2008.

[2] Françoise HÉRITIER, *Masculin / Féminin, T. 2…, op. cit.,* p. 252.

[3] Yvonne KNIBIEHLER, *Qui gardera les enfants ? …, op. cit.,* p. 255.

[4] *Id.*, p. 8.

[5] « Il apparaît que le huis clos conjugal est le haut lieu des violences », in Françoise HÉRITIER, *Masculin / Féminin, T. 2…, op. cit.,* p. 161.

[6] Yvonne KNIBIEHLER, « La maternité en démocratie », p. 11-20 in : *Maternité et parentalité,* Rennes, ENSP, 2004, p. 20.

Ce dernier chapitre éclaire sous un jour relationnel l'articulation des rôles sociaux, conjugaux et nautiques, aux dispositifs matériels que sont les voiliers de plaisance, objets et lieux de navigation et d'habitation d'un temps de loisir passé en famille et/ou entre amis. Le maintien de la hiérarchie nautique et notamment l'attribution du rôle de chef de bord à l'homme initié qui est aussi l'époux, le père et l'ami, apparaît en lien avec la surenchère de confort domestique des voiliers produits, ancrant dans l'espace et les objets du bord un rôle féminin voulu traditionnel. Le discours tenu par l'ensemble des acteurs du nautisme idéalise la navigation, taisant les difficultés spécifiques au maintien de la hiérarchie nautique et à la venue des enfants à bord, niant les risques encourus, méconnaissant les responsabilités civiles et pénales des chefs de bord et de famille et naturalisant le peu de goût des femmes pour la navigation. La déconstruction de la doxa permet une description d'une culture plaisancière singulière, ancienne et portant des thèmes propres à la République : la liberté de l'individu retrouvée au contact de la nature. Les contradictions mises à jour, comme l'exclusion de certains de cette liberté et l'urbanisation des côtes et des océans par le fait même d'y accéder, ne sont pas propres au nautisme, rappelant ainsi qu'une culture est étroitement liée à la société avec laquelle elle se construit.

CONCLUSION

À l'issue de ce travail, il est possible de décrire les pratiques de navigation et d'habitation en croisière de promenade et de voyage, sur des voiliers habitables de petite et moyenne taille, en famille ou entre amis, comme les manifestations d'une culture singulière. En effet, les ethnologues s'entendent pour nommer ainsi « l'ensemble complexe incluant les savoirs, les croyances, l'art, les mœurs, le droit, les coutumes ainsi que toute disposition ou usage acquis par l'homme vivant en société [E. B. Tylor, 1871] »[1]. Pour Denys Cuche, « le concept de culture conserve aujourd'hui toute son utilité dans les sciences sociales »[2].

La plaisance contemporaine faisant l'objet de ce travail n'est ni « belle » comme celle incarnée par les navires construits avant la production de masse, ni « classique » comme celle antérieure à la Seconde Guerre, ni « classée » ou « monumentale » comme celle représentée par des voiliers dits d'exception, ni « à la pointe du progrès technique et scientifique » comme le sont les navires de course. Cette plaisance qualifiée de « moyenne », en creux d'autres plus prestigieuses, est néanmoins celle du littoral français. Si les pratiques distinctives restent anecdotiques en terme de nombre de voiliers et de pratiquants, elles dominent cependant largement le champ de la navigation à voile en investissant les institutions et les médias, incarnant alors les « justes manières de naviguer »[3]. La plaisance qui a fait l'objet de cette recherche peut donc être considérée comme une culture dominée, tant dans le champ de la navigation sur voiliers que, plus largement, dans celui du nautisme puisque le nombre de bateaux à moteur nouvellement immatriculés distance chaque année ceux propulsés par leurs propres voiles.

Une culture plaisancière

Faire des croisières en famille met en œuvre bien des savoirs complexes concernant tant la conception, la construction, l'aménagement des voiliers que les techniques de navigation et d'habitation ; des croyances, comme le tabou du lapin ou le peu de goût des femmes pour la navigation ; des arts, comme la création de voiliers dont la contemplation des formes inspire aux initiés des émotions esthétiques ou, plus modestement, la satisfaction de mener et d'entretenir son bateau « selon les règles de l'art » ; des mœurs, comme le recours à une organisation hiérarchique dans un cadre familial et/ou amical ; une situation juridique singulière, située entre droit maritime et droit terrestre ; des coutumes comme le baptême des navires et des usages comme la manière de monter à bord en se tenant aux haubans - et non pas aux filières - ou de s'amarrer le nez ou le « cul » au quai selon le bassin de navigation, atlantique ou méditerranéen.

---

[1] Michel IZARD, « Culture », p. 190-192 in *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie*, Paris, PUF, 1991, p. 190.
[2] Denys CUCHE, *La notion de culture dans les sciences sociales*, Paris, Ed. La Découverte, Paris, 2001 [1996], p. 113.
[3] Cécile CRÉAC'H, *Les usages sociaux des voiliers…, op. cit.*

On peut ainsi distinguer des sous-cultures selon la zone de navigation, l'expérience des propriétaires, l'architecte du voilier, l'époque de construction de ce dernier, etc. Soulignons également l'utilisation d'un vocabulaire singulier, issu des marines professionnelles auquel s'ajoute des termes propres ; des modes d'apprentissages codifiés, légèrement différents selon la structure (école de sport, Centre nautique des Glénans, Yacht club, Union nationale des centre sportifs de plein air, Jeunesse et Marine, etc.), le support d'apprentissage choisi (dériveur ou catamaran de sport, longueur et type du voilier habitable, etc.) ou le style de navigation de l'équipage se chargeant d'acculturer le débutant. J'ai montré que la transmission familiale de la culture, et parfois même du bateau, passe par les hommes. En effet, dans un cadre familial, l'appartenance de sexe détermine l'accès au rôle de chef de bord et même, pour les femmes, la poursuite de la pratique en fonction du choix d'alliance avec un homme initié ou non à la culture plaisancière. Ainsi, comme dans toute culture, selon la place singulière occupée, chacun met différemment en pratique les savoirs, usages et croyances constituant cette culture. Bien plus, c'est à travers des modalités de navigation à chaque fois singulières que chaque plaisancier(e) recrée cette culture à sa façon, à partir de l'héritage qui lui a été transmis et qu'il est en mesure de réutiliser.

Une culture en lien avec la société occidentale urbaine

Ainsi, formaliser une culture n'est pas l'essentialiser. Au contraire, chaque trait culturel mis en évidence est sans cesse l'objet de réajustements, de négociations, de luttes parmi les acteurs qui ont le sentiment d'appartenir à une culture en naviguant sur des voiliers. Néanmoins, si tous s'accordent sur la définition de la pratique comme une action (« Je fais du bateau, et toi ? » ; « Aujourd'hui, je suis sorti-e [en mer] »), se reconnaître à travers une dénomination n'est pas chose aisée : les « plaisanciers », ce sont les autres ; les « yachtsmen », ce sont les riches navigateurs du passé ; les « navigateurs », ce sont les professionnels de la course. On parle bien de « voileux », terme mettant l'accent sur les savoir-faire liés à la manœuvre à la voile et non pas - surtout pas - au moteur, mais l'idéal commun est, inconditionnellement, la figure du « marin », incarnée par des hommes d'exception comme Éric Tabarly.

La culture plaisancière se forme en lien avec la société à laquelle appartiennent les plaisanciers : « Même dans le cas des cultures dominées, une culture fonctionne toujours comme une culture, jamais totalement dépendante, jamais totalement autonome »[1]. La dialectique en jeu en plaisance est celle de la société des terriens *versus* celle des marins : c'est pour fuir l'aliénation propre à la société d'à terre que les plaisanciers prennent la mer, souhaitant alors, pour un temps, être « libres », c'est-à-dire devenir des « marins », la mer étant considérée comme « le dernier espace de liberté ».

Des travaux de recherche montrent que l'idée de nature au sens large « définit par antithèse l'ordre social »[2]. La définition de la nature serait « fonctionnelle aux exigences de la société » : celle donnée ici à la mer, territoire de navigation, « plan d'eau », l'est donc en fonction du contexte social. Les mers sont associées à l'idée d'une nature « pure » et « belle » par opposition à la pollution et à la laideur de la société urbaine. Vivre en mer transforme donc le navigateur en « marin », dont le corps comme le psychisme seraient marqués et transformés par les éléments naturels : le regard serait « franc et honnête », ne s'abaissant pas en soumissions et compromissions toutes terrestres ; la parole serait « rare » mais sûre, ne se perdant pas en bavardages et tergiversations de nature toute citadine.

[1] Denys CUCHE, *La notion de culture dans les sciences sociales…, op. cit.,* p. 114.
[2] Sergio DALLA BERNARDINA, *L'utopie de la nature. Chasseurs, écologistes et touristes*, Paris, Ed. Imago, 1996, p. 15.

Notons au passage que le modèle du marin s'incarne préférentiellement dans le rôle du chef de bord et non pas dans celui de l'équipier ou du passager. Remarquons également que la nature chère aux plaisanciers bannit toute trace organique : c'est une nature en quelque sorte minérale, faite d'eau, de sel, de vent et de soleil. Les algues, les coquillages, le sable et la boue marine n'y ont pas leur place : le pont, la coque et l'intérieur du navire doivent en être impérieusement débarrassés – tandis que les pêcheurs-plaisanciers s'en accommodent très bien, à quelques pannes de pontons.

Cette nature n'est pas sans lien avec l'univers urbain à partir duquel elle est imaginée : murs de pierres et de béton, trottoirs d'asphalte, jardins domestiqués avec portillons et bancs publics. L'aménagement des ports de plaisance fait le lien entre la ville et le voilier. Ainsi, toute innovation technique d'à terre est transférée aux voiliers : polyester, kevlar, carbone ; gonio, VHF, GPS, logiciel de navigation ; moteur à essence, électricité, cuisinière à gaz, eau courante, réfrigérateur, four à micro-ondes, machine à laver le linge et la vaisselle.

La recherche de liberté au sein d'une nature maritime, perçue comme belle, pure et inorganique est en lien avec l'industrialisation des villes qui se développe en France à partir de la fin du 18e siècle. Dans sa thèse sur *L'anti-ville,* Dan Ferrand-Bechmann développe l'idée d'un espace singulier « dans lequel ou à travers lequel l'individu peut réellement ou symboliquement satisfaire des besoins dont la satisfaction lui est frustrée en ville »[1]. Cette dernière apparaît aux enquêtés comme « une prison », « folle, polluante, bruyante ». Les résidences secondaires appartiennent à ce type d'espace « anti-ville »… tout comme les voiliers.

L'amour de la nature, et en particulier celui de « la campagne comme antidote à la corruption de la vie citadine »[2] apparaît en Occident dès l'Antiquité. L'alternance résidentielle entre la ville et la campagne n'est pas rare et la navigation de ville en ville, pour le plaisir, est mentionnée par Plaute[3]. Néanmoins, l'appropriation pour le loisir de l'immensité océanique est plus récente, les mers cessant alors de représenter le « territoire du vide »[4]. En France, on peut situer le développement de la navigation de plaisance maritime au 19e siècle, l'institutionnalisation du yachting de course datant des années 1840 et le droit de diriger soi-même son yacht sans l'aide d'un marin professionnel, quelle que soit la taille du navire, de 1860.

Les occupants des résidences secondaires, nautiques ou champêtres sont, en effet, des citadins : « En fait, le refus de la ville est symbolique, c'est un rejet qui a un caractère culturel, puisque ce sont les personnes les plus urbanisées qui refusent la ville. […] La résidence secondaire c'est un espace intermittent et intermédiaire. C'est un lieu qui n'est qu'en fonction ou qu'en réaction par rapport à un autre. »[5] Dans l'enquête réalisée par Dan Ferrand-Bechmann auprès de résidents secondaires, le sentiment de liberté apparaît de façon aussi impérieuse qu'en plaisance, en lien avec la nature alentour, la propriété individuelle et la cellule familiale. Comme pour certains plaisanciers rencontrés, la résidence secondaire est « liée à la vie, à sa maintenance ; à la mort : on va mourir ou plutôt se faire enterrer à la campagne »[6]… ou souhaiter faire disperser ses cendres en mer.

Le temps de la résidence secondaire est aussi « un temps magique, c'est le temps du drame », chacun jouant un « autre rôle social », revêtant « un costume » et respectant un

[1] Dan FERRAND-BECHMANN, *L'anti-ville : les résidences secondaires,* Th. 3e c. : Sociologie : Paris X - Nanterre : 1974, p. 1.
[2] Sergio DALLA BERNARDINA, *L'utopie de la nature…, op. cit.*, p. 29.
[3] Daniel CHARLES, « Du labeur aux plaisirs du sport. Les origines de la plaisance en Europe », *Monuments historiques*, N° 199, 1995, p. 10.
[4] Alain CORBIN, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage, 1750-1840*, Paris, Aubier, 1988.
[5] Dan FERRAND-BECHMANN, *L'anti-ville…, op. cit.*, p. 5-8.
[6] *Id.*, p. 14.

« cérémonial, une mise en scène »[1]. Dans sa version maritime, l'occupation de la résidence secondaire nautique reprend ces thèmes en déclinant les costumes dans les tons blanc et bleu, les nouveaux rôles dans ceux de chef de bord, d'équipiers et de passagers, et les scènes dramatiques lors des prises de mouillage.

« Anti-ville », le voilier habitable comme la maison de campagne sont donc des espaces « de complément » de la ville : « En fuyant la ville, [les résidents secondaires] l'emmènent avec eux. L'opposition ville-campagne disparaît. La campagne est urbanisée. Les résidences secondaires sont des îlots urbains. L'anti-ville est alors une figure symbolique de la ville, qui n'en a pas les excès. Espace protégé, idéalisé, réservé. »[2] Le même processus est à l'œuvre en plaisance, ses adeptes apportant avec eux ce que l'on peut nommer une culture urbaine. Les voiliers habitables sont aujourd'hui souvent comparés à de petits studios flottants ou bien, dans leur version course, aux engins terrestres les plus perfectionnés : avions, Formules 1, voire fusées spatiales. Les ports de plaisance s'urbanisent : les propriétaires des bateaux peuvent quitter leur domicile terrestre citadin et monter à bord sans fouler un brin d'herbe, croiser un grain de sable ou tremper leurs pieds dans l'eau.

Dans les années 1970, Henri Lefebvre qualifie ce phénomène d'urbanisation : c'est une forme propre à la société post-industrielle, qui tend à s'étendre à l'ensemble de la société contemporaine. Paradoxalement, les lieux « d'anti-ville » font « éclater la ville » [3], donnant naissance à l'urbain. Ainsi, les pérégrinations nautiques effectuées de ville en ville ou d'île en île, dans le désir de fuir la ville, la font renaître sur de nouveaux territoires, en pleine mer comme aux escales. Chacun assiste, impuissant, à ce phénomène qu'Henri Lefebvre qualifie de « tache aveugle » : les voiliers sont aménagés comme de confortables appartements dont le salon possède la vue sur mer, des déchets urbains de toutes sortes, appelés Ofni, jonchent les mers et le pétrole se déverse à flot dans les océans. Quel sera le prochain espace de liberté des habitants des « métapoles » ?

Pierre Donadieu nomme ce phénomène de périurbanisation de la nature la « métapolisation » : « La ville périurbaine – la "métapole" - du XXI^{e} siècle devra être pensée à l'échelle de vastes territoires, avec des concepts différents de ceux qui ont permis de penser l'urbanité compacte des villes du XIX^{e} et du XX^{e} siècle. »[4] Si l'auteur se réfère à la nature champêtre et boisée, il paraît pertinent d'étendre le raisonnement aux espaces marins, la métapolisation de la nature étant « probablement durable, car elle est liée aux politiques de développement des transports et à l'imaginaire urbain de la nature qui a toujours idéalisé la vie à la campagne [et à la mer]. Ce processus […] produit un espace qui est comparable à une infrastructure de nature et de paysage, et qui permet des usages multiples à organiser, ce qui mobilise en permanence les acteurs des politiques urbaines »[5].

Ainsi, dans le cadre d'une analyse macro-spatiale des pratiques nautiques, il conviendrait de reconsidérer le concept de « bassin de plaisance »[6] définit par les géographes, ainsi que celui de « système d'habitat »[7] proposé par Philippe Bonnin, et notamment la notion de « domus », à l'aune du processus d'urbanisation ou phénomène urbain décrit par Henri

[1] Dan FERRAND-BECHMANN, *L'anti-ville…, op. cit.*, p. 32.
[2] *Id.*, p. 335.
[3] Henri LEFEBVRE, *La révolution urbaine*, Paris, Gallimard, 1970, p. 23.
[4] Pierre DONADIEU, « Campagnes et natures urbaines », p. 156-168 in : *La ville et l'urbain : l'état des savoirs* / sous la direction de Thierry Paquot, Michel Lussault et Sophie Body-Gendrot, Paris, La Découverte, 2000, p. 166.
[5] *Id.*, p. 167.
[6] Dorothée RETIERE, *Les bassins de plaisance. Structuration et dynamiques d'un territoire. Etude comparative Mor Bras (France) – Solent (Grande-Bretagne)*, Th. 3^{e} c. : Géographie : Brest : 2003.
[7] Philippe BONNIN, Roselyne de VILLANOVA, « Pluriel singulier », p. 5-15 in : *D'une maison l'autre. Parcours et mobilités résidentielles* / sous la direction de Philippe Bonnin et Roselyne de Villanova, Grane, Ed . Créaphis, 1999.

Lefebvre et ses élèves. Les espaces maritimes et terrestres ne seraient plus pensés comme opposés mais bien comme les lieux d'une urbanisation qui reste à définir :

> La « ville » est généralement entendue comme étant une certaine entité physique, assez spontanément opposée à la campagne. L'urbanisation, par contre, est entendue par nous comme correspondant à un processus de transformation des modes d'utilisation sociale de l'espace, processus affectant, selon des modalités différentes, la ville et la campagne. D'emblée, nous rejetons donc la dichotomie ville-campagne pour relier ces deux entités dans un contexte affecté ou non par l'urbanisation. […] Pour nous, l'urbanisation correspond au processus à travers lequel se transforme un rapport à l'espace à partir de la rencontre de trois types de facteurs : le développement technologique apparaissant comme condition de possibilité d'un nouveau rapport à l'espace ; un modèle culturel promu par la société capitaliste visant à l'instauration sociale de l'individu ; une division sociale du travail conduisant notamment au fractionnement des pouvoirs organisateurs, à la dominance de l'économique et à la mise à distance du professionnel par rapport à l'extra-professionnel. C'est la combinaison de ces divers éléments qui modèle un nouveau type de rapport à l'espace, lequel, à son tour, contribue à stabiliser la structure sociale. Nous voyons donc l'urbanisation comme un processus dialectique entre une structure sociale développant ses modèles culturels à travers un rapport à l'espace et ce rapport à l'espace entretenant la structure sociale et ses modèles culturels.[1]

Les particularités de l'urbanisation des mers par le biais des activités maritimes et, plus particulièrement, par celles ayant trait à la plaisance, sont à étudier en lien avec les modèles culturels qui s'y jouent. Un terrain précis serait à faire sur les passages de la résidence terrestre à celle nautique, les objets apportés de l'une à l'autre, ceux propres à l'une influençant en retour l'aménagement de l'autre, etc. Si j'ai montré dans ce travail combien les normes de distribution et d'aménagement des voiliers sont liées à celles des appartements bourgeois urbains, il reste à préciser, en retour, comment des aménagements propres aux voiliers influencent la conception et/ou la décoration de ceux d'à terre. Ainsi, un plaisancier interrogé a choisi d'équiper sa résidence secondaire terrestre de bancs-coffres imitant ceux des bateaux, fixés au sol et aux murs, et ceci malgré leur inconfort à l'usage (les convives ne pouvant rapprocher les bancs-coffres de la table, c'est donc cette dernière qu'il convient de bouger). De la même façon, un autre propriétaire a formulé le désir d'aménagement de son salon d'à terre sur le modèle d'un carré nautique, vœu auquel s'est opposée son épouse sous prétexte que « son salon n'est pas un bateau ! »

Une culture bourgeoise

Si la plaisance « moyenne » sur laquelle porte cette recherche n'est pas reconnue comme une culture maritime légitime, dévalorisée en regard d'un passé mythifié et de héros sportifs, il convient de rappeler que le modèle culturel que l'on peut identifier dans la pratique de la voile habitable est celui que les sciences sociales décrivent comme propre à la petite, moyenne et aux catégories supérieures dominées de la bourgeoisie. Les différents travaux portant sur la bourgeoisie, comme catégorie sociale et/ou culturelle identifiable depuis le 19e siècle, relèvent son caractère insaisissable tout comme sa propriété de ne pas être identifiée comme telle, cette apparente modestie cachant en fait une volonté d'universalisme.

[1] Jean REMY et Liliane VOYÉ, *La ville et l'urbanisation : modalités d'analyse sociologique*, Gembloux, Ed. J. Duculot, 1974, p. 9, 66.

L'invisibilité de la plaisance « moyenne » ne serait-elle pas liée à ce désir de passer inaperçue ?

Les valeurs mises en avant dans l'éthique plaisancière recoupent celles de la bourgeoisie du 19e siècle : responsabilité individuelle, sentiment de ses droits et de ses devoirs, autocontrôle, valorisation de l'autonomie, du travail, de l'effort, du mérite, du progrès scientifique et technique et de la propriété ; séparation de la sphère du travail de celle domestique, valorisation de la maison comme espace intime et confortable, séparation des tâches dans le couple, l'homme ayant autorité sur sa femme et ses enfants et représentant sa famille à l'extérieur tandis que l'épouse, femme d'intérieur, s'occupe des tâches éducatives et ménagères. À bord, le propriétaire sait faire naviguer seul son navire, en assumant seul la responsabilité des évènements. Il y parvient grâce à l'acquisition de diverses connaissances tant manuelles qu'intellectuelles ; leur maîtrise l'aide à se maîtriser lui-même, silencieux, rapide et efficace dans toutes les situations. Le voilier réunit en un seul lieu la famille nucléaire dans une structure sociale hiérarchique, le père-chef de bord ayant autorité sur sa famille-équipage. L'idéal recherché est l'autonomie. Pour vivre longtemps à bord, il convient de rendre le *home* flottant confortable, le salon et la cuisine bénéficiant d'équipements domestiques sophistiqués. De plus, il s'agit d'optimiser la machine à voile, de la rendre performante grâce aux progrès scientifiques et techniques, acquis positifs d'une société qu'il convient cependant de quitter un temps, des nuisances de toutes sortes la rendant difficile à vivre au quotidien. La liberté est alors au rendez-vous. Pour tous ? Les points aveugles de la plaisance contemporaine, l'exclusion des femmes et la fétichisation des objets matériels, sont ceux-là même de la société dans laquelle elle a pris forme.

Cette culture bourgeoise est en lien avec la structure sociale dans laquelle elle s'est constituée : la société occidentale en proie aux révolutions industrielles, et plus particulièrement la société française instituant une République qui n'est pas démocratique pour tous.

Aujourd'hui, les principes de liberté, d'égalité et de fraternité sont en effet acquis pour les chefs de bord, responsables et libres de diriger leur navire et leur équipage au sein de la *communitas* des marins. En revanche, au nom de la sécurité, ces valeurs républicaines ne concernent pas équipiers et passagers. La démocratisation de la plaisance n'existe pas, tant sur le plan de l'ouverture sociale que de l'égalité de sexe. Par contre, elle pourrait devenir un objectif à atteindre, comme cela est le cas pour d'autres champs de la société française, mais non sans modifier des représentations et des pratiques culturelles qui, par ailleurs, tendent à se durcir : augmentation de la responsabilité et donc de l'autorité du chef de bord, de la relation hiérarchique et de l'exclusion des femmes de la navigation ; séparation, dans la conception des voiliers, entre le dessin des formes, effectué par les architectes navals, et celui des emménagements, laissés aux designers, l'habitation en navigation et en famille n'étant plus considérée comme un objet architectural légitime ; renforcement du discours sexualisant les goûts et le fonctionnement psychique naturalisant alors l'organisation conjugale hiérarchique.[1]

La recherche constante du confort à bord, en navigation, au mouillage comme au port, apparaît comme une métaphore de l'adéquation parfaite entre l'individu et l'objet censé

[1] « "Ce n'est pas facile de régater en équipage féminin, étant donné la faible proportion de femmes dans le milieu". […] "Il y a trop de sentiments entre nous [équipage d'un voilier habitable mené en course et composé de cinq filles âgées de 25 à 29 ans]. Dans beaucoup d'équipages d'hommes, l'orgueil, la prétention sont mis dans la poche. A terre, ils oublient les différends vécus en mer. Nous, nous les gardons un peu plus ". Caricaturale, cette vision d'elles-mêmes ? "Non. Ça vient aussi de nos caractères" "Les garçons sont directs. Alors que nous marchons à l'affectif", glisse Claire. "Quand un mec monte à bord, il y a plus de sérénité", reprend Claire. […] Physiquement, l'équipage sait la différence avec les hommes. […] L'intelligence contre le muscle… Encore un cliché ? », Christian GOUEROU, « Au Spi, cinq femmes à bord et vogue le voilier ! », *Ouest-France*, le 3-4 avril 2010.

le combler, l'aidant dans ses actions et avec lequel il fait corps. Si, à terre, l'accumulation d'objets est possible, l'espace restreint du voilier ne permet pas cette surenchère matérielle. Les plaisanciers doivent alors faire un choix parmi les objets apportés à bord ainsi que dans les équipements de confort dont l'inconfort secondaire ne tardera pas à se manifester en lien avec leur volume et leur poids. Par contre, la surenchère technique et la mise sur le marché permanente de nouveaux modèles au sein de gammes de produits-bateaux entretiennent la recherche exponentielle du bon objet, le « bateau idéal ». Cependant, la déception est grande, les nouveaux voiliers étant de plus en plus chers et de moins en moins adaptés à l'habitation en navigation.

Au-delà des gouvernementalités en jeu dans la production de voiliers inconfortables à habiter en navigation, rendant la croisière de plus en plus difficile à pratiquer (et ceci d'autant plus pour ceux - celles - qui restent à l'intérieur, ne participant pas aux manœuvres), il reste néanmoins à interroger l'inconfort ou « l'anticonfort » propres à la navigation sur voiliers monocoques, qui, malgré la gîte qui leur est inhérente, sont considérés par la plupart des personnes rencontrées comme de « vrais » bateaux en regard des multicoques moins soumis à ce phénomène.

Jacques Pezeu-Massabuau montre l'importance sociale et culturelle de la part « d'inconfort traditionnel » propre à chaque habitation : « Cette permanence de l'inconfort traditionnel répète seulement la durée d'une société, notre insistance à le supporter : la crainte de perdre une commune identité. Notre aptitude personnelle au confort ne saurait jouer que dans la "prison transparente" des obligations où elle nous met. » [1] Ainsi, supporter l'inconfort de la gîte en développant un ensemble de techniques du corps et de dispositifs matériels manifeste l'appartenance à une culture plaisancière particulière. Jacques Pezeu-Massabuau décline différentes figures de « l'anticonfort » comme « inconfort choisi et historiquement entretenu par une collectivité régionale, une tribu, un peuple, une nation », figures qui se révèlent pertinentes pour décrire celui propre à la navigation sur voiliers : anticonfort comme discipline, de l'enfermement, de l'ascèse, intellectuel et esthétique. Or, si « un bien-être réel se rencontre à tous les niveaux sociaux de l'anticonfort »[2] et que ce dernier est l'expression de choix socioculturels fondant chaque culture, l'ethnologue ne peut se contenter d'en décrire les modalités sans pointer leurs enjeux sociaux. Pour l'auteur, l'anticonfort propre à une habitation apparaît même comme « une fonction essentielle », les contraintes du dispositif spatial apparaissant comme didactiques, « mémoire[s] d'une civilisation et incarnant la plupart de ses valeurs »[3]. J'ai montré comment la recherche du confort à bord depuis la fin du 19e siècle est en lien avec les représentations du confort des habitations domestiques d'à terre. Rappelons cependant qu'à bord, les anticonforts diffèrent en fonction de la place occupée, de la conception du voilier et des choix d'équipements. La recherche de confort entendu comme bien-être ou, plus modestement, « réduction de la pénibilité », est alors individuelle, chacun se subjectivant en créant une culture plaisancière.

Pour une anthropologie de la conception et de la production des objets en lien avec leur utilisation

Pour ne pas essentialiser la culture plaisancière de navigation sur voiliers, il s'agit d'une part de la situer dans le champ social avec lequel elle entretient des relations dialectiques, et d'autre part de décrire précisément les cultures propres à la conception, à la

[1] Jacques PEZEU-MASSABUAU, « Le bien-être, de l'inconfort à l'anticonfort », *Communications*, N° 73, 2002, p. 82.
[2] *Id.*, p. 89.
[3] *Ibid.*, p. 92.

production et à la commercialisation des bateaux. Si les architectes navals, les industriels du nautisme et leurs équipes commerciales sont, le plus souvent, aussi des plaisanciers, partageant ainsi avec leurs clients un ensemble de représentations et de pratiques propres à la navigation, ils sont également - et surtout ? - des professionnels dont le rapport à l'objet produit est en lien avec des valeurs, des croyances et des pratiques singulières.

Ainsi, j'ai montré comment les architectes navals se désinvestissent peu à peu de la question de l'habitation en mer en regard de la demande des industries nautiques, via leurs équipes marketing, de dessiner des bateaux au confort entendu comme celui au port, peu compatible avec la navigation. L'éthique professionnelle des architectes est alors resserrée autour de la conception de voiliers performants en vitesse, l'habitation et la navigation étant pensées comme deux pôles opposés. La corporation professionnelle étant exclusivement masculine, une sexuation des fonctions nautiques apparaît comme naturelle : si la navigation est le fait de la compétence et du goût des hommes, l'habitation est attribuée aux femmes, renvoyées aux tâches domestiques et maternelles.

La nouvelle génération d'architectes nés dans les années soixante-dix adhère à une représentation du métier comme un art, sans rupture avec celle développée par leurs prédécesseurs : « Tous s'entendent […] sur un point : l'esthétique. Un voilier doit être beau, qu'on se le dise ! »[1] La conception des voiliers est alors centrée sur leur propre vécu : « Territoire 9 m est un voilier issu de mes expériences de navigation »[2] déclare l'architecte Éric Henseval ; « Avec le TLB 950 je me verrais bien partir un an en famille, j'avoue que je l'ai dessiné en pensant à ce projet »[3] ajoute Tanguy Le Bihan. Notons que cette culture professionnelle n'est pas propre au monde du nautisme. En 2005, Jean-Michel Léger et Benoîte Decup-Pannier observent une posture analogue chez les architectes du bâtiment : « Aujourd'hui, l'image l'emporte toujours sur l'usage, au point que l'architecture apparaît davantage comme l'un des derniers beaux-arts plutôt qu'une pratique sociale. »[4]

Les fonctions esthétique, ostentatoire et onirique propres à la possession d'une œuvre d'art sont alors sollicitées : « Je pense aussi qu'un propriétaire doit être fier de son bateau. […] Second point, le bateau doit être "bon" partout »[5] déclare Gildas Le Plessis ; « Avant tout, un bateau doit faire rêver »[6] avance Frédéric Neuman. Le modèle de réflexion reste androcentré : seul le propriétaire du voilier, homologue masculin, est pris en compte dans le projet architectural.

Aujourd'hui, l'achat du bateau et ses usages de navigation et d'habitation sont analysés par les architectes, les industriels et leurs équipes commerciales à travers une logique fonctionnelle de réponse à des « besoins » qu'il s'agit d'identifier. En architecture, des « modules fonctionnels standards » répondent ainsi à des besoins physiologiques comme dormir, manger, se laver ou aller aux toilettes. L'ergonomie permet de traiter de façon rationnelle le séjour et le déplacement d'un corps dans un espace restreint. Ce type d'analyse fonctionnelle en termes de besoins[7] est un modèle qui, aujourd'hui, domine la conception et la

[1] Olivia MAINCENT et Olivier LE CARRER, « Lecteurs et architectes imaginent leur bateau idéal », *Bateaux*, N° 625, 2010, p. 23.
[2] *Id.*, p. 25
[3] *Ibid.*, p. 29.
[4] Jean-Michel LEGER et Benoîte DECUP-PANNIER, « La famille et l'architecte : les coups de dés des concepteurs », *Espaces et sociétés*, N° 120-121, 2005, p. 20.
[5] Olivia MAINCENT et Olivier LE CARRER, « Lecteurs et architectes imaginent leur bateau idéal », *Bateaux…*, *op. cit.*, p. 26.
[6] *Id.*, p. 34.
[7] L'ethnologue peut interroger la récurrence, dans l'analyse marketing contemporaine, du modèle de la pyramide dite de Maslow, issu des travaux effectués dans les années 1940 par le psychologue A. Maslow. Ce modèle d'analyse des besoins et des motivations d'achat des clients postule une hiérarchie entre cinq types de besoins : physiologiques, de sécurité, sociaux, d'estime et d'accomplissement personnel. Ainsi, les besoins de sécurité ne se manifesteraient qu'une fois, ceux physiologiques satisfaits, et ainsi de suite. Les travaux socio-

production des objets industriels. Il est à interroger, tant sur les pôles ontologiques dont il relève que sur les gouvernementalités qui y sont associées. Pour Philippe Bonnin, l'analyse du chercheur en sciences sociales ne peut pas s'insérer dans une logique ergonomique proposant un dispositif matériel particulier à un besoin ou à une fonction identifiés :

> Certains aspirent à une « science du logis » qui apporterait des réponses fiables et stables, rationnelles et pertinentes à l'évolution des modes de vie et des modes d'habiter. On voit que l'esprit moderne n'est pas encore aboli, puisque ce mode de pensée des années 1970 se prolonge dans les travaux des années 1980 et même 1990 [et 2010 en architecture navale de plaisance]. Il est de fait, que la question de l'espace y est encore envisagée comme une *ergonomie*. A un geste à accomplir dans la vie quotidienne, ménagère, familiale, urbaine ou professionnelle est censée correspondre une disposition spatiale correcte, parfaite, économique, qui tout à la fois permet à ce geste de s'accomplir au mieux, et simultanément l'exprime. Le rôle des chercheurs en sciences sociales y est alors d'observer, de décrire et d'analyser cette vie quotidienne dans l'habitat, ses usages et pratiques, afin que les architectes ajustent l'espace à cette description. C'est, on le sait, faire l'impasse sur de multiples questions : la norme et ses marges, la diversité, la variabilité, les sous-cultures, les conflits, etc… mais surtout l'indétermination de l'espace, ses dimensions symboliques et esthétiques, la malléabilité des pratiques et du construit, et la nécessité vitale d'un rapport actif et non passif avec l'espace habité.[1]

En effet, l'espace habité est une production continue, en mouvement. Il n'est pas possible d'apporter une réponse architecturale qui puisse clore la question de l'habiter. Pourtant, le désir de l'habitation nautique idéale perdure, mise en œuvre par les petits chantiers. Si ces derniers innovent en concevant des bateaux « comme pour soi-même », ils adoptent ensuite la stratégie de production des industries nautiques en développant des gammes, déclinant le même bateau dans des tailles différentes. Il ne s'agit plus de construire un bateau comme pour soi mais pour les autres.

D'autres logiques propres à l'économie de marché entrent en compte comme celle de ne pas sortir des produits « trop innovants » qui risqueraient de « déstabiliser l'équilibre de la filière »[2]. Ce statu quo apparaît de façon flagrante dans le dessin des emménagements, offrant à l'observateur une distribution des espaces étonnamment stable depuis plus d'un siècle. La rationalisation de cette stabilité (ne pas faire « d'innovations de rupture trop risquées », ne pas modifier un modèle d'aménagement « qui a fait ses preuves ») masque des gouvernementalités multiples qu'il s'agit de mettre à jour.

Les nouveaux voiliers sortis chaque année par les industries nautiques répondent également à une logique de « cycle de vie des produits »[3], ce dernier étant calculé non pas sur la longévité réelle des bateaux et les usages de navigation qui en sont faits mais d'une part sur les produits nouveaux sortis par la concurrence et d'autre part sur la volonté de présenter une offre nouvelle censée susciter de nouveaux achats. Les équipes commerciales des chantiers, masculines, sont en lien avec les propriétaires, également masculins : les « besoins » identifiés

---

anthropologiques publiés depuis plus d'un siècle démontrent pourtant que le fonctionnement humain ne répond pas à cette logique biologiste. D'autre part, l'analyse d'un groupe social – les clients - est fondée sur une approche psychologique individuelle niant la dimension relationnelle du social. Aujourd'hui, ce modèle de pensée s'impose pourtant largement dans la culture d'entreprise en déterminant les choix de production des objets de consommation de masse.

[1] Philippe BONNIN, « Pour une eth(n)ologie sociale de l'espace », *Espaces et sociétés*, N° 103, 2000, p. 114-115.

[2] Bretagne Valorisation, « Création d'entreprises innovantes. Session 2 », [consulté en juillet 2010]. <http://www.bretagne-valorisation.fr/crea_entreprises/>

[3] Bretagne Valorisation, « Création d'entreprises innovantes. Session 3 », [consulté en juillet 2010]. <http://www.bretagne-valorisation.fr/crea_entreprises/>

sont, encore une fois, androcentrés et en décalage avec des pratiques effectivement difficiles à observer, se déroulant à huis clos.

Si la démarche marketing s'attache en théorie à identifier les représentations et les usages des clients, les méthodes utilisées reposent en fait sur l'analyse de discours recueillis par les services commerciaux sur les lieux des concessions et lors des salons. Si de rares ouvrages de marketing préconisent une « observation ethnographique »[1], il apparaît que les particularités de cette méthode et notamment ses exigences temporelles ne permettent pas sa mise en place dans un cadre où le temps d'une étude de longue durée est estimé à quinze jours[2]. Ainsi, l'ensemble des acteurs concevant et produisant les voiliers en France s'accorde à valoriser la fonction ostentatoire des bateaux et/ou d'outil de sociabilité professionnelle ou de classe, celle-ci apparaissant bien plus importante que celle de navigation et d'habitation en navigation. Or, ces fonctions identifiées sont propres aux hautes fractions de la bourgeoisie décrites par les sociologues Monique et Michel Pinçon[3] et non pas le fait des catégories bourgeoises dominées économiquement auxquelles appartiennent les propriétaires de voilier de petite et moyenne taille. L'analyse marketing des industries nautiques est donc centrée sur sa propre classe, le principe « construire un bateau comme pour soi-même » étant une nouvelle fois respecté.

Ainsi, l'industrialisation de la production des voiliers dans les années 1970 introduit une rupture dans la conception des bateaux : le cahier des charges donné aux architectes est élaboré par les équipes marketing des chantiers pour répondre aux « besoins » d'un « segment de marché » déterminé. Le « confort au port » est alors un argument de taille pour séduire la large clientèle des non-initiés. Il convient aussi de convaincre leurs compagnes : quoi de plus adapté à leurs besoins que des bateaux-studios équipés des éléments du confort d'à terre ? La question du confort en mer ne se pose plus, du moins pour les navires d'entrée et de moyenne gamme, l'ensemble des acteurs s'accordant pour constater que ces postulants à la navigation ne s'aventurent guère en mer.

Quarante ans plus tard, une même logique est appliquée à la conception de voiliers de plus en plus grands et coûteux aux aménagements design : le marché porteur est en effet celui du luxe et de l'exportation. Les « besoins » des plaisanciers français aux revenus moyens confrontés à la saturation des ports ne font apparemment pas partie des plans de « marketing mix »[4] des industries nautiques. Ainsi, au printemps 2010, *Bateaux* réunit quelques représentants de la nouvelle génération d'architectes et une quinzaine de plaisanciers « pour imaginer le croiseur rapide de 9 m "idéal" »[5]. Le groupe interrogé – un « focus groupe » ? – relève « l'impératif de robustesse » de ce navire rêvé :

> Les oreilles des constructeurs ont sans doute sifflé à voir la très mauvaise note que la majorité des participants donnent aux séries actuelles en terme de fiabilité. Deux regrets notamment : le fait que nombre de voiliers supportent mal de s'échouer sur leur quille pour cause de varangage insuffisant, et la tendance à la complexité qui rend certains

[1] « Observation directe : observation ethnographique », p. 56-57 in : *Marketing études. Le guide des études marketing* / sous la direction de François Rouffiac, s. l., Editions Françaises du Marketing, 1999.

[2] Précision donnée par la Chargée du recrutement en charge de la relation école du Crédit Mutuel Arkéa lors d'une table ronde « Les SHS dans le privé, défi de la société de l'innovation », tenue dans le cadre de la 3e édition du *Forum Docteurs & Entreprises*, Rennes, 18 juin 2010.

[3] Michel PINÇON et Monique PINÇON-CHARLOT, *Sociologie de la bourgeoisie*, Paris, La Découvete & Syros, 2003 [2000].

[4] « On appelle marketing-mix l'ensemble des décisions de base qui sont prises par le responsable marketing en ce qui concerne les principales variables d'action dont il dispose, à savoir les politiques de produit, de prix, de distribution et de communication », Jacques LENDREVIE et Denis LINDON, *Mercator. Théorie et pratique du marketing*, Paris, Dalloz, 1997 [5ème édition], p. 589.

[5] Olivia MAINCENT et Olivier LE CARRER, « Lecteurs et architectes imaginent leur bateau idéal », *Bateaux…, op. cit.*, p. 22.

> bateaux difficiles à entretenir, notamment pour des questions d'accessibilité. Critiques également sur la mauvaise adéquation des bateaux avec l'utilisation qui en est faite (mais les choix pas toujours rationnels des plaisanciers sont ici tout autant à blâmer que ceux des chantiers…). Un intervenant souligne ainsi que 20 % de ce qu'il y a dans le bateau ne sert finalement à rien, soulignant l'importance à la fois de privilégier la simplicité et de bien cerner le programme. Beaucoup de commentaires encore sur la nécessité de mieux intégrer la gestion à terre du bateau dans la conception, pour faciliter l'entretien, mais aussi ouvrir de nouvelles pistes pour le stockage sur ber en ces temps de pénurie de places.[1]

Notons que la taille conséquente du « bateau idéal » retenue par la revue sélectionne les catégories sociales plutôt supérieures et réduit toute possibilité de conception d'un navire transportable, qualité pouvant pourtant apporter une solution au problème du manque de places dans les ports. Les plaisanciers réunis ne semblent pas en accord avec l'identification de leurs « besoins » faite par ailleurs par les équipes marketing des industries nautiques : la solidité d'un bateau en navigation comme à l'échouage leur apparaît primordiale, tout comme sa simplicité d'utilisation, caractéristiques dont sont apparemment dépourvues la plupart des constructions contemporaines. Si les effets secondaires de l'application de la logique de marché à la construction nautique sont identifiés par les journalistes, il leur paraît cependant hors de question de la remettre en cause, les plaisanciers étant considérés comme responsables des qualités nautiques des bateaux qu'ils achètent. Un changement de discours se dessine dans la presse nautique autour des années 2000, l'éthique de la pratique laissant place à celle de l'objet, non sans lien avec l'idéologie du progrès social porté par la production massive d'objets.

Une anthropologie de la culture matérielle qui s'interroge sur les gouvernementalités en jeu dans les actions sur la matière ne peut se passer de l'analyse des cultures diverses mises en œuvre par les différents acteurs du « système d'approvisionnement »[2] de l'objet. Ainsi, les modalités de formation de la culture plaisancière par les plaisanciers dans l'action de naviguer et d'habiter les bateaux ne peuvent se comprendre qu'en lien avec les autres pratiques culturelles qui y sont attachées : celle de la presse nautique informant et produisant des essais critiques jouxtant des encarts publicitaires ; celle des architectes navals exprimant la maîtrise de leur art dans le dessin de carènes belles et performantes ; celle des designers réenchantant des emménagements trop classiques à partir de leur propre imaginaire ; celle des petits chantiers tentant de concevoir des bateaux « comme soi-même » portés par la quête du « bateau idéal » ; celle des industries nautiques développant des produits répondant aux besoins d'une large clientèle identifiée comme préférant l'usage portuaire à la navigation. La matière, ici l'objet-bateau, est support de multiples subjectivations et donc située « au cœur des rapports de pouvoir »[3]. Une anthropologie de la culture matérielle est donc aussi une anthropologie économique et politique.

[1] Olivia MAINCENT et Olivier LE CARRER, « Lecteurs et architectes imaginent leur bateau idéal », *Bateaux…, op. cit.*, p. 23.
[2] Marie-Pierre JULIEN et Céline ROSSELIN, *La culture matérielle*, Paris, La Découverte, 2005, p. 61 et Jean-Pierre WARNIER, « Introduction. Pour une praxéologie de la subjectivation politique », p. 7-31 in : *Matière à politique. Le pouvoir, les corps et les choses* / sous la direction de Jean-François Bayart et Jean-Pierre Warnier, Paris, Ed. Karthala, 2004.
[3] Marie-Pierre JULIEN et Céline ROSSELIN, *La culture matérielle*…, *op. cit.*, p. 99.

Articuler dispositif spatial et pratiques habitantes : un travail à renouveler sans cesse

La problématique de l'articulation du dispositif spatial et des pratiques habitantes traverse ce travail, en lien avec les travaux s'inscrivant dans le champ de l'anthropologie de l'espace. L'analyse diachronique des plans d'emménagements de voiliers montre une distribution stable depuis la fin du 19e siècle, calquée sur celle des appartements bourgeois, associant tripartition des espaces et valorisation du salon. De plus, l'espace du voilier est polarisé et hiérarchisé, les parties tribord et arrière étant valorisées aux dépens de celles bâbord et avant. Ces éléments spatiaux stables sont-ils en lien avec la stabilité de l'organisation sociale, la navigation sur voiliers étant pratiquée par les mêmes catégories sociales et selon une organisation hiérarchique inchangée depuis plus d'un siècle ?

En effet, le courant théorique structuraliste, largement utilisé dans les travaux français portant sur l'habitation, propose une compréhension homologique des cultures, les couples d'invariants décelés dans l'analyse de la culture matérielle pouvant être transposés à d'autres champs comme les représentations symboliques ou l'organisation sociale. Si des liens existent entre le dispositif matériel qu'est le voilier et les pratiques qui s'y déroulent, comment qualifier leurs influences réciproques ? Quelles équivalences et quelles déterminations est-il possible de mettre en évidence entre aménagements des bateaux et usages ?

D'autres approches socioculturelles s'attachent à montrer les reformulations par les usagers des dispositifs spatiaux qui leur sont imposés. Ainsi, en 2000, Philippe Bonnin pointe « l'illusion spatiale »[1] d'un dispositif architectural déterminant les pratiques et vice-versa. Cette illusion de gouvernementalité est le fait tant des architectes du mouvement moderne concevant une « machine à habiter » éduquant les pratiques des habitants, que des chercheurs en sciences sociales mettant en évidence des modèles socio-culturels déterminant et expliquant les dispositifs spatiaux créés par les architectes. Dans les deux cas, cette illusion est celle « d'une toute-puissance »[2] accordée tant à la structure spatiale qu'à celle sociale, en lien avec « le modèle déterministe des sciences physiques et naturelles »[3] ainsi qu'avec la notion d'espace comme représentation (en plans, en cartes, en photographies).

Si un cadre spatial perdure dans le temps et s'impose aux habitants comme une norme d'habiter ancienne, ceux-ci le transforment, se l'approprient, le détournent. Si un cadre socioculturel impose des normes, des valeurs et des pratiques d'habitation déterminées, il ne peut pas être considéré comme une structure stable car il s'articule à la société globale elle-même en changement. Les habitations produites ne sont donc pas à penser comme le reflet de modèles socioculturels propres aux habitants commanditaires, aux architectes ou aux constructeurs mais comme le résultat de gouvernementalités diverses dont la combinaison singulière est à décrire à chaque fois. Pour Philippe Bonnin, il convient donc d'affirmer « l'autonomie relative de ces deux champs »[4], qui, dans ce travail, sont traités séparément, le champ spatial du voilier faisant l'objet de la deuxième partie et celui social de la troisième.

Pour penser l'articulation des champs spatial et social, l'auteur propose le concept de « domus » permettant une lecture dynamique des pratiques habitantes qui sont « complexes, diverses et changeantes » : « l'architecture elle-même est une pratique » et « l'habitation se redéfinit quotidiennement par son usage-même », la maison étant « une *production continue* »[5]. L'interprétation donnée par Philippe Bonnin peut être complétée par l'approche

[1] Philippe BONNIN, « Pour une eth(n)ologie sociale de l'espace »…, *op. cit.*, p. 115.
[2] *Id.*, p. 125.
[3] *Ibid.*, p. 126.
[4] *Ibid.*, p.125.
[5] *Ibid.*, p. 115.

du groupe MàP qui pose au centre de l'analyse non pas un objet particulier comme la maison ou l'ensemble des habitations occupées par un groupe familial mais le sujet qui, dans l'action d'habiter, recrée continuellement une culture d'habitation singulière.

Pour ma part, j'ai tenté d'articuler les champs spatial et social lorsque l'analyse des gouvernementalités en jeu rendaient ce rapprochement pertinent, permettant de mieux comprendre l'un ou l'autre champ : des aménagements calqués sur ceux terrestres empêchant ou facilitant l'habitation des voiliers en navigation, au mouillage et/ou au port ; des aménagements et des équipements de pont facilitant la navigation en solitaire en lien avec une organisation hiérarchique qui exclut de fait les autres équipiers de la navigation ; des aménagements domestiques sexualisant les tâches à bord comme le suréquipement des cuisines et la multiplication des couchettes assignant alors une des personnes du couple (laquelle ?) à la préparation de repas sophistiqués pour un nombre important de personnes ; des aménagements ne permettant pas de laisser les enfants seuls dans le bateau sans la présence d'un adulte veillant alors à leur sécurité (lequel ?).

Rappelons que dès les années cinquante des femmes prennent la parole dans le journal *Le Yacht* pour proposer une répartition égalitaire des tâches à bord, organisation conjugale nautique alternative au modèle hiérarchique, en lien avec les changements juridiques dont bénéficient les femmes à terre (égalité citoyenne). Rappelons également que dès les années soixante-dix, Elisabeth Hurtel identifie le danger, pour les femmes, d'un voilier considéré comme une maison nautique.[1] Depuis, on observe tant une valorisation de l'autorité donnée au chef de bord et de famille qu'une surenchère de confort domestique dans l'aménagement des navires.

La notion de confort s'est avérée être une entrée pertinente pour articuler la conception et la production des dispositifs matériels aux modèles normatifs d'habiter propres à une époque ainsi qu'aux pratiques individuelles d'habitation à bord. *A posteriori*, il est possible d'affirmer que la thématique du confort à bord est un concept opératoire de l'articulation de l'entre-deux champs social et spatial.

Confronter les paradigmes pour penser la complexité

La « confrontation des programmes de recherche »[2] proposée par Jean-Michel Berthelot s'est avérée fructueuse dans l'élaboration de la problématique de l'habitation des voiliers. En effet, cette posture épistémologique s'est montrée utile pour l'étude d'un objet neuf dans le champ anthropologique, situé à l'intersection de sous-champs anthropologiques comme l'habitation et le maritime. Les thèmes du nomadisme, de l'anthropomorphisation des objets, des rites de passage, de la distribution sociale des rôles entre hommes et femmes sont des objets abondamment traités dans la discipline. Leur prise en compte dans la définition de mon objet de recherche permet d'insérer ce dernier dans les problématiques propres à la discipline et d'instaurer une dimension comparative propice à la problématisation. Cependant, ces sous-champs disciplinaires reposent sur des postures théoriques différentes : si l'anthropologie maritime s'inscrit dans les travaux de la technologie culturelle, l'anthropologie de l'habitation repose plutôt sur une tradition structuraliste.

Comment concilier ces programmes de recherche qui se réfèrent, implicitement, à des pôles ontologiques différents ? Notons que les appartenances théoriques ne sont pas si tranchées au sein d'un même sous-champ disciplinaire et/ou paradigmatique. Souvent, des

[1] Elisabeth HURTEL, « La femme à bord », *Bateaux*, N° 171, 1972, p. 46-47.

[2] Jean-Michel BERTHELOT, « Programmes, paradigmes, disciplines : pluralité et unité des sciences sociales », p. 457-519, in *Epistémologie des sciences du social* / sous la direction de Jean-Michel Berthelot, Paris, Presses Universitaires de France, 2001.

chercheurs s'inscrivant dans un sous-champ disciplinaire, et donc dans un pôle ontologique, « tirent » leurs travaux vers d'autres pôles. Ainsi, des technologues s'inscrivant dans le pôle naturaliste peuvent flirter avec celui symboliciste dans sa version herméneutique lors d'envolées symboliques. De la même manière, des adeptes du structuraliste, proche du pôle symboliciste (bien qu'une référence au pôle naturaliste puisse aussi être décrite pour la théorie lévi-straussienne), développent des travaux s'inscrivant dans le pôle intentionnaliste.

C'est pourquoi j'ai porté une attention particulière à des modélisations proposant de lier différents niveaux d'analyse se rattachant à des champs disciplinaires différents : le « système d'habitat » et la « domus » de Philippe Bonnin permettent de rompre la dualité attribuant l'espace aux géographes et les pratiques culturelles aux ethnologues ; le « système morphologique actif » proposé par Marion Ségaud et Françoise Paul-Lévy concilie à la fois le fonctionnel, le symbolique, l'esthétique et le social ; l'approche relationnelle de la personne proposée par Irène Théry permet de penser en même temps l'échelle de la personne et celle du social, dont les études sont traditionnellement dévolues respectivement aux psychologues et aux sociologues ; l'étude de la filière ou du « système d'approvisionnement d'un objet » développée par les chercheurs du groupe MàP permet de penser la diversité des cultures en lien avec la production d'un objet particulier, les pouvoirs en jeu en lien avec la question de la subjectivation de l'utilisateur de l'objet, réunissant ainsi des sous-champs disciplinaires habituellement séparés (anthropologie économique, politique, de la culture matérielle et du sujet). Ces deux dernières approches se réfèrent d'ailleurs au modèle de « l'homme total » développé par Marcel Mauss : « Et je conclus que l'on ne pouvait avoir une vue claire de tous ces faits, de la course, de la nage, etc., si on ne faisait pas intervenir une triple considération au lieu d'une unique considération, qu'elle soit mécanique et physique, comme une théorie anatomique et physiologique de la marche, ou qu'elle soit au contraire psychologique ou sociologique. C'est le triple point de vue, celui de "l'homme total", qui est nécessaire. »[1] Une fois ce postulat établi, le chercheur est confronté à la question de l'articulation de ces « points de vue ».

Contrariant les désirs syncrétiques, Jean-Michel Berthelot précise que ces pôles fonctionnent en opposition les uns par rapport aux autres et tentent chacun de soumettre les autres. Si des chercheurs appartenant à un sous-champ disciplinaire lié à un courant théorique particulier peuvent, au cours de leur carrière, se référer à d'autres paradigmes, il n'empêche que l'un des modèles théoriques et plus précisément le pôle ontologique auquel il se rattache dominera toujours les autres pôles.

La confrontation des programmes de recherche des sous-champs anthropologiques permet, dans une visée pragmatique, d'estimer leur opérationnalité dans la compréhension et/ou l'explication du « problème » ou énigme à la source de la démarche de recherche, ici la doxa décrivant des bateaux qui ne navigueraient pas et des femmes de plaisanciers qui n'aimeraient pas naviguer. La technologie culturelle et/ou le structuralisme permettent-ils de problématiser ces questions, c'est-à-dire de mettre en travail le problème de départ ? Si la réponse s'est avérée négative, c'est en lien avec ma propre inscription dans un pôle ontologique.

En effet, si la confrontation des programmes de recherche à laquelle je me suis attachée dans la première partie de ce travail a permis de construire un objet et une problématique s'inscrivant dans la discipline anthropologique, dans un second temps, il m'a été nécessaire de m'attacher à un pôle ontologique particulier pour produire de la connaissance et du savoir sur l'objet. En lien avec ma formation initiale en psychologie clinique, je me suis rendue compte que je m'inscrivais dans le pôle intentionnaliste et qu'il ne m'était donc plus possible de travailler avec des modèles théoriques se référant aux autres

[1] Marcel MAUSS, « Les techniques du corps », p. 365-386 in : *Sociologie et anthropologie*, Paris, Presses Universitaires de France, 1991 [1950], p. 369.

pôles. Ainsi, je n'ai pu écrire les deux dernières parties et problématiser l'habitation du voilier en famille qu'en mobilisant des travaux du pôle intentionnaliste avec, d'une part, la théorie de la culture matérielle du groupe MàP décrivant la subjectivation dans l'action avec la matière et les gouvernementalités en jeu et, d'autre part, la théorie de la distinction de sexe en tant que relation développée par l'équipe de recherche Erasme du CNRS et reprise par Irène Théry.

Au terme de cette recherche, j'ai pu expérimenter l'opérationnalité du paradigme relationnel, tant au niveau méthodologique, à l'aide des travaux de Georges Devereux, Jeanne Favret-Saada et Nadia Mohia, validant l'analyse de la perturbation du chercheur dans le processus même de connaissance, que lors de l'écriture, dans la description des modulations suggérée par François Laplantine, et enfin sur le plan théorique, les travaux du MàP mettant au centre de l'analyse la relation du sujet avec les objets et avec les autres à travers les gouvernementalités mises en jeu dans l'action sur la matière, et ceux développés par Irène Théry et l'équipe Erasme positionnant le sujet au centre de postures relationnelles diverses en lien avec la place singulière qu'il occupe. Il s'agit donc d'une démarche anthropologique que l'on pourrait qualifier du "sujet relationnel", de la "singularité en lien avec le social", ou pourquoi pas, de "clinique" ?

L'idée serait à préciser en lien, par exemple, avec le point de vue développé par l'historienne Sophie Wahnich proposant « de rendre contemporain un savoir historien » en saisissant, « dans la fonction d'historien, la possibilité, non pas d'être le porte-parole d'une cause, comme les avocats, mais d'être dans la sensibilité au présent, en tant que sujet » afin de « réchauffer l'histoire pour qu'elle soit à nouveau un objet de savoir qui a une fonction sociale ».[1] Les préoccupations de l'historienne sont proches de celles développées par Jean-Pierre Warnier à propos des gouvernementalités : « La conscience historique serait ainsi indissociablement conscience politique et conscience du tragique. Le partage du sensible en histoire pourrait alors renvoyer au partage du sensible en politique, celui qui indique comment des corps font communauté, définissent leurs limites, déclarent leurs exclusions »[2] et, pourrait-on ajouter, se subjectivisent à travers la matérialité. C'est bien dans ce sens que j'ai entrepris d'intégrer dans ma recherche des sources anciennes afin de répondre à la doxa qui anhistorise la croisière familiale.

La question de la fonction sociale du savoir et/ou de la connaissance en histoire se pose aussi pour l'anthropologie.

Interpeller les acteurs

Pour Philippe Bonnin, le contact entre « acteurs professionnels et habitants », ici entre architectes navals, industriels et plaisanciers, ne serait « fructueux qu'à la condition que chacun soit suffisamment instruit de l'univers de l'autre pour lui traduire sa pensée »[3]. C'est bien à cette activité de traduction que je me suis attachée au cours de ce travail, tant à partir de l'analyse formelle de sources diverses que de celle de la place singulière que j'ai occupée.

Ainsi, « l'univers de l'autre » que j'ai tenté de décrire est divers : celui des architectes travaillant en lien avec des industries nautiques, confrontés aux affres de « la demande du client » parfois peu compatible avec les exigences propres à la construction d'un bateau sûr, rapide et beau ; celui des équipages familiaux qui sortent en mer en mettant en œuvre une véritable culture aux savoirs et savoir-faire complexes ; celui du chef de bord, rôle difficile demandant maîtrise de soi, sens de la responsabilité et prévoyance, statut que les skippers les plus chevronnés vivent parfois avec difficulté ; enfin, celui des femmes qui, en

[1] Notes prises à l'écoute de Sophie WAHNICH participant à l'émission radiophonique réalisée par Brice COUTURIER et Julie CLARINI, « Du grain à moudre », *France culture*, le 18 janvier 2010.
[2] Sophie WAHNICH, *Les émotions, la Révolution française et le présent*, Paris, CNRS Éditions, 2009, p. 13.
[3] Philippe BONNIN, « Pour une eth(n)ologie sociale de l'espace »…, *op. cit.*, p. 115.

plaisance, sont exclues de l'interlocution et donc de la navigation dès lors qu'elles sont accompagnées d'un homme. Pour continuer à vivre leur passion nautique, la professionnalisation est aujourd'hui une des solutions qu'elles adoptent. Cette thèse en est d'ailleurs une des modalités.

Le discours sexualisant le goût de la navigation et contribuant à l'exclusion des femmes n'est pourtant pas en voie de s'éteindre. Bien au contraire, il se durcit, notamment avec la Division 240 augmentant la responsabilité du chef de bord (et de famille…). Il convient alors d'interpeller les institutions publiques validant ces réformes sur leurs conséquences sociales, et plus particulièrement sur celles portant atteinte à l'égalité de sexe. En effet, il n'est pas anodin, en 2010, qu'une activité de loisir largement pratiquée dans un cadre de loisir familial (et non pas de course, comme le laisse penser la doxa), soit réglementée par une législation maritime professionnelle instituant une autorité forte du propriétaire sur ses passagers dont sa compagne, dans plus de 90 % des cas, faisant ainsi entorse au principe juridique de l'égalité des sexes. Le lien entre inégalité de sexe et régime juridique fait l'objet du travail d'Arlette Gautier : « Aujourd'hui […] l'attention se porte également sur la mise en pratique de cette égalité conjugale. L'État est désormais tenu pour responsable, non seulement des lois qu'il vote mais aussi de leur mise en œuvre, et donc des institutions et des mécanismes qu'il développe ou pas dans ce but. »[1] La plaisance serait-elle un conservatoire du modèle hiérarchique conjugal traditionnel hérité du code Napoléonien ? Quel sens cela a, aujourd'hui, pour les femmes de plaisanciers, de naviguer en famille et/ou entre amis dans un cadre inégalitaire ? Et pour leurs compagnons redevenus, un temps, chef de bord et de famille ?

Un travail reste à faire dans un cadre théorique relationnel. En effet, soulignons que le renforcement de la responsabilité du chef de bord, en lien avec celui du discours sur la sexualisation des goûts et des compétences nautiques se développe dans un contexte social précis « de retour en force d'une pensée biologisante appuyée sur le développement de la génétique et des sciences cognitives »[2] : une approche appartenant au pôle naturaliste serait sans doute confrontée à une impasse théorique.

Je rappelle que différents juristes ont proposé des cadres juridiques alternatifs permettant de partager les responsabilités à bord, propositions qui n'ont jamais été retenues, au nom de la sécurité. L'idéal démocratique serait-il incompatible avec la navigation en eau salée ? Des recherches seraient à faire sur les liens entre maîtrise du risque et relation hiérarchique, tant dans les sociétés maritimes que terrestres.

Ouvertures temporelles et spatiales

Pour affiner la description de cette culture plaisancière de navigation sur voiliers, tache aveugle de la doxa, diverses études seraient nécessaires, dans la diachronie et dans la synchronie. Ainsi, une histoire de la profession d'architecte naval serait à écrire, ainsi que celle des chantiers nautiques. Les archives des yachts clubs regorgent de carnets de bord à découvrir et celles des Affaires maritimes permettraient de préciser la constitution de la flotte de plaisance. Le mouvement de patrimonialisation des voiliers de plaisance serait un autre champ à explorer, en lien avec celui des bateaux de travail, plus ancien. Il conviendrait également d'interroger des acteurs de la plaisance qui ont commencé à naviguer sur le bateau parental, amical ou, plus rarement en école de voile dans la période de l'entre-deux-guerres.

[1] Arlette GAUTIER, « La régulation juridique des relations conjugales : une approche historique et comparative », p. 605-634 in : *Familles au nord, familles au sud* / sous la direction de Kokou Vignikin et Patrice Vimard, Bruxelles, Bruylant, 2006, p. 626.

[2] Françoise THÉBAUD, « Dix ans plus tard », p. 7-58 in : *Histoire des femmes en Occident Occident. T. 5 - Le XX^e siècle* / sous la direction de Françoise Thébaud, Paris, Perrin, 2002 [1992], p. 41.

De même, des thèses seraient à écrire sur les institutions de la formation à la croisière en France comme le CNG, l'UCPA ou Jeunesse et Marine ainsi que sur les façons dont les anciens élèves utilisent en navigation les valeurs, pratiques et représentations qui leur ont été transmises, construisant ainsi la culture plaisancière contemporaine.

En France, d'autres cultures plaisancières seraient à décrire comme celle des constructeurs amateurs qui se sont réunis en associations à partir des années 1970. Une revue, *Loisirs nautiques*, leur était consacrée ; elle vient de s'éteindre. La construction amateur ne survivrait-elle pas au 21e siècle ? En effet, de moins en moins de passionnés se lancent dans cette aventure, le marché de l'occasion permettant aux candidats au grand voyage de partir à moindre prix sur des voiliers adaptés.

D'ailleurs, lorsque le temps de la retraite arrive, les prétendants aux traversées océaniques sont de plus en plus nombreux. D'autres choisissent de délaisser un temps leur petit monocoque et les côtes métropolitaines pour louer un catamaran, entre amis ou en famille, dans des eaux tropicales. J'ai montré qu'en naviguant à bord de navires de conception différente la culture change, les dispositifs matériels étant en lien avec des représentations, des techniques du corps et des organisations sociales propres, modulations culturelles qu'il convient donc de décrire.

Enfin, le monopole de la navigation à voile par les classes moyennes et supérieures a quelques failles comme par exemple à Brest, où des ouvriers naviguent sur voiliers habitables. Comment l'ethos bourgeois, incarné dans l'étiquette plaisancière, est-il alors vécu et reformulé ?

Bien entendu, un terrain comparatif diachronique et synchronique serait à faire avec les pays ayant porté le développement de la pratique dès le 18e siècle comme les Pays-Bas, le Danemark, l'Irlande, le Royaume-Uni, puis, au 19e siècle avec les États-Unis, le Canada et, dans la première moitié du 20e siècle, ceux comme l'Allemagne, la Belgique, la Suède, la Norvège et certains pays d'Amérique latine comme l'Argentine. Aujourd'hui, l'Australie, et plus particulièrement la Nouvelle-Zélande, apparaissent en France comme des pays de référence pour la pratique de la navigation à voile. Qu'en est-il ? D'autres, comme la Chine, s'ouvrent à ce loisir : comment les bateaux produits en France y sont-ils utilisés et réappropriés au sein de nouvelles cultures ? Le champ est vaste : espérons que ce travail donne à d'autres l'envie de poursuivre la recherche amorcée…

BIBLIOGRAPHIE

ABÉLÈS (Marc), « Le terrain et le sous-terrain », p. 35-42 in : *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive* : nouveaux terrains, nouvelles pratiques, nouveaux enjeux / sous la direction de Christian Ghasarian, Paris, Armand Colin, 2002.

AFFERGAN (Francis), *Exotisme et altérité*, Paris, PUF, 1987.

ALTHABE (Gérard), HERNANDEZ (Valéria A.), « Implication et réflexivité en anthropologie », *Journal des anthropologues*, N° 98-99, 2004, p. 15-36.

ALTHABE (Gérard), « Ethnologie du contemporain et enquête de terrain », *Terrain*, N° 14, 1990, p. 126-131.

- « Questions d'altérité. Entretien réalisé par Rezki Assous », *Journal des anthropologues*, N° 100-101, 2005, p. 285-288.
- *À l'école de l'aventure. Pratiques sportives de plein air et idéologie de la conquête du monde, 1890-1940* / sous la direction de Christian Pociello et Daniel Denis, Paris, Presses Universitaires du sport, 2000.

ANDRE-BIGOT (Hélène), « L'embarcation, métaphore d'une inscription sociale chez les pêcheurs de Sainte-Lucie », *Techniques & culture*, N° 38, 2002, p. 97-119.

ANTHROPOLOGIE MARITIME, *Statuts et fonctions des femmes dans les communautés maritimes et fluviales*, N° 4, 1992.

Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet / sous la direction de Marie-Pierre Julien et Jean-Pierre Warnier, Paris, L'Harmattan, 1999.

ARBORIO (Anne-Marie), FOURNIER (Pierre), *L'enquête et ses méthodes : l'observation directe*, Paris, Nathan, 1999.

ARIÈS (Philippe), *L'enfant et la vie familiale sous l'Ancien Régime*, Paris, Seuil, 1973 [1960].

ARON (Raymond), *Leçons sur l'histoire. Cours du collège de France*, Paris, De Fallois, 1989.

ARNAUD (Véronique), « Les grandes pirogues des Yami de Botel Tobago », *Anthropologie maritime*, N° 5, 1995, p. 79-95.

ATTALI (Jacques), *L'Homme nomade*, Paris, Fayard, 2003.

ATTFIELD (Judith), « Le "bar" vide », p. 68-83 in : *Chez-soi. Objets et décors : des créations familiales ?* / sous la direction de Martine Segalen et Béatrix Le Wita, Paris, Autrement, 1993.

AUGÉ (Marc), *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, 1992.

AUGUSTIN (Jean-Pierre), « Socoa et le Yacht-Club Basque : berceau des écoles de voile (1935-1965) », p. 235-242 in : *Education et politique sportives, XIX^{e}-XX^{e} siècle* / sous la direction de Pierre Arnaud et Thierry Terret, Paris, CTHS, 1995.

- « Le nautisme en Aquitaine : de la diversité du littoral à la diversité des pratiques », p. 151-165 in : *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires* / sous la direction de Nicolas Bernard, Rennes, PUR, 2005.

BACHELARD (Gaston), *L'eau et les rêves. Essai sur l'imagination de la matière*. s.l., José Corti, 1942.

- *La poétique de l'espace*, Paris, PUF, 1994 [1957].

BARLEY (Nigel), *Un anthropologue en déroute*, Paris, Payot, 1992 [1983].

- *Le retour de l'anthropologue,* Paris, Payot, 1995 [1986].

BARRAQUÉ (Bernard), « Soleil-lumière, soleil-chaleur, deux conceptions du confort ? », p. 85-114 in *Du luxe au confort* / sous la direction de Jean-Pierre Goubert, Paris, Belin, 1988.

BARRAUD (Cécile), « Le bateau dans la société ou la société en bateau ? Image et réalité du voilier pour la société de Tanebar-Evav (Kei, Indonésie de l'Est) », *Anthropologie maritime,* N° 5, 1995, p. 97-110.

BARTHES (Roland), *Mythologies*, Paris, Seuil, 1957.

- *Le degré zéro de l'écriture suivi de Nouveaux essais critiques,* Paris, Seuil, 1953 et 1972.
- *Le plaisir du texte*, Paris, Seuil, 1973.
- *Le bruissement de la langue. Essais critiques IV,* Paris, Seuil, 1984.
- « Sémiologie et urbanisme », p. 261-271 in : *L'aventure sémiologique,* Paris, Seuil, 1985.

BAUDRILLARD (Jean), *Le système des objets*, Paris, Gallimard, 1968.

BAYOL (Jeanne), *Les roulottes. Une invitation au voyage*, Genève, Aubanel/ Minerva, 2005.

BEAUDOIN (François), « En faveur de l'ethnologie nautique », *Le Petit Perroquet*, N° 11, 1973, p. 34-39.

- « Le bateau, esquisse d'une technologie générale du bateau », *Cahier de l'Association des amis du musée de la batellerie*, N° 24, 1990, s. p.

BEAUDOUIN (François), CADORET (Bernard), LAMBERT (Nicolas), *Bateaux des côtes de France*, Grenoble, Ed. des 4 seigneurs, 1975.

BELLIER (Irène), « Du lointain au proche. Réflexion sur le passage d'un terrain exotique au terrain des institutions politiques », p. 45-62 in : *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive. Nouveaux terrains, nouvelles pratiques, nouveaux enjeux* / sous la direction de Christian Ghasarian, Paris, Armand Colin, 2002.

BERCOVICI (Rivka), « La privatisation de l'espace familial : la chambre à coucher conjugale au 19e siècle », p. 345-368 in : *La Maison. Espaces et intimités : Actes du colloque de Paris, novembre 198*5 / sous la direction de Monique Eleb-Vidal et Anne Debarre-Blanchard, Paris, Presses de l'Ecole d'Architecture Paris-Villemin, 1986.

BERNARD (Nicolas), *Ports de plaisance et structuration de l'espace littoral finistérien,* Th. 3e c. : Géographie : Brest : 1993.

- « Plaisance et nouvelle maritimité », p. 281-301 in : *La Maritimité aujourd'hui* / sous la direction de Françoise Péron et Jean Rieucau, Paris, l'Harmattan, 1996.
- « Introduction générale », p. 15-21 in : *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires* / sous la direction de Nicolas Bernard, Rennes, PUR, 2005.
- « Conclusion. Pour un développement durable du nautisme », p. 321-324 : in : *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires* / sous la direction de Nicolas Bernard, Rennes, PUR, 2005.

BERNARD (Yvonne), *La France au logis. Etude sociologique des pratiques domestiques*, Liège, Mardaga, 1992.

BERNARD (Yvonne), JAMBU (Michel), « Espace habité et modèles culturels », *Ethnologie française*, T. 8, N° 1, 1978, p. 7-20.

BERTHELOT (Jean-Michel), « Les sciences du social », p. 203-265 in : *Epistémologie des sciences sociales* / sous la direction de Jean-Michel Berthelot, Paris, PUF, 2001.

- « Programmes, paradigmes, disciplines : pluralité et unité des sciences sociales », p. 457-519, in *Epistémologie des sciences du social* / sous la direction de Jean-Michel Berthelot, Paris, PUF, 2001.

BERTHO-LAVENIR (Catherine), *La roue et le stylo. Comment sommes-nous devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999.

- « Camper en 1900. De l'ascèse laïque au loisir élégant », *Ethnologie française*, XXXI, N° 4, 2001, p. 631-640.

BIANQUIS-GASSER (Isabelle), « Le Monde dans la maison. Habitat traditionnel et moderne en République de Mongolie », p. 145-174 in : *Cultures et habitats. Douze contributions à une ethnologie de la maison* / sous la direction de Pierre Erny, Paris, L'Harmattan, 1999.

BIGET (Denis), *Marins pêcheurs et plaisanciers. Propositions pour une recherche et une analyse d'une culture maritime,* Mémoire de maîtrise : Sociologie : Université de Haute Bretagne - Rennes II : 1989.

BLOK (Anton), « Le centre vide », p. 107-115 in : *Norbert Élias et l'anthropologie. « Nous sommes tous si étranges… »* / sous la direction de Sophie Chevalier et Jean-Marie Privat, Paris, CNRS, 2004.

BONASSIES (Pierre), SCAPEL (Christian), *Droit maritime,* Paris, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 2006.

BONETTI (Michel), *Habiter. Le bricolage imaginaire de l'espace.* Marseille, Hommes et Perspectives, 1994.

BONNIN (Philippe), « La réinterprétation des structures spatiales », *Ethnologie française*, T. 11, N° 1, 1981, p. 14-22.

- « L'utile et l'agréable. La question de l'esthétique dans l'enquête d'architecture rurale du musée national des Arts et Traditions Populaires (1943-1947) », *Etudes rurales*, N° 117, 1990, p. 39-72.
- « L'habitation, modalité de l'existence sociale », p. 109-123 in : *Les hommes, leurs espaces et leurs aspirations. Hommage à Paul-Henry Chombard de Lauwe*, Paris, L'Harmattan, 1994.
- « Dispositifs et rituels du seuil : une topologie sociale. Détour japonais », *Communications*, N° 70, 2000, p. 65-92.
- « Pour une eth(n)ologie sociale de l'espace », *Espaces et sociétés*, N° 103, 2000, p. 113-139.

BONNIN (Philippe), PERROT (Martyne), SOUDIERE (Martin de la), *L'Ostal en Margeride. Pour une analyse des modèles sociaux de l'organisation de l'espace. La transformation du modèle topologique d'un type d'habitation rurale,* 2ème éd., Paris, CNRS, 1983.

BONNIN (Philippe), VILLANOVA (Roselyne de), « Pluriel singulier », p. 5-15 in : *D'une maison l'autre. Parcours et mobilités résidentielles* / sous la direction de Philippe Bonnin et Roselyne de Villanova, Grane, Créaphis, 1999.

BONTE (Pierre), *Les derniers nomades*, Paris, Solar, 2004.

BONY (Anne), *Le design. Histoire, principaux courants, grandes figures*, Paris, Larousse, 2006 [2004].

BOUDON (Philippe), *Sur l'espace architectural. Essai d'épistémologie de l'architecture*, Paris, Dunod, 1971.

BOUDRIOT (Jean), « Modèles et architecture navale », p. 145-148 in : *Actes des Colloques de la Direction du patrimoine : le patrimoine maritime et fluvial*, Nantes, avril 1992, Paris, Direction du Patrimoine, 1993.

BOURDÉ (Guy), MARTIN (Hervé), *Les écoles historiques*, Paris, Seuil, 1983.

BOURDEREAU (Henri), « Les bateaux de plaisance », p. 96-99 in : *Actes des colloques de la Direction du Patrimoine : le patrimoine maritime et fluvial*, Nantes, avril 1992, Paris, Direction du Patrimoine, 1993.

BOURDIEU (Pierre), « La maison ou le monde renversé », p. 61-82 in *Esquisse d'une théorie de la pratique, précédé de trois études d'ethnologie kabyle*, Paris, Seuil, 2000 [1972].

- *La distinction. Critique sociale du jugement*, Paris, Minuit, 1979.
- *Questions de sociologie*, Paris, Minuit, 2002 [1984].

- *La domination masculine*, Paris, Seuil, 2002 [1998].

BROMBERGER (Christian), « Technologie et analyse sémantique des objets : pour une sémio-technologie », *L'Homme*, N° XIX (I), 1979, p. 105-140.

- « L'habitat et l'habitation : des objets complexes. Quelles directions pour l'analyse ? », p. 3-13 in : *Habitat et espace dans le monde rural. Stage de Saint-Riquier, mai 1986*, Paris, MSH, 1988.
- « Pratiques et représentations des espaces bâtis », p. 75-86 in : *Habitat et espace dans le monde rural. Stage de Saint-Riquier, mai 1986*, Paris, MSH, 1988.
- « Habitation », p. 317-320 in : *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie* / sous la direction de Pierre Bonte et Michel Izard, Paris, PUF, 1991.
- « Introduction », p. 5-38 in : *Passions ordinaires. Du match de football au concours de dictée* / sous la direction de Christian Bromberger, Paris, Bayard, 1998.

BRULÉ (Stéphanie), *La place du sujet dans le discours médical*, Mémoire de maîtrise : Psychologie clinique : Université de Nantes : 1995.

- *De l'arbre à l'objet en bois dans la société rurale des Monts d'Arrée*, Mémoire de maîtrise : Ethnologie : Université de Bretagne Occidentale : Brest : 1997.

BRULÉ-JOSSO (Stéphanie), *L'habitat plaisancier*, Mémoire de DEA Cultures et civilisations de la Bretagne et des pays celtiques : Ethnologie : Brest : 1998.

- « Etat des lieux de la gestion du feu à bord des bateaux », p. 161-180 : in *Feux et foyers en Bretagne*, Kreiz N° 18, Brest, Centre de Recherche Bretonne et Celtique, 2004.

BRUN (Bernard) et *al.*, *Cabanes, cabanons et campements. Formes sociales et rapports à la nature en habitat temporaire*, Châteauneuf de Grasse, Bergier, 2000.

BUGALLO (Lucila), « La maison fléchée : conception de l'habitat sur le haut-plateau argentin », p. 61-76 in : *Cultures et habitats* : douze contributions à une ethnologie de la maison / sous la direction de Pierre Erny, Paris, L'Harmattan, 1999.

BURGUIÈRE (André), « Le concept d'autocontrainte et son usage historique », p. 71-81 in : *Norbert Élias et l'anthropologie. « Nous sommes tous si étranges… »* / sous la direction de Sophie Chevalier et Jean-Marie Privat, Paris, CNRS, 2004.

Cabanes, cabanons et campements. Formes sociales et rapports à la nature en habitat temporaire / sous la direction de Bernard Brun, Annie-Hélène Dufour, Bernard Picon et Marie-Dominique Ribéreau-Gayon, Châteauneuf de Grasse, Bergier, 2001.

CABANTOUS (Alain), « Fortunes de mer », p. 81-95 in : *La mer, terreur et fascination* / sous la direction d'Alain Corbin et d'Hélène Richard, Paris, Bibliothèque nationale de France / Seuil, 2004.

CADORET (Bernard) et al., *Ar vag. Voiles au travail en Bretagne atlantique, T. 1*, Douarnenez, Ed. de l'estran, 1984 [1978].

- *Ar vag. Voiles au travail en Bretagne atlantique, T. 2,* Grenoble, Ed. des 4 seigneurs, 1979.
- *Ar vag. Voiles au travail en Bretagne atlantique, T. 3,* Douarnenez, Ed. de l'Estran, 1985.
- « Sources pour l'ethnographie maritime », *Terrain*, N° 2, 1984, p. 33-44.

Cahier espaces, Loisirs nautiques et aquatiques, N° 35, Paris, Ed. Touristiques européennes, 1994.

CALAME (François), « Peau de bois, peau de pierre. Permanence et fragilité de l'habitat », *Terrain*, N° 9, 1987, p. 82-91.

CARATINI (Sophie), *Les non-dits de l'anthropologie,* Paris, PUF, 2004.

CARN (François), « La naissance du yachting moderne. Histoire des yacht-clubs français », *Monuments historiques*, N° 199, 1995, p. 68-72.

CASAJUS (Dominique), « Sacré », p. 641-642 in : *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie* / sous la direction de Pierre Bonte et Michel Izard, Paris, PUF, 1991.

CASCIARRI (Barbara), « Comptes rendus : Pierre Bonte, Les derniers nomades, Paris, Solar, 2004, 223 p. », *Etudes rurales*, N° 175-176, 2005.
CENTLIVRES (Pierre), « Rites, seuils, passages », *Communications*, N° 70, 2000, p. 33-44.
Ce que le genre fait aux personnes / sous la direction de Irène Théry et Pascale Bonnemère, Paris, Ecole des Hautes Etudes En Sciences Sociales, 2008.
CERTEAU (Michel de), GIARD (Luce), MAYOL (Pierre), *L'invention du quotidien. T. 2 - Habiter, cuisiner*, Paris, Gallimard, 1994 [1980].
CERTEAU (Michel de), *L'invention du quotidien. T. 1 - Arts de faire*, Paris, Gallimard, 1990 [1980].
CHAMPY (Florent), *Sociologie de l'architecture*, Paris, La Découverte, 2001.
CHARLES (Daniel), *Le yachting. Une histoire d'hommes et de techniques*, Paris, Ed. Maritimes et d'Outre-Mer, 1980.
- *Yachts et yachtsmen. Les chasseurs de futurs, 1870-1914*, Rennes, Edilarge/Ed. Maritimes et d'Outre-Mer, 1991.
- « Parc d'attractions culturel. Le conservatoire international de la plaisance à Bordeaux », *Monuments historiques*, N° 199, 1995, p. 94-99.
- « Du labeur aux plaisirs du sport. Les origines de la plaisance en Europe », *Monuments historiques*, N° 199, 1995, p. 10-17.
- *Histoire du yachting*, Paris, Arthaud, 1997.
- « Enquêtes de la F.I.N. Commentaires par Daniel Charles, écrivain, architecte et muséographe », *Dossier de presse. Fédération des Industries Nautiques,* décembre 2000, p. 9-10.
- *De l'histoire du yachting comme modèle fonctionnel du progrès*, Th. 3e c. : Histoire : Université de La Rochelle : 2003.

CHARRIER (Gildas), CHLOUS-DUCHARME (Frédérique), LACOMBE (Philippe), « La démocratisation du nautisme : étude de cas, le centre municipal de Brest », *Les carnets des STAPS*, N° 4, 2003, p. 25-48.
CHARTIER (Roger), « Préface », p. I- XXVIII in : *La société de cour* / Norbert Élias, Paris, Flammarion, 1985 [1974].
CHATELET (Anne-Marie), ELEB-VIDAL (Monique), MANDOUL (Thierry), *Penser l'habité. Le logement en question,* Liège, Mardaga, 1988.
CHAUVIRÉ (Christiane), FONTAINE (Olivier), *Le vocabulaire de Bourdieu*, Paris, Ellipses, 2003.
CHEVALIER (Jean), GHEERBRANT (Alain), *Dictionnaire des symboles. Mythes, rêves, coutumes, gestes, formes, figures, couleurs, nombres*, Paris, Robert Laffont et Jupiter, 1982 [1969].
CHEVALIER (Sophie), *L'ameublement et le décor intérieur dans un milieu populaire urbain. Approche ethnographique d'une vraie-fausse banalité*, Th. 3e c. : Ethnologie : Paris X-Nanterre : 1992.
- « "Nous, on n'a rien de spécial…" », p. 86-101 in : *Chez-soi. Objets et décors : des créations familiales ?* / sous la direction de Martine Segalen et Béatrix Le Wita, Paris, Autrement, 1993.
- « À propos de la constitution de la sphère privée », p. 151-158 in : *Norbert Élias et l'anthropologie. « Nous sommes tous si étranges… »* / sous la direction de Sophie Chevalier et Jean-Marie Privat, Paris, CNRS, 2004.

CHEVALIER (Sophie), PRIVAT (Jean-Marie), « Élias pour aujourd'hui et pour demain », p. 7-25 in : *Norbert Élias et l'anthropologie. « Nous sommes tous si étranges… »* / sous la direction de Sophie Chevalier et Jean-Marie Privat, Paris, CNRS, 2004.
Chez-soi. Objets et décors : des créations familiales ? / sous la direction de Martine Segalen et Béatrix Le Wita, Paris, Autrement, 1993.

CHIVA (Isaac), « La maison : le noyau du fruit, l'arbre, l'avenir », *Terrain*, N° 9, 1987, p. 5-9.
CHOAY (Françoise), « L'après 1914 », p. 239-271 in : *Histoire de la France urbaine. T. 4 – La ville à l'âge industriel* / sous la direction de Georges Duby, Paris, Seuil, 1983.
CHOMBART DE LAUWE (Paul-Henry), *Des hommes et des villes*, Paris, Payot, 1963.
CHOMBART DE LAUWE (Paul-Henry) et al., *Famille et habitation. T. 1- Sciences humaines et conceptions de l'habitation,* Paris, CNRS, 1959.
CLAVEL (Maïté), « Eléments pour une nouvelle réflexion sur l'habiter », *Cahiers internationaux de Sociologie*, vol. LXXII, 1982, p. 17-32.
COENEN-HUTHER (Jacques), « Le domicile : sphère privée et sphère publique », *Cahiers internationaux de Sociologie*, vol. XCI, 1991, p. 301-313.
COHEN (Patrice), « le chercheur et son double. À propos d'une recherche sur le vécu des jeunes de la Réunion face au sida », p. 73-89 in : *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive. Nouveaux terrains, nouvelles pratiques, nouveaux enjeux* / sous la direction de Christian Ghasarian, Paris, Armand Colin, 2002.
Colloque international Anthropologie des abris de loisirs, Paris, Université de Nanterre, 25-27 octobre 2006 [Résumé des communications. Actes en cours de publication].
Colloque Les grandes enquêtes pluridisciplinaires des années 60-70. Bilans et perspectives, Brest et Plozévet, Faculté Victor Ségalen, 16 et 17 mai 2008 [Actes en cours de publication].
Communications, Manières d'habiter / sous la direction de Philippe Bonnin, N° 73, Paris, Seuil, 2002.
Construire dans la diversité. Architecture, contextes et identités / sous la direction de Daniel Le Couédic et Jean-François Simon, Rennes, PUR, 2005.
CORBIN (Alain), *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage, 1750-1840*, Paris, Aubier, 1988.
- *L'avènement des loisirs 1850-1960*, Paris, Aubier, 1995.

COTT (Nancy F.), « La femme moderne. Le style américain des années vingt », p. 145-163 in : *Histoire des femmes en Occident. T. 5 - Le XX^{e} siècle* / sous la direction de Françoise Thébaud, Paris, Perrin, 2002 [1992].
COUCHAUX (Denis), *Habitats nomades*, Paris, Alternatives, 2004.
COULON (Alain), *L'École de Chicago*, Paris, PUF, 2002 [1992].
CRÉAC'H (Cécile), *Les usages sociaux des voiliers. Enjeux culturels des modes d'appropriation de la navigation,* Th. 3^{e} c. : Sociologie : Université de Nantes : 2003.
CRESSON (Geneviève), « De l'idéal égalitaire aux pratiques inégalitaires, quelles " réorganisations " ? », 117-126 in : *Maternité et parentalité* / sous la direction de Yvonne Kniebiehler et Gérard Neyrand, Rennes, ENSP, 2004.
CRESSWELL (Robert), « Les concepts de la maison : les peuples non-industriels », *Zodiac*, N° VII, 1960, p. 182-197.
- « Technologie », p. 698-701 in : *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie* / sous la direction de Pierre Bonte et Michel Izard, Paris, PUF, 1991.

CUCHE (Denys), *La notion de culture dans les sciences sociales*, Paris, La Découverte, Paris, 2001 [1996].
CUISENIER (Jean), « L'architecture rurale française », p. 9 in : *L'architecture rurale française. Corpus des genres, des types et des variantes. Bretagne* / sous la direction de Daniel Le Couëdic et Jean-René Trochet, Paris, Berger-Levrault, 1985.
- « Propositions théoriques et conventions terminologiques pour une typologie de l'architecture rurale », p. 11-18 in : *L'architecture rurale française. Corpus des genres, des types et des variantes. Bretagne* / sous la direction de Daniel Le Couëdic et Jean-René Trochet, Paris, Berger-Levrault, 1985.
- *La maison rustique. Logique sociale et composition architecturale*, Paris, PUF, 1991.

- « Cérémonial ou rituel ? », *Ethnologie française,* XXVIII, N° 1, 1998, p. 10-19.
- *Penser le rituel*, Paris, PUF, 2006.

D'une maison l'autre. Parcours et mobilités résidentielles / sous la direction de Philippe Bonnin et Roselyne de Villanova, Grane, Créaphis, 1999.

DALLA BERNARDINA (Sergio), *L'utopie de la nature. Chasseurs, écologistes et touristes*, Paris, Imago, 1996.

- « Les voluptés du plein air. Passions ordinaires et passions distinguées », p. 375-406 in : *Passions ordinaires. Du match de football au concours de dictée* / sous la direction de Christian Bromberger, Paris, Bayard, 1998.

DARD (Philippe), « Le destin de la norme », p. 115-136 in : *Du luxe au confort* / sous la direction de Jean-Pierre Goubert, Paris, Belin, 1988.

DAUMARD (Adeline), *Les bourgeois et la bourgeoisie en France depuis 1815*, Paris, Flammarion, 1991.

DAVISSE (Annick), LOUVEAU (Catherine), « Pratiques sportives : inégalités et différences », p. 139-147 in : *Femmes, genre et sociétés : l'état des savoirs* / sous la direction de Margaret Maruani, Paris, La Découverte, 2005.

De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive. Nouveaux terrains, nouvelles pratiques, nouveaux enjeux / sous la direction de Christian Ghasarian, Paris, Armand Colin, 2002.

DEFRANCE (Jacques), *Sociologie du sport,* Paris, La Découverte, 1995.

DELAIVE (Frédéric), *Canotage et canotiers de la Seine. Genèse du premier loisir moderne à Paris et dans ses environs (1800-1860),* Thèse de 3e c. : Histoire : Paris I : 2003.

DELISLE (Maryse), « Le tabou du lapin dans une communauté de pêcheurs de la région de Saint-Malo », *Anthropologie maritime,* N°3, 1998, p. 113-145.

DENIS (Marie-Noële), « Appartements bourgeois et logements populaires à Strasbourg au XIXe siècle », p. 247-268 in : *Cultures et habitats. Douze contributions à une ethnologie de la maison* / sous la direction de Pierre Erny, Paris, L'Harmattan, 1999.

DEPAULE (Jean-Charles), « L'anthropologie de l'espace », *Le courrier du CNRS*, N° 81, 1994, p. 119-120.

DERYCKE (Marc), « Les graffitis bateliers : traces de bateaux, masques de personnes », *Anthropologie maritime*, N° 5, 1995, p. 201-208.

DESCOMBES (Vincent), *Les institutions du sens,* Paris, Minuit, 1996.

DESMET (Huguette), POURTOIS (Jean-Pierre), « Paradigme compréhensif », p. 33-34 in : *Dictionnaire des méthodes qualitatives en sciences humaines et sociales* / sous la direction d'Alex Mucchielli, Paris, Armand Colin / Masson, 1996.

DEVEREUX (Georges), *De l'angoisse à la méthode dans les sciences du comportement*, Paris, Flammarion, 1980 [1967].

DIBIE (Pascal), *Ethnologie de la chambre à coucher*, Paris, Métailié, 2000.

Dictionnaire de sociologie / sous la direction d'André Akoun et Pierre Ansart, Paris, Dictionnaires Le Robert/Seuil, 1999.

Dictionnaire Le Grand Robert de la langue française, Paris, Le Robert, 2001.

DIRECTION DU PATRIMOINE, *Actes des colloques de la Direction du Patrimoine, Le patrimoine maritime et fluvial, Nantes, avril 1992*, Paris, Direction du Patrimoine, 1993.

DONADIEU (Pierre), « Campagnes et natures urbaines », p. 156-168 in : *La ville et l'urbain : l'état des savoirs* / sous la direction de Thierry Paquot, Michel Lussault et Sophie Body-Gendrot, Paris, La Découverte, 2000.

DOSSE (François), *Histoire du structuralisme. T. 2 - Le chant du cygne, 1967 à nos jours,* Paris, La Découverte, 1992.

DOUGLAS (Mary), *De la souillure. Essai sur les notions de pollution et de tabou*, Paris, La Découverte & Syros, 2001 [1967].

DREYFUS (Jacques), *La société du confort. Quel enjeu, quelles illusions ?* Paris, L'Harmattan, 1990.
DUBUISSON (Sophie), « Le travail du *designer* comme construction d'un mode d'existence particulier pour les objets industriels », *Techniques & culture*, N° 27, 1996, p. 67-87.
DUFOULON (Serge), *Les gars de la Marine. Ethnographie d'un navire de guerre*, Paris, Métailié, 1998.
- « Culture marine et temporalité : du quotidien au mythe », *Ethnologie française*, XXX, N°3, 2000, p. 473-485.
DUJARDIN (Bernard), « Un statut du navire français sous régime européen », *La Revue maritime*, N° 462, 2002.
Du luxe au confort / sous la direction de Jean-Pierre Goubert, Paris, Belin, 1988.
DUMAZEDIER (Joffre), *Vers une civilisation du loisir ?* Paris, Seuil, 1962.
DUMONT (Louis), *Homo hierarchicus. Le système des castes et ses implications*, Paris, Gallimard, 1979 [1966].
DURAND (Gilbert), *Les structures anthropologiques de l'imaginaire,* Paris, Dunod, 1992 [1969].
DURING (Bertrand), *Des jeux aux sports*, Paris, Vigot, 1984.
DUVAL (Maurice), « Paroles de marins. Gestion de la parole à bord d'un cargo long-courrier », *Ethnologie française,* XXII, N° 3, 1992, p. 368-379.
- « Toutes voiles dehors, cap sur le rêve ! », p. 433-452 in : *Passions ordinaires. Du match de football au concours de dictée* / sous la direction de Christian Bromberger, Paris, Bayard, 1998.
- *Ni morts, ni vivants : marins ! Pour une ethnologie du huis clos,* Paris, PUF, 1998.
EKAMBI-SCHMIDT (Jezabelle), *La perception de l'habitat,* Paris, Ed. Universitaires, 1972.
ELEB (Monique), « La mise au propre en architecture. Toilette et salle de bains en France au tournant du siècle (1880-1914) », *Techniques & culture*, N° 13, 1989, p. 1-37.
- « Implication, situation transférentielle et recherche sur l'espace domestique », p. 17-29 in : *Les faits du logis* / sous la direction de Daniel Welzer-Lang et Laurette Wittner, Lyon, Aléas Editeur, 1996.
ELEB (Monique), CHÂTELET (Anne-Marie), *Urbanité, sociabilité et intimité. Des logements aujourd'hui,* Paris, Ed. de l'Epure, 1997.
ELEB (Monique), DEBARRE (Anne), *Architecture de la vie privée. Maisons et mentalités XVII^e^ – XIX^e^ siècles*, Paris, Hazan et Bruxelles, Archives d'Architecture Moderne, 1999 [1989].
- *L'invention de l'habitation moderne. Paris, 1880-1914*, Paris, Hazan et Bruxelles, Archives d'Architecture Moderne, 1995.
ELEB-VIDAL (Monique), « Présentation », p. 9-15 in : *La maison. Espaces et intimités : Actes du colloque, Paris, Novembre 1985* / sous la direction de Monique Eleb-Vidal et Anne Debarre-Blanchard, Paris, Presses de l'Ecole d'Architecture Paris-Villemenin, 1986.
ÉLIADE (Mircea), *Le sacré et le profane*, Paris, Gallimard, 1965 [1957].
- « Architecture sacrée et symbolisme », *Les Cahiers de l'Herne,* N° 44, 1983, p. 57-78.
ÉLIAS (Norbert), DUNNING (Eric), *Sport et civilisation. La violence maîtrisée,* Paris, Fayard, 1994 [1986].
ÉLIAS (Norbert), *La société de cour*, Paris, Flammarion, 1985 [1ère éd. française 1974. Ouvrage rédigé au début des années 1930].
- *La dynamique de l'Occident*, Paris, Calmann-Lévy, 1975 [1939].
EMPERAIRE (José), *Les nomades de la mer*, Paris, Gallimard, 1955.
Ethnologie française, Ethnologie maritime, T.9, N° 2, 1979.
- Culture matérielle et modernité, XXVI, N° 1, 1996.
- Habiter la nature ? Le camping, XXXI, N°4, 2001.

- Sports à risques ? Corps de risque, XXXVI, N° 4, 2006.

FABRE (Daniel), « Le rite et ses raisons », *Terrain*, N° 8, 1987, p. 3-7.

- « L'ethnologue et ses sources », p. 39-55 in : *Vers une ethnologie du présent* / sous la direction de Gérard Althabe, Daniel Fabre et Gérard Lenclud, Paris, MSH, 1992.

FAINZANG (Sylvie), « De l'autre côté du miroir. Réflexions sur l'ethnologie des anciens alcooliques », p. 63-71 in : *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive. Nouveaux terrains, nouvelles pratiques, nouveaux enjeux* / sous la direction de Christian Ghasarian, Paris, Armand Colin, 2002.

FALT (Pierre), « Les usages sociaux de la croisière », p. 261-284 in : *Sports et société. Approche socio-culturelle des pratiques* / sous la direction de Christian Pociello, Paris, Vigot, 1981.

FARGE (Arlette), *Le goût de l'archive*, Paris, Seuil, 1989.

- « Le consentement », *Clio. Histoire, femmes et sociétés*, N° 20, 2004, p. 231-260.

FAVRET-SAADA (Jeanne), *Les mots, la mort, les sorts*, Paris, Gallimard, 1977.

- « Être affecté », *Gradhiva*, N° 8, 1990, p. 3-9.
- « En marge du dossier sur l'empathie en anthropologie. Entretien avec Jeanne Favret-Saada réalisé par Cyril Isnart », *Journal des anthropologues*, N° 114-115, 2008, p. 203-219.

FEDERATION DES INDUSTRIES NAUTIQUES et *al.*, *Enquête sur le parc français. Synthèse globale. Bateaux de plus et moins de 6 mètres*, Paris, FIN, 2001.

FEDERATION DES INDUSTRIES NAUTIQUES, SOFRES, « Les Français et les loisirs nautiques et aquatiques. Enquête sur les pratiques », *Cahier espaces*, N° 35, 1994, p. 28- 32.

FERRAND-BECHMANN (Dan), *L'anti-ville : les résidences secondaires*, Th. 3e c. : Sociologie : Paris X - Nanterre : 1974.

FINE (Agnès), « La production du féminin. L'exemple de l'écriture de soi », p. 235-254 in : *Ce que le genre fait aux personnes* / sous la direction de Irène Théry et Pascale Bonnemère, Paris, EHESS, 2008.

FIXOT (Anne-Marie), « Architecture, urbanisme et utilitarisme », *Revue du MAUSS* : Villes bonnes à vivre, villes invivables, N°14, 1999, p. 128-172.

FOUCAULT (Michel), *Le gouvernement de soi et des autres. Cours au Collège de France (1982-1983)*, Paris, Gallimard/Seuil, 2008.

GABORIAU (Patrick), « Point de vue sur le point de vue. Les enjeux sociaux du discours ethnologique : l'exemple des sans logis », p. 103-115 in : *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive. Nouveaux terrains, nouvelles pratiques, nouveaux enjeux* / sous la direction de Christian Ghasarian, Paris, Armand Colin, 2002.

GALLENGA (Ghislaine), « L'empathie en anthropologie », *Journal des anthropologues*, N° 114-115, 2008, p. 9-11.

GARNIER (Jean-Pierre), VILLANOVA (Roselyne de), « Présentation », *Espaces et sociétés*, N° 113/114, 2003, p. 15-20.

GAUTIER (Arlette), « La régulation juridique des relations conjugales : une approche historique et comparative », p. 605-634 in : *Familles au nord, familles au sud* / sous la direction de Kokou Vignikin et Patrice Vimard, Bruxelles, Bruylant, 2006.

GEERTZ (Clifford), *Savoir local, savoir global. Les lieux du savoir*, Paris, PUF, 1986 [1983].

GEISTDOERFER (Aliette), IVANOFF (Jacques), « Des figures fabuleuses marines pour construire un monde et des êtres exceptionnels », p. 9-41 in : *Imagi-mer. Créations fantastiques, créations mythiques*, Paris, Centre d'ethno-technologie en milieux aquatiques, 2002.

GEISTDOERFER (Aliette), « Ethnologie des activités halieutiques », *Anthropologie maritime*, N° 1, 1984, p. 5-11.

- « Maritime (anthropologie) », p. 447-448 in : *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie* / sous la direction de Pierre Bonte et Michel Izard, Paris, PUF, 1991.
- « Conditions sociales et processus historique de constitution d'un patrimoine maritime. L'ethnologie maritime, état des recherches en France », p. 185-191 in : *Actes des colloques de la Direction du Patrimoine : le patrimoine maritime et fluvial. Nantes, avril 1992,* Paris, Direction du Patrimoine, 1993.
- « Introduction. Des hommes et des bateaux », *Anthropologie maritime,* N° 5, 1995, 7-11.
- « Aimer la mer : une technique du corps et de l'esprit », p. 153-172 in : *Dans le sillage des techniques. Hommage à Robert Cresswell* / sous la direction de Jean- Luc Jamard, Anie Montigny et François-René Picon, Paris, L'Harmattan, 1999.
- « De l'origine des marins. La genèse mythique d'une spécialisation technique », *Technique & culture*, N° 43-44, 2004, p. 217-234.

GELIN (Fabrice), *Le Centre Nautique des Glénans. Histoire d'une utopie pragmatique,* Mémoire de DEA : Sociologie historique et comparée du politique : Université de Paris X – Nanterre : 1998.

GERAUD (Marie-Odile), LESERVOISIER (Olivier), POTTIER (Richard), *Les notions clés de l'ethnologie*, Paris, Armand Colin, 1998.

GHASARIAN (Christian), « Sur les chemins de l'ethnographie réflexive », p. 5-33 in : *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive. Nouveaux terrains, nouvelles pratiques, nouveaux enjeux* / sous la direction de Christian Ghasarian, Paris, Armand Colin, 2002.

GIARD (Luce), « Histoire d'une recherche », p. I-LIII in : *L'invention du quotidien. T. 1 - Arts de faire* / Michel de Certeau, Paris, Gallimard, 1990.

GLUCK (Denise), « Construction de typologies. Les armoires », *Ethnologie française*, XV, N° 3, 1985, p. 221-223.

GOALABRE (Fabienne), *La vie des hommes à bord d'un chalutier concarnois. Leur organisation sociale et spatiale*, Mémoire de maîtrise : Ethnologie : Université de Bretagne Occidentale, Brest : 1993.

GODELIER (Maurice), « Briser le miroir du soi », p. 193-212 in : *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive. Nouveaux terrains, nouvelles pratiques, nouveaux enjeux* / sous la direction de Christian Ghasarian, Paris, Armand Colin, 2002.

GOFFMAN (Erving), *Les rites d'interaction*, Paris, Ed. De Minuit, 1974.

GOTMAN (Anne), LEGER (Jean-Michel), DECUP-PANNIER (Benoîte), « Variations saisonnières de la vie familiale. Enquête sur les secondes résidences », p. 177-211 in : *D'une maison l'autre. Parcours et mobilités résidentielles* / sous la direction de Philippe Bonnin et Roselyne de Villanova, Grane, Créaphis, 1999.

GOUBERT (Jean-Pierre), *Une histoire de l'hygiène. Eau et salubrité dans la France contemporaine*, Paris, Robert Laffont, 1986.
- « Le confort dans l'histoire : un objet de culte », p. 21-30 in *Du luxe au confort* / sous la direction de Jean-Pierre Goubert, Paris, Belin, 1988.

GRIFFET (Jean), « Le village flottant », *Ethnologie française*, XXXI, N° 4, 2001, p. 651-660.

GUERRAND (Roger-Henri), *Les lieux. Histoire des commodités*, Paris, La Découverte/Poche, 1997 [1985].
- « Espaces privés », p. 325-411 in : *Histoire de la vie privée. T.4. - De la Révolution à la Grande Guerre* / sous la direction de Philippe Ariès et Georges Duby, Paris, Seuil, 1987.
- « Les avatars des soins hydriques en France », *Communications*, N° 73, 2002, p. 113-122.

GUICHET (Nicolas), *Naissance et développement de la navigation de plaisance au XIX^e^ siècle, du Havre à Dunkerque*, Mémoire de DEA : Histoire : Université Charles de Gaulle – Lille III : 1993.

- « L'affaire Pagelet. La naissance administrative de la plaisance », *Chasse-marée*, N° 77, 1993, p. 28-37.

GUILLAUME (Valérie), HEILBRUNN (Benoît), PEYRICOT (Olivier), *L'ABCdaire du design*, Paris, Flammarion, 2003.

GUILLET (Jacques), CEBRON (Jean-Pierre), GUYOMARD (Emile), *La batellerie bretonne. Vie quotidienne des mariniers de l'Ouest,* Douarnenez, Le Chasse-Marée /Ed. de l'Estran, 1988.

GUILLOU (Anne), LACOMBE (Philippe), « Brest, Ville maritime… », p. 261-270 in : *La ville maritime. Temps, espaces et représentations. Actes du colloque de Brest, 9-10-11 juillet 1996*, Brest, Université de Bretagne Occidentale, 1996.

GUIONNET (Christine), NEVEU (Erik), *Féminins / Masculins. Sociologie du genre*, Paris, Armand Colin, 2004.

GUIZIOU (Jérôme), *La responsabilité civile en navigation de plaisance. Une application distributive du droit maritime et du droit terrestre,* Mémoire de DESS : Droit des Activités Maritimes : Brest : Université de Bretagne Occidentale : 1996.

HALITIM (Nadine), *La vie des objets. Décor domestique et vie quotidienne dans des familles populaires d'un quartier de Lyon, La Duchère, 1986-1993*, Paris, L'Harmattan, 1996.

HALL (Edward T.), *La dimension cachée*, Paris, Seuil, 1971 [1966].

HAUDRICOURT (André-Georges), *La technologie, science humaine. Recherches d'histoire et d'ethnologie des techniques.* Paris, MSH, 1998 [1964].

HAUMONT (Nicole), « Les pratiques d'appropriation du logement » in : *Actes de la conférence sur l'appropriation de l'espace*, Strasbourg, 1976.

- *Les pavillonnaires. Etude psychosociologique d'un mode d'habitat,* Paris, L'Harmattan, 2001 [1966].

HAUMONT (Nicole), RAYMOND (Henri), *Habitat et pratique de l'espace. Etude des relations entre l'intérieur et l'extérieur du logement*, Paris, Institut de Sociologie Urbaine, 1973.

HEILBRUNN (Benoît), « Incommoder », p. 64. in : *L'ABCdaire du design* / Valérie Guillaume, Benoît Heilbrunn et Olivier Peyricot, Paris, Flammarion, 2003.

- « Philippe Starck », p. 106-107 in : *L'ABCdaire du design* / Valérie Guillaume, Benoît Heilbrunn et Olivier Peyricot, Paris, Flammarion, 2003.

HENAFF (Marcel), *Claude Lévi-Strauss et l'anthropologie structurale*, Paris, Belfond, 1991.

HERAULT (Laurence), « Transmettre ou construire un rite ? Ou comment rendre compte de l'évolution des pratiques rituelles », p. 167-176 in : *Une langue, deux cultures. Rites et symboles en France et au Québec* / sous la direction de Gérard Bouchard et Martine Segalen, Paris, La Découverte / Québec, Presses de l'Université Laval, 1997.

HÉRITIER (Françoise), *Masculin/Féminin. T. 1 - La pensée de la différence*, Paris, Odile Jacob, 1996.

- *Masculin/Féminin. T. 2 - Dissoudre la hiérarchie*, Paris, Odile Jacob, 2002.

HERRENSCHMIDT (Olivier), « Religion », p. 619-624 in : *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie* / sous la direction de Pierre Bonte et Michel Izard, Paris, PUF, 1991.

HESSE (Jean-Philippe) et *al*., *Droits maritimes. T. 1 - Mer, navire et marins*, Paris et Lyon, Juris service, 1995.

HESSE (Rémi), *La pratique du journal. L'enquête au quotidien,* Paris, Anthropos, 1998.

HIGONNET (Anne), « Femmes, images et représentations », p. 457-508 in : *Histoire des femmes en Occident. T. 5 - Le XX^e^ siècle* / sous la direction de Françoise Thébaud, Paris, Perrin, 2002 [1992].

Histoire de la vie privée. T. 4 - De la Révolution à la Grande Guerre / sous la direction de Philippe Ariès et Georges Duby, Paris, Seuil, 1987.

Histoire du corps. T. 2 - De la Révolution à la Grande Guerre / sous la direction d'Alain Corbin, Jean-Jacques Courtine et George Vigarello, Paris, Seuil, 2005.

HOARAU (François), « Trier, transporter, à Emmaüs. Ethnographie, sens, et sciences de l'action », p. 97-106 in : *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet* / sous la direction de Marie-Pierre Julien et Jean-Pierre Warnier, Paris, L'Harmattan, 1999.

HOUSEMAN (Michael), « Le tabou du lapin chez les marins. Une spéculation structurale », *Ethnologie française*, XX, N° 2, 1990, p. 125-142.

IVANOFF (Jacques), *Moken : les naufragés de l'histoire. Une société de nomades marins de l'archipel des Mergui,* Th. 3e c. : Ethnologie : Paris, EHESS : 1988.

- « Les femmes moken : entre terre et mer », *Anthropologie maritime*, N°4, 1992, 139-152.
- « Les mythes s'adaptent-ils ? Tradition et innovation mythologique chez les Austronésiens de Birmanie et de Thaïlande », *Technique & culture*, N° 43-44, 2004, p. 235-260.

IZARD (Michel), « Culture », p. 190-192 in *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie /* sous la direction de Pierre Bonte et Michel Izard, Paris, PUF, 1992 [1991].

- « Méthode ethnographique », p. 470-474 in : *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie /* sous la direction de Pierre Bonte et Michel Izard, Paris, PUF, 1992 [1991].

JORION (Paul), *Les pêcheurs d'Houat. Anthropologie économique*, Paris, Hermann, 1983.

- « Hommes, femmes et " l'intérêt supérieur du ménage " à la petite pêche », *Terrain*, N° 12, 1989, p. 67-79.

JOSSO (Stéphanie), « La figure d'Éric Tabarly et le développement de la plaisance française. Naissance et évolution d'un mythe », *Montagnes Méditerranéennes*, N° 22, 2005, p. 61-67.

- « Passer de la terre à la mer : le cas du voilier habitable au port de plaisance », p. 177-189 in : *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires* / sous la direction de Nicolas Bernard, Rennes, PUR, 2005.

JULIEN (Marie-Pierre), « Des " techniques du corps " à la synthèse corporelle : mises en objets », p. 15-27 in *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet* / sous la direction de Marie-Pierre Julien et Jean-Pierre Warnier, Paris, L'Harmattan, 1999.

JULIEN (Marie-Pierre), ROSSELIN (Céline), *La culture matérielle*, Paris, La Découverte, 2005.

- « Culture matérielle incorporée et processus d'identification. Navigateurs de compétition et croisiéristes " bord à bord " », p. 75-91 in : *Corps en société*, Poitiers, ICoTEM, MSHS, 2006.

JUNG (Carl-Gustave), *L'homme à la découverte de son âme,* Genève, Ed. du Mont-Blanc, 1962 [1946].

KAJ (Noschis), « Identité et habitat : une méthodologie psychosociologique », *Cahiers internationaux de Sociologie*, vol. LXXII, 1982, p. 33-54.

KAJAJ (Khalid), « L'architecte et le " populaire " ou le projet urbain à l'épreuve de la valeur d'usage », p. 269-285 in : *Cultures et habitats. Douze contributions à une ethnologie de la maison* / sous la direction de Pierre Erny, Paris, L'Harmattan, 1999.

KALAORA (Bernard), « À la conquête de la pleine nature », *Ethnologie française*, vol. XXXI, N° 4, 2001, p. 591-597.

KAUFMANN (Jean-Claude), *La chaleur du foyer. Analyse du repli domestique*, Paris, Méridiens Klincksieck, 1988.
- *La trame conjugale. Analyse du couple par son linge*, Paris, Nathan, 1992.
- « Portes, verrous et clés : les rituels de fermeture du chez-soi », *Ethnologie française*, XXVI, N° 2, 1996, p. 280-288.
- *Sociologie du couple*, Paris, PUF, 2004 [1993].
- *L'entretien compréhensif,* Paris, Nathan, 2001 [1996].

KNIBIEHLER (Yvonne), FOUQUET (Catherine), *L'histoire des mères du Moyen Âge à nos jours*, Paris, Montalba, 1977.

KNIBIEHLER (Yvonne), *Les pères aussi ont une histoire…,* Paris, Hachette, 1987.
- *La révolution maternelle. Femmes, maternité, citoyenneté depuis 1945*, Paris, Perrin, 1997.
- « La maternité en démocratie », p. 11-20 in : *Maternité et parentalité* / sous la direction de Yvonne Kniebiehler et Gérard Neyrand, Rennes, ENSP, 2004.
- *Qui gardera les enfants ? Mémoires d'une féministe iconoclaste*, Paris, Calmann-Lévy, 2007.

KOECHLIN (Bernard), *Les Vezo du sud-ouest de Madagascar. Contribution à l'étude de l'éco-système de semi-nomades marins*, Paris, Mouton & Co, Ecole Pratique des Hautes Etudes, 1975.

KOFMAN (Eléonore), « Pour une théorie féministe de l'Etat : contradictions, complexités et confusions », p. 25-36 in : *Le sexe des politiques sociales* / sous la direction de Arlette Gautier et Jacqueline Heinen, Paris, Côté-femmes éditions, 1993.

KUHN (Thomas), *La structure des révolutions scientifiques*, Paris, Flammarion, 1983 [1962].

KUHNE (Joëlle), « Une habitation fantôme : le bateau pousseur », p. 233-247 in : *Cultures et habitats. Douze contributions à une ethnologie de la maison* / sous la direction de Pierre Erny, Paris, L'Harmattan, 1999.

LACOMBE (Philippe), MOULIN (Caroline), *La désaffection entre les filles et la voile ou la fonction du sport dans le processus de construction des identités féminines à l'adolescence*, Brest, Université de Bretagne Occidentale, 2004.

La maison. Espaces et intimités : Actes du colloque de Paris, novembre 1985 / sous la direction de Monique Eleb-Vidal et Anne Debarre-Blanchard, Paris, Presses de l'Ecole d'Architecture Paris-Villemenin, 1986.

LAMAISON (Pierre), LEVI-STRAUSS (Claude), « La notion de maison. Entretien avec Claude Lévi-Strauss », *Terrain*, N° 9, p. 34-39, 1987.

La maritimité aujourd'hui / sous la direction de Françoise Péron et Jean Rieucau, Paris, l'Harmattan, 1996.

La navigation de plaisance et le droit / Association française du droit maritime, Paris, Litec, 1987.

LAPLANCHE (Jean), PONTALIS (J.-B.), « Topique », p. 484-489 in : *Vocabulaire de la psychanalyse* / sous la direction de Daniel Lagache, Paris, PUF, 1967.

LAPLANTINE (François), *La description ethnographique,* Paris, Nathan, 2002 [1996].
- « Penser ensemble l'architecture et la nature : le patrimoine », p. 9-66 in : *Architecture et nature. Contribution à une anthropologie du patrimoine,* Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1996.
- *Je, nous et les autres*, Paris, Le Pommier, 1999.
- « L'anthropologie genre métis », p. 143-152 in : *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive. Nouveaux terrains, nouvelles pratiques, nouveaux enjeux* / sous la direction de Christian Ghasarian, Paris, Armand Colin, 2002.
- *De tout petits liens*, s. l., Mille et une nuits, 2003.
- « Suspens de sens », *Espaces et sociétés*, 2003, N° 113/114, p. 21-37.

- *Le social et le sensible. Introduction à une anthropologie modale*, Paris, Téraèdre, 2005.
- *Le sujet. Essai d'anthropologie politique*, Paris, Téraèdre, 2007.

LAPLANTINE (François), NOUSS (Alexis), *Le Métissage*, Paris, Flammarion, 1997.

LA PRADELLE (Michèle de), « La ville des anthropologues », p. 45-52 in : *La ville et l'urbain : l'état des savoirs* / sous la direction de Thierry Paquot, Michel Lussault et Sophie Body-Gendrot, Paris, La Découverte, 2000.

La sociologie française contemporaine / sous la direction de Jean-Michel Berthelot, Paris, PUF/Quadrige, 2003 [2000].

LATOUR (Bruno), *Nous n'avons jamais été modernes. Essai d'anthropologie symétrique*, Paris, La Découverte & Syros, 1997 [1991].

- « Lettre à mon ami Pierre sur l'anthropologie symétrique », *Ethnologie française*, XXVI, N° 1, 1996, p.32-37.

L'autre maison. La « résidence secondaire », refuge des générations / sous la direction de Françoise Dubost, Paris, Autrement, 1998.

L'avènement des loisirs, 1850-1960 / sous la direction d'Alain Corbin, Paris, Aubier / Rome, Laterza, 1995.

L'Ecole de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine / sous la direction de Yves Grafmeyer et Isaac Joseph, Paris, Flammarion, 2004 [1979].

L'entretien dans les sciences sociales / sous la direction d'Alain Blanchet, Paris, Dunod, 1985.

La ville et l'urbain : l'état des savoirs / sous la direction de Thierry Paquot, Michel Lussault et Sophie Body-Gendrot, Paris, La Découverte, 2000.

LAWRENCE (Roderick J.), « L'espace domestique : typologie et vécu », p. 55-75 in : *Cahiers internationaux de Sociologie*, LXXII, 1982.

LE BARS (Cécile), *« Ensemble-séparés ». Les carrières des navigatrices de course au large à l'épreuve du genre,* Th. 3e c. : Sociologie : Brest, Université de Bretagne Occidentale : 2009.

LE BOT (Jean), « Bateaux, hommes et femmes de Cancale au temps de la voile », *Ethnologie française*, IX, N° 2, 1979, p. 113-130.

LE COUÉDIC (Daniel), « Une architecture sous influences », *Communications*, N° 77, 2005, p. 39-59.

LE GOFF (Olivier), *L'invention du confort. Naissance d'une forme sociale*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1994.

Le Grand Robert de la langue française / sous la direction d'Alain Rey, Paris, Dictionnaires Le Robert, 2001.

Le livre maritime au siècle des Lumières : édition et diffusion des connaissances maritimes (1750-1850) : Actes du colloque de Brest, 15-16 novembre 2002 / textes réunis par Annie Charon, Thierry Claerr et François Moureau, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2005.

LE MINOR (Loic), « Comment La Rochelle est devenue le plus grand port de plaisance d'Europe de la façade Atlantique ? », *Montagnes Méditerranéennes*, N° 22, 2005, p. 121-127.

Le Patrimoine maritime. Construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens : colloque international « Patrimoine maritime 2000 », tenu à Brest du 10 au 13 juillet 2000 / sous la direction de Françoise Péron, Rennes, PUR, 2002.

Le Petit Larousse, « Folklore », Paris, Larousse/Bordas, 1998.

LE ROY (Nicolas), « Du bon usage de sportifs "exemplaires" dans la fabrication politique de nouvelles identités : Olivier de Kersauson préfigurateur d'un brestois entrepreneur et singulier », *Montagnes Méditerranéennes*, N° 22, 2005, p. 47-53.

Le sexe des politiques sociales / sous la direction de Arlette Gautier et Jacqueline Heinen, Paris, Côté-femmes éditions, 1993.

LE WITA (Béatrix), *Ni vue, ni connue. Approche ethnographique de la culture bourgeoise*, Paris, MSH, 1995 [1988].

LEFEBVRE (Henri), *La révolution urbaine*, Paris, Gallimard, 1970.

LÉGER (Jean-Michel), « Architectes et sociologues, des hommes de bonne volonté », *Communications*, N° 73, 2002, p. 125-148.

LÉGER (Jean-Michel), DECUP-PANNIER (Benoîte), « La famille et l'architecte : les coups de dés des concepteurs », *Espaces et sociétés*, N° 120-121, 2005, p. 15-44.

LEMONNIER (Pierre), « Et pourtant ça vole ! L'ethnologie des techniques et les objets industriels », *Ethnologie française*, XXVI, N°1, 1996, p. 17-31.

- « Technique (système) », p. 697-698 in : *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie* / sous la direction de Pierre Bonte et Michel Izard, Paris, PUF, 1991.

LENCLUD (Gérard), « Symbolisme », p. 688-691, in : *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie* / sous la direction de Pierre Bonte et Michel Izard, Paris, PUF, 1991.

- « Le grand partage ou la tentation ethnologique », p. 9-37 in : *Vers une ethnologie du présent* / sous la direction de Gérard Althabe, Daniel Fabre et Gérard Lenclud, Paris, MSH, 1992.

LENDREVIE (Jacques), LINDON (Denis), *Mercator. Théorie et pratique du marketing*, Paris, Dalloz, 1997 [5ème édition].

LEPOITTEVIN (Lucien), *La maison des origines. Essai de critique anthropologique*, Paris, Masson, 1996.

LEROI-GOURHAN (André), *L'homme et la matière*, Paris, Albin Michel, 1971 [1943].

- *Milieu et techniques*, Paris, Albin Michel, 1973 [1945].

LES CARNETS DES STAPS, *La démocratisation du nautisme*, N° 4, Brest, UBO, 2002/2003.

Les faits du logis / sous la direction de Daniel Welzer-Lang et Laurette Wittner, Lyon, Aléas, 1996.

Les loisirs sur l'eau. Histoire de la plaisance en France, 1640-1940 : exposition du Musée de la Marine, Palais Chaillot, du 17 novembre 1978 au 28 janvier 1979 / Musée de la Marine, Paris, 1979.

LEVI-STRAUSS (Claude), *Tristes tropiques*, Paris, Plon, Collection Terre humaine, 1955.

L'Homme et la société, Anthropologie de l'espace habité, N° 104, Paris, L'Harmattan, 1992.

LIARDET (Anne), « Toujours ramener le bateau au port », *Ethnologie française*, XXXVI, N° 4, 2006.

Logement et habitat : l'état des savoirs / sous la direction de Marion Segaud, Catherine Bonvalet, Jacques Brun, Paris, La Découverte, 1998.

LOSONCZY (Anne-Marie), « De l'énigme réciproque au co-savoir et au silence. Figures de la relation ethnographique », p. 91- 102 in : *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive. Nouveaux terrains, nouvelles pratiques, nouveaux enjeux* / sous la direction de Christian Ghasarian, Paris, Armand Colin, 2002.

LUCCHINI (Laurent), « Le navire et les navires », p. 11-42 in : *Le navire en droit international* : *colloque de Toulon, 30 mai-1er juin 1991* / Société française pour le droit international, Paris, A. Pedone, 1992.

MAFFESOLI (Michel), *Du nomadisme. Vagabondages initiatiques*, s. l., Le Livre de poche, 1997.

MALINOWSKY (Bronislaw), *Les Argonautes du Pacifique occidental*, Paris, Gallimard, 1989 [1922].

MALLÉ (Marie-Pascale), « L'inventaire de l'habitat rural, un exemple : les Hautes-Alpes », p. 59-65 in : *Habitat et espace dans le monde rural. Stage de Saint-Riquier, mai 1986*, Paris, Maison des sciences de l'homme, 1988.

MANDIN (François), RAVENEAU (Gilles), « Quand la pratique sportive croise le droit », *Ethnologie française*, XXXVI, N° 4, 2006, p. 669-676.

Marketing études. Le guide des études marketing / sous la direction de François Rouffiac, s. l., Editions Françaises du Marketing, 1999.

MARTIN (Olivier), *Sociologie des sciences*, Paris, Nathan, 2000.

MARTIN-FUGIER (Anne), « Les rites de la vie privée bourgeoise », p. 193-261 in : *Histoire de la vie privée. T. 4 - De la Révolution à la Grande Guerre* / sous la direction de Philippe Ariès et Georges Duby, Paris, Seuil, 1987.

Matière à politique. Le pouvoir, les corps et les choses / sous la direction de Jean-François Bayart et Jean-Pierre Warnier, Paris, Karthala, 2004.

MAUSS (Marcel), *Manuel d'ethnographie*, Paris, Payot, 1947.

- « Les techniques du corps », p. 365-386 in : *Sociologie et anthropologie*, Paris, PUF, 1991 [1950].
- « Essai sur les variations saisonnières des sociétés Eskimos. Etude de morphologie sociale », p. 389-475 in : *Sociologie et anthropologie*, Paris, PUF, 1991 [1950].

MICHOT (Thierry), « Loisirs nautiques. Essai de construction des styles de pratiques », *Cahier espaces*, N° 35, 1994, p. 33-39.

- « Le champ des pratiquants de la plaisance : stabilité des habitus », p. 167-176 in : *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires* / sous la direction de Nicolas Bernard, Rennes, PUR, 2005.

MOHIA (Nadia), *Ethnologie et psychanalyse. L'autre voie anthropologique*, Paris, L'Harmattan, 1995.

- *L'expérience de terrain :* Pour une approche relationnelle dans les sciences sociales, Paris, La Découverte, 2007.

MOLEY (Christian), *L'architecture du logement. Culture et logiques d'une norme héritée*, Paris, Economica, 1998.

MONDARDINI MORELLI (Gabriella), « Doux " hommes de terre ". Le statut des femmes dans certaines communautés maritimes italiennes », *Anthropologie maritime*, N°4, 1992, p. 171-180.

MUCCHIELLI (Alex), « Approche compréhensive », p. 29-33 in : *Dictionnaire des méthodes qualitatives en sciences humaines et sociales* / sous la direction d'Alex Mucchielli, Paris, Armand Colin / Masson, 1996.

- « Approche empathique », p. 55-56 in : *Dictionnaire des méthodes qualitatives en sciences humaines et sociales*, Paris, Armand Colin / Masson, 1996.

NEYRAND (Gérard), « La reconfiguration contemporaine de la maternité », p. 21-38 in : *Maternité et parentalité* / sous la direction de Yvonne Kniebiehler et Gérard Neyrand, Rennes, ENSP, 2004.

Objets & Mémoires / sous la direction de Octave Debary et Laurier Turgeon, Paris, Maison des sciences de l'homme / Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2007.

PARAVICINI (Ursula), « Les deux versants de l'intimité domestique. Rôle des femmes et incidences spatiales du XIX^{ème} au XX^{ème} siècle », p. 285-314 in : *La maison. Espaces et intimités* / sous la direction de Monique Eleb-Vidal et Anne Debarre-Blanchard, Paris, Presses de l'Ecole d'Architecture Paris-Villemenin, 1986.

PASSERINI (Luisa), « Société de consommation et culture de masse », p. 433-454 in : *Histoire des femmes en Occident. T. 5 - Le XX^{e} siècle* / sous la direction de Françoise Thébaud, Paris, Perrin, 2002 [1992].

PAUL-LEVY (Françoise), SEGAUD (Marion), *Anthropologie de l'espace,* Paris, Centre Georges Pompidou / Centre de Création Industrielle, 1983.

PELLETIER (Marc), *La voile en habitable : « un » sport ? Etude comparée des entraînements d'hiver à La Trinité-sur-mer et au Crouesty*, Mémoire de DEA : Sociologie : Université de Nantes : 2003.

PENEFF (Jean), *La méthode biographique. De l'école de Chicago à l'histoire orale*, Paris, A. Colin, 1990.
- *L'hôpital en urgence. Etude par observation participante*, Paris, Métailié, 1992.

PENIN (Nicolas), « Le sexe du risque », *Ethnologie française*, XXXVI, N° 4, 2006, p. 651-658.

PERETZ (Henri), *Les méthodes en sociologie : l'observation*. Paris, La Découverte & Syros, 2004 [1998].

PÉRON (Françoise), « La renaissance de la navigation sur d'anciens bateaux de travail pour le loisir », p 135-149 in : *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires* / sous la direction de Nicolas Bernard, Rennes, PUR, 2005.

PERROT (Martyne), « Le corps et la maison. Hygiène, propreté, commodité, confort », *Ethnologie française*, T. 11, N° 1, 1981, p. 8-13.

PERROT (Michelle), « Figures et rôles », p. 121-185 in : *Histoire de la vie privée. T. 4 - De la Révolution à la Grande Guerre* / sous la direction de Philippe Ariès et Georges Duby, Paris, Seuil, 1987.

PERROT (Michelle), « Manières d'habiter », p. 307-323 in : *Histoire de la vie privée. T. 4 - De la Révolution à la Grande Guerre* / sous la direction de Philippe Ariès et Georges Duby, Paris, Seuil, 1987.
- « Sortir », p. 539-574 in : *Histoire des femmes en Occident. T. 4 - Le XIX^{e} siècle* / sous la direction de Geneviève Fraisse et Michelle Perrot, Paris, Perrin, 2002 [1991].

PERROT (Philippe), « De l'apparat au bien-être : les avatars d'un superflu nécessaire », p. 31-50 in : *Du luxe au confort* / sous la direction de Jean-Pierre Goubert, Paris, Belin, 1988.
- *Le luxe. Une richesse entre faste et confort, XVII^{e}-XIX^{e} siècle*, Paris, Seuil, 1995.

PEZEU-MASSABUAU (Jacques), « Le bien-être, de l'inconfort à l'anticonfort », *Communications*, N° 73, 2002, p. 73-94.

PICARD (Dominique), *Les rituels du savoir-vivre*, Paris, Seuil, 1995.

PINÇON (Michel), PINÇON-CHARLOT (Monique), *Sociologie de la bourgeoisie*, Paris, La Découvete & Syros, 2003 [2000].

PINSON (Daniel), « L' "usager " de la ville », p. 233-243 in : *La ville et l'urbain : l'état des savoirs* / sous la direction de Thierry Paquot, Michel Lussault et Sophie Body-Gendrot, Paris, La Découverte, 2000.
- « De la maison-mon(a)de à la ville-maison », *Communications*, N° 73, 2002, p. 217-231.

POCIELLO (Christian), « La force, l'énergie, la grâce, les réflexes. Le jeu complexe des dispositions culturelles et sportives », p. 171-237 in : *Sports et société. Approche socio-culturelle des pratiques* / sous la direction de Christian Pociello, Paris, Vigot, 1981.
- *Les cultures sportives. Pratiques, représentations et mythes sportifs*, Paris, PUF, 1995.

POPPER (Karl R.), *La logique de la découverte scientifique*, Paris, Payot, 1973 [1959].

PORTER (Roy), « Les Anglais et les loisirs », p. 21-54 in : *L'avènement des loisirs, 1850-1960* / sous la direction d'Alain Corbin, Paris, Aubier / Rome, Laterza, 1995.

POULAIN (France), POULAIN (Elisabeth), *L'esprit du camping,* Le Coudray-Macouard, Cheminements, 2005.

PROST (Antoine), « Frontières et espaces du privé », p. 15-153 in : *Histoire de la vie privée. T. 5. - De la Première Guerre mondiale à nos jours* / sous la direction de Philippe Ariès et Georges Duby, Paris, Seuil, 1987.

PUECH (Isabelle), « Le non-partage du travail domestique », p. 176-183 in : *Femmes, genre et sociétés : l'état des savoirs* / sous la direction de Margaret Maruani, Paris, La Découverte, 2005.

RADKOWSKI (Georges-Hubert de), *Anthropologie de l'habiter. Vers le nomadisme*, Paris, PUF, 2002 [1963-1968].
RAPOPORT (Amos), *Pour une anthropologie de la maison*, Paris, Dunod, 1972 [1969].
RAUCH (André), *Vacances et pratiques corporelles*, Paris, PUF, 1988.
RAVENEAU (Gilles), « La plongée sous-marine, entre neutralisation du risque et affirmation de la sécurité », *Ethnologie française*, XXXVI, N° 4, 2006, p. 613-623.
RAVENEAU (Gilles), SIROST (Olivier), « Présentation », p. 3 in : *Colloque international Anthropologie des abris de loisirs*, Université de Paris X - Nanterre, laboratoire d'Ethnologie et de Sociologie comparative, 25-27 octobre 2006, Actes en cours de publication.
REMY (Jean), « Dédoublement des espaces sociaux et problématiques de l'habitat », p. 315-345 in : *D'une maison l'autre. Parcours et mobilités résidentielles* / sous la direction de Philippe Bonnin et Roselyne de Villanova, Grane, Créaphis, 1999.
REMY (Jean), VOYÉ (Liliane), *La ville et l'urbanisation : modalités d'analyse sociologique*, Gembloux, J. Duculot, 1974.
RENARD (Anne), *L'immatriculation du navire en droit français,* Mémoire de DESS : Droit Maritime et des transports : Université de Droit, d'Economie et des Sciences : Aix-Marseille : 2005.
RETIÈRE (Dorothée), *Les bassins de plaisance. Structuration et dynamiques d'un territoire. Etude comparative Mor Bras (France) – Solent (Grande-Bretagne)*, Th. 3e c. : Géographie : Brest : 2003.
- « Dynamique et structuration des bassins de plaisance », p. 49-60 in : *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires* / sous la direction de Nicolas Bernard, Rennes, PUR, 2005.

REY (Jean-François), « Altérité », p. 4-7 in : *Dictionnaire de l'altérité et des relations culturelles* / sous la direction de Gilles Ferréol et Guy Jucquois, Paris, Armand-Colin, 2003.
RICHARD (Philippe), « Une esquisse de réflexion méthodologique. Le mobilier régional français », *Ethnologie française*, XV, N° 3, 1985, p. 235-241.
RIEUCAU (Jean), « Les navigateurs circum-terrestres au départ des ports de plaisance languedociens », p. 254-271 in : *Le Languedoc, le Roussillon et la mer (des origines à la fin du XXe siècle) : actes du colloque de Sète, 8-10 juin 1990, Vol. 2* / sous la direction de Jean Rieucau et Gérard Choly, Paris, L'Harmattan, 1992.
RIOUX (Jean-Pierre), *La révolution industrielle*, Paris, Seuil, 1989 [1971].
RIVIÈRE (Claude), « Pour une théorie du quotidien ritualisé et présentation des contributions », *Ethnologie française*, XXVI, N° 2, 1996, p. 229-238.
ROBIC (Marie-Claire), « Rencontres et voisinages de deux disciplines », *Ethnologie française*, XXXIV, N° 4, 2004, p. 581-590.
RODIERE (René), DU PONTAVICE (Emmanuel), *Droit maritime*, Paris, Dalloz, 1997 [12ème ed.].
ROGERS (Carl), KINGET (G. Marian), *Psychothérapie et relations humaines*, Louvain, Publications Universitaires, 1973.
ROSSELIN (Céline), « Entrée, entrer. Approche anthropologique d'un espace du logement », *Espaces et sociétés*, N° 78, 1994, p. 83-96.
- *Habiter une pièce, une ethnographie des espaces par la culture matérielle*, Th. 3ème c. : Ethnologie : Université de Paris V- René Descartes : 1998.
- « Si tu vas un peu brusquement, tu te cognes contre l'armoire ! », p. 107-117 in : *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet* / sous la direction de Marie-Pierre Julien et Jean-Pierre Warnier, Paris, L'Harmattan, 1999.

- « L'observation des pratiques habitantes dans les logements d'une seule pièce. De la catégorisation *a priori* à la construction des espaces », *Communications*, N° 73, 2002, p. 95-111.

SANSOT (Pierre) et *al.*, *L'espace et son double. De la résidence secondaire aux autres formes secondaires de la vie sociale*, Paris, Ed. du Champ urbain, 1978.

SARDOU (Christophe), *Les déterminants de la pratique de loisir sportif. Le cas de la plaisance à Marseille*, Th. 3e c. : Sociologie : Marseille : 1995.

SCHLANGER (Nathan), « Piaget et Leroi-Gourhan. Deux conceptions biologiques des connaissances et des techniques », p. 165-183 in : *Dans le sillage des techniques. Hommage à Robert Cresswell* / sous la direction de Jean- Luc Jamard, Anie Montigny et François-René Picon, Paris, L'Harmattan, 1999.

SCHWARTZ (Olivier), « Postface : l'empirisme irréductible », p. 265-305 in : *Le Hobo. Sociologie du sans-abri* / Nels Anderson [1923], Paris, Nathan, 1993.

SCOTT (Joan W.), *La citoyenne paradoxale. Les féministes françaises et les droits de l'homme*, Paris, Albin Michel, 1998 [édition américaine en 1996].

- *Parité ! L'universel et la différence des sexes*, Paris, Albin Michel, 2005.

SEGALEN (Martine), « La révolution industrielle : du prolétaire au bourgeois », p. 487-532 in : *Histoire de la famille. T. 3 - Le choc des modernités* / sous la direction de André Burguière, Christiane Klapisch-Zuber, Martine Segalen et Françoise Zonabend, Paris, Armand Colin, 1986.

- « La parenté : des sociétés " exotiques " aux sociétés modernes », p. 175-193 in : *Vers une ethnologie du présent* / sous la direction de Gérard Althabe, Daniel Fabre et Gérard Lenclud, Paris, MSH, 1992.
- *Rites et rituels contemporains*, Paris, Nathan, 1998.
- *Sociologie de la famille*, Paris, Armand Colin, 2004 [2000].

SEGALEN (Martine), BROMBERGER (Christian), « L'objet moderne : de la production sérielle à la diversité des usages », *Ethnologie française*, XXVI, N°1, 1996, p. 5-16.

SEGALEN (Martine), LE WITA (Béatrix), « Éditorial », p. 11-23 in : *Chez-soi. Objets et décors : des créations familiales ?* / sous la direction de Martine Segalen et Béatrix Le Wita, Paris, Autrement, 1993.

- « Les vertus de l'intérieur », p . 30-50 in : *Chez-soi. Objets et décors : des créations familiales ?* / sous la direction de Martine Segalen et Béatrix Le Wita, Paris, Autrement, 1993.

SEGAUD (Marion), *Anthropologie de l'espace. Habiter, fonder, distribuer, transformer*, Paris, Armand Colin, 2007.

Sexe relatif ou sexe absolu ? De la distinction de sexe dans les sociétés / sous la direction de Catherine Alès et Cécile Barraud, Paris, MSH, 2001.

SIMON (Jean-François), *Tiez, le paysan breton et sa maison. T. 1 - Le Léon*, Douarnenez, Ed. de l'Estran, 1982.

- « Lumière solaire et foyers bretons : de la cahute sans jour à la cuisine ensoleillée », p. 61-80 : in *Feux et foyers en Bretagne*, Kreiz N° 18, Brest, Centre de Recherche Bretonne et Celtique, 2004.
- « La place du *loch* dans l'exploitation agricole traditionnelle de Basse-Bretagne. Organisation structurelle et analyse structurale », P. 367-376 in : *La maison rurale en pays d'habitat dispersé de l'antiquité à nos jours : actes du colloque de Rennes, 29-30-31 mai 2002* / sous la direction de Annie Antoine, Martine Cocaud et Daniel Pichot, Rennes, PUR, 2005.
- « Treuzoù : le " seuil ", passage et limite. Approche et ethnologie d'un entre-deux : l'entrée de la maison bretonne », p. 341-348 in : *Maisons paysannes en Europe occidentale XVe-XXIe siècles* / sous la direction de Jean-René Trochet, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2008.

SINEAU (Mariette), « Droit et démocratie », p. 631-665 in : *Histoire des femmes en Occident. T. 5 - Le XX^e siècle* / sous la direction de Françoise Thébaud, Paris, Perrin, 2002 [1992].
SINGLY (François de), *Sociologie de la famille contemporaine,* Paris, Armand Colin, 2005 [1993].
SIROST (Olivier), « Camper ou l'expérience de la vie précaire au grand air », *Ethnologie française,* XXXI, N° 4, 2001, p. 581-589.
- « Les débuts du camping en France : du vieux campeur au village de toile », *Ethnologie française,* XXXI, N° 4, 2001, p. 607-620.
- « Habiter en camping ou l'art de se nicher dans le paysage », *Communications,* N° 73, 2002, p. 49-64.

SMITH (Pierre), « Rite », p. 630-633 in : *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie* / sous la direction de Pierre Bonte et Michel Izard, Paris, PUF, 1992.
SOHN (Anne-Marie), « Entre deux guerres. Les rôles féminins en France et en Angleterre », p. 165-195 in : *Histoire des femmes en Occident. T. 5 - Le XX^e siècle* / sous la direction de Françoise Thébaud, Paris, Perrin, 2002 [1992].
STÉBÉ (Jean-Marc), *Architecture, urbanistique et société. Idéologies et représentations dans le monde urbain. Hommage à Henri Raymond,* Paris, l'Harmattan, 2001.
TASSEL (Yves), « Livre 4 – Droit maritime privé », p. 207-383 in : *Droits maritimes. T. 1 – Mer, navire et marins* / sous la direction de J.-P. Hesse et *al.*, Lyon et Paris, Juris service, 1995.
TAYLOR (Anne-Christine), « Ethnie », p. 242-244 in : *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie /* sous la direction de Pierre Bonte et Michel Izard, Paris, PUF, 1991.
Techniques & culture, Efficacité technique, efficacité sociale, N° 40, 2002.
THÉBAUD (Françoise), « Dix ans plus tard », p. 7-58 in : *Histoire des femmes en Occident Occident. T. 5 - Le XX^e siècle* / sous la direction de Françoise Thébaud, Paris, Perrin, 2002 [1992].
- « La Grande Guerre. Le triomphe de la division sexuelle », p. 85-144 in : *Histoire des femmes en Occident. T. 5 - Le XX^e siècle* / sous la direction de Françoise Thébaud, Paris, Perrin, 2002 [1992].
- *Écrire l'histoire des femmes et du genre*, Paris, ENS, 2007 [1998].

THÉRY (Irène), « L'énigme de l'égalité. Mariage et différence des sexes dans *À la recherche du bonheur* », *Esprit,* N° 252, 1999, p. 128-147.
- « Dynamique d'égalité de sexe et transformation de la parenté », p. 159-166 in : *Femmes, genre et sociétés : l'état des savoirs* / sous la direction de Margaret Maruani, Paris, La Découverte, 2005.
- *La distinction de sexe. Une nouvelle approche de l'égalité*, Paris, Odile Jacob, 2007.
- « Pour une anthropologie comparative de la distinction de sexe », p. 15-43 in : *Ce que le genre fait aux personnes* / sous la direction de Irène Théry et Pascale Bonnemère, Paris, Ecole des Hautes Etudes En Sciences Sociales, 2008.

TIXIER (Jean-Max), *Le cabanon,* s. l., Jeanne Laffite, 1994.
TOFFIN (Gérard), « Les champs croisés de l'ethno-architecture. Du monde indo-Himalayen à l'europe occidentale », *Diogène,* N° 166, 1994, p. 21-42.
URBAIN (Jean-Didier), *L'idiot du voyage. Histoires de touristes*, Paris, Payot, 2002.
- « Du mythe à la manière. Résider selon Robinson en son île », *Communications,* N° 73, 2002, p. 65-72.

VALADE (Bernard), « De l'explication dans les sciences sociales : holisme et individualisme », p. 357-405 in : *Epistémologie des sciences sociales* / sous la direction de Jean-Michel Berthelot, Paris, PUF, 2001.
VAN GENNEP (Arnold), *Les rites de passage*, Paris, Picard, 1981 [1909].

VERGÉ-FRANCESCHI (Michel), *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, Robert Laffont, 2002.

VIGARELLO (Georges), « Confort et hygiène en France au XIX^e^ siècle », p. 51-64 in : *Du luxe au confort* / sous la direction de Jean-Pierre Goubert, Paris, Belin, 1988.

- « Hygiène du corps et travail des apparences », p. 299-312 in : *Histoire du corps. T. 2 – De la Révolution à la Grande Guerre* / sous la direction d'Alain Corbin, Paris, Seuil, 2005.

VIGARELLO (Georges), HOLT (Richard), « Le corps travaillé. Gymnastes et sportifs au XIX^e^ siècle », p. 313-377 in : *Histoire du corps. T. 2 – De la Révolution à la Grande Guerre* / sous la direction d'Alain Corbin, Paris, Seuil, 2005.

VILLARET (Sylvain), DELAPLACE (Jean-Michel), « La *Méthode Naturelle* de Georges Hébert ou " l'école naturiste " en éducation physique (1900-1939) », *STAPS*, N° 63, 2003, p. 29-44.

VILLENEAU (Jacques), « La responsabilité du propriétaire de navire de plaisance à l'égard de ses invités et de ses coéquipiers », p. 79-81 in : *La navigation de plaisance et le droit* / sous la direction de l'Association française du droit maritime, Paris, Litec, 1987.

VOGELEISEN (Denise), « La péniche, une maison flottante », p. 209-232 in : *Cultures et habitats. Douze contributions à une ethnologie de la maison* / sous la direction de Pierre Erny, Paris, L'Harmattan, 1999.

WAHNICH (Sophie), *Les émotions, la Révolution française et le présent. Exercices pratiques de conscience historique*, Paris, CNRS, 2009.

WARNIER (Jean-Pierre), « Conclusion : le sujet comme roue d'engrenage », p. 135-142 in : *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet* / sous la direction de Marie-Pierre Julien et Jean-Pierre Warnier, Paris, L'Harmattan, 1999.

- *Construire la culture matérielle. L'homme qui pensait avec ses doigts*, Paris, PUF, 1999.
- « Introduction. Pour une praxéologie de la subjectivation politique », p. 7-31 in : *Matière à politique. Le pouvoir, les corps et les choses* / sous la direction de Jean-François Bayart et Jean-Pierre Warnier, Paris, Karthala, 2004.
- *La mondialisation de la culture*, Paris, La Découverte, 2007 (1999).

WATEAU (Fabienne), *Organisation sociale et représentation de l'espace chez les mariniers de Conflans Sainte-Honorine*, Mémoire de maîtrise : Ethnologie : Université de Paris X : Nanterre : 1987.

- « Gens de l'eau. Structure familiale de la batellerie artisanale du Nord de la France », *Ethnologie française*, XIX, N° 4, 1989, p. 350-361.

WELZER-LANG (Daniel), « L'homme absent de l'espace domestique ou de la recherche sur l'espace domestique ? Ou comment l'interaction chercheur-e/terrain a constitué un biais majeur dans l'étude sur les manières d'habiter l'espace domestique », p. 31-83 in : *Les faits du logis* / sous la direction de Daniel Welzer-Lang et Laurette Wittner, Lyon, Aléas, 1996.

WILLEMIN (Véronique), *Maisons mobiles*, Paris, Alternatives, 2004.

WILLIAMS (Patrick), RAZON (Jean-Patrick), « Ethnies minoritaires », p. 244-247 in : *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie* / sous la direction de Pierre Bonte et Michel Izard, Paris, PUF, 1991.

WINNICOTT (Donald W.), *Jeu et réalité*, Paris, Gallimard, 1975 [1971].

ZACOT (François-Robert), *Peuple nomade de la mer. Les Badjos d'Indonésie*, Paris, Pocket, Collection terre humaine Poche, 2009.

ZONABEND (Françoise), « Les recherches sur la France », p. 296-297 in : *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie* / sous la direction de Pierre Bonte et Michel Izard, Paris, PUF, 1991.

SOURCES

A - SOURCES IMPRIMEES

1- OUVRAGES NAUTIQUES

Les ouvrages antérieurs à 1950 ont été consultés au siège de l'association Bateaux traditionnels entre Loire et Gironde, à La Rochelle, au Service historique de la Marine de Brest, à la Bibliothèque municipale de Brest, à la Bibliothèque municipale de Quimper, à la Bibliothèque du musée de la Marine de Paris, au siège du Yacht Club de France, à Paris, au siège du Centre nautique des Glénans, à Paris et à la Bibliothèque nationale de France.

« André Allegre. Un homme de chantier et d'expérience », p. 168-173 in : *La plaisance française à la découverte de ses architectes. Le bateau moderne ou le bateau de caractère vu par 46 architectes* : hors-série N° 19, Bordeaux, Loisirs nautiques, 1985.

« Dominique Presles. Architecte, ingénieur : une antinomie à dépasser », p. 143-149 in : *La plaisance française à la découverte de ses architectes. Le bateau moderne ou le bateau de caractère vu par 46 architectes* : hors-série N° 19, Bordeaux, Loisirs nautiques, 1985.

« G.R.A.A.A.L. Grégoire Dolto. Trois mousquetaires en quête de Graal », p. 84-89 in : *La plaisance française à la découverte de ses architectes. Le bateau moderne ou le bateau de caractère vu par 46 architectes* : hors-série N° 19, Bordeaux, Loisirs nautiques, 1985.

« J.-P. VILLENAVE. Une conception engagée du métier », p. 72-83 in : *La plaisance française à la découverte de ses architectes. Le bateau moderne ou le bateau de caractère vu par 46 architectes* : hors-série N° 19, Bordeaux, Loisirs nautiques, 1985.

« Jean-Marie Finot rime avec Hugo », p. 180-185 in : *La plaisance française à la découverte de ses architectes. Le bateau moderne ou le bateau de caractère vu par 46 architectes* : hors-série N° 19, Bordeaux, Loisirs nautiques, 1985.

« Patrick Roséo, l'homme de l'intérieur », p. 288 in : *La plaisance française à la découverte de ses architectes. Le bateau moderne ou le bateau de caractère vu par 46 architectes* : hors-série N° 19, Bordeaux, Loisirs nautiques, 1985.

« Philippe Briand. Le plus beau métier du monde et le plus ingrat », p. 224-229 in : *La plaisance française à la découverte de ses architectes. Le bateau moderne ou le bateau*

de caractère vu par 46 architectes : hors-série N° 19, Bordeaux, Loisirs nautiques, 1985.

« Philippe Harlé, le battant », p. 108-119 in : *La plaisance française à la découverte de ses architectes. Le bateau moderne ou le bateau de caractère vu par 46 architectes* : hors-série N° 19, Bordeaux, Loisirs nautiques, 1985.

« Titres de conduite», p. 97 in : *Bloc Marine*, Marseille, Interval Editions, 2005.

ALLISY (Daniel), GLIKSMAN (Alain), *30 ans de voiliers avec Voiles et voiliers*, s. l., Michel Lafon Publishing, 2001.

AUBIN (Nicolas), *Dictionnaire de marine contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale avec les règles & proportions qui doivent y être observées. Ouvrage enrichi de figures représentant divers vaisseaux, les principales pièces servant à leur construction, les différens pavillons des nations, les instruments de mathématiques, outils de charpenterie & menuiserie concernant la fabrique avec les diverses fonctions des officiers*, Amsterdam, Jean Covens et Corneille Mortier, 1722.

BARBANSON (Gilles), BESSON (Jean), *Naviguer en solitaire ou en équipage réduit. Une excellente école pour se perfectionner*, Paris, Amphora, 2005.

BONNEFOUX (Pierre-Marie Joseph de), PÂRIS (Edmond), *Le dictionnaire de la Marine à voile*, s.l., Ed. Hier et demain, 1971 [reproduction en fac-sim. de l'éd. de 1848].

BOURDÉ DE VILLEHUET (Jacques), *Manuel des marins ou dictionnaire des termes de marine*, Paris, Barrois l'aîné, 1798.

BOURGUINAT (Pierre-Marie), *Naviguer en équipage réduit ou en solitaire* : hors-série N° 25, Paris, Edition Voiles et voiliers, 2003.

- « Avant-propos », p. 3 in : *Bien skipper son voilier* : hors-série N° 29 / Jean-Louis Guéry, Paris, Ed. Voiles et Voiliers, 2005.

BRASSEY (Lady), *Le tour du monde en famille. Voyage de la famille Brassey dans son yacht Le Sunbeam. Raconté par la mère*, Tours, Alfred Mame et Fils, Editeurs, 1891 [1878].

CAZENAVE (François), PÉRÉTIÉ (Olivier), *Les enfants à bord. Guide de croisière familiale*, Paris, Gallimard, 1981 [1977].

CENTRE NAUTIQUE DES GLENANS, *Cours de navigation des Glénans, T. 2*, Paris, Ed. du Compas, 1962.

- « La vie à bord. Equipage, organisation », p. 43-76 in : *Cours de navigation des Glénans, T. 2*, Paris, Ed. du Compas, 1962.
- *Nouveau Cours de navigation des Glénans*, Paris, Seuil / Ed. du Compas, 1972.
- *La mer vue des Glénans*, Paris, Seuil, 1978
- « La mer libre », p. 195-207 in : *La mer vue des Glénans*, Paris, Seuil, 1978.
- « L'apprentissage de la mer », p. 41-50 in : *La mer vue des Glénans*, Paris, Seuil, 1978.
- « L'esprit de sécurité, mythe de Sisyphe », p. 101-106 in : *La mer vue des Glénans*, Paris, Seuil, 1978.
- *Le Cours des Glénans*, Paris, Seuil, 1990.
- *Le Cours des Glénans*, Paris, Seuil, 2002.
- « La navigation en mer », p. 874-877 in : *Le Cours des Glénans*, Paris, Seuil, 2002.

CHAPMAN (Frederik Henrik), *Architecture navale*, Douarnenez, Le Chasse-Marée-Armen, 1996 [reproduction en fac-sim. de l'éd. de 1768].

CHARCOT (Jean-Baptiste), « Préface », in : *En mer – Impressions et souvenirs* / Virginie Hériot, Paris, Fasquelle, 1933.

CHARPENTIER (Laurent), « Quels desseins pour le design ? Points de vue de cinq designers sur les bateaux de demain. Philippe Starck », *Carré Voiles*, N° 8, 2007, p. 48-49.

CHEVALIER (François), TAGLANG (Jacques), *« VELOX » ex « ZEMAJTEIJ », 1875-1914*, Paris, François Chevalier et Jacques Taglang éditeurs, 1993.

CHEVREUX (C. M.), *Traité de la construction des yachts à voile*, Douarnenez, Chasse-Marée / Armen, 1991 [reproduction en fac-sim. De l'éd. de Paris, Bernard et Cie, 1898].

Connaissance de l'architecture et de la construction navales de plaisance : hors-série N° 1 / sous la direction de Claude Quil, Cenon, Loisirs nautiques, 1981.

CONSEIL SUPERIEUR DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE ET DES SPORTS NAUTIQUES, *Généralités sur la plaisance*, plaquette distribuée au Salon nautique de Paris, 2001.

DARYL (Philippe) [pseudonyme de Paschal Grousset], *Le yacht. Histoire de la navigation maritime de plaisance*, Paris, Ancienne Maison Quantin, Librairies-imprimeries réunies, May et Motteroz, 1890.

DELFOSSE (Dr. André), « Problèmes médicaux de la vie à bord », p. 348-371 in : *Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau, T. 4 – Guide pratique de la vie à bord* / sous la direction de Gérard Borg, Paris, Editions Maritimes et d'Outre-Mer/Robert Laffont, 1977.

DENIAU (Jean-François), *L'Atlantique est mon désert*, Paris, Gallimard, 1996.

DOLIVEUX (Louis), *Les devoirs et les droits des plaisanciers. Réglementation maritime de la plaisance*, Paris, Editions Maritimes et d'Outre-Mer, 1960.

ETIENNE (Jean), *Construis-moi un bateau*, Cenon, Ed. Loisirs nautiques, s.d.

FEDERATION DES INDUSTRIES NAUTIQUES, *Enquête sur le parc français. Synthèse globale. Bateaux de plus et moins de 6 mètres.* Paris, FIN, 2001.

FESSARD (Philippe), VILLENAVE (Jean-Pierre), *Techniques et construction des aménagements intérieurs* : hors-série N° 14, Bordeaux, Ed. Loisirs nautiques, 1982.

GERBAULT (Alain), *Seul à travers l'Atlantique et autres récits*, s.l. Editions Grasset & Fasquelle, 1991 [1924-1932].

GIORGETTI (Franco), *Yacht design. Intérieurs de voiliers de tradition*, Paris, Gallimard, 2001 [1999].

GOULARD (François), « La lettre du Secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer », p. 3 in : *Bloc Marine*, Marseille, Interval Editions, 2005.

GUÉRY (Jean-Louis), *Bien skipper son voilier* : hors-série N° 29, Paris, Ed. Voiles et voiliers, 2005.

GUEZENNEC (Yann) et al., *Le Bourlingueur. De Brest à Redon*, Brest, Le Télégramme, 2007.

GUILLAIN (France), GUILLAIN (Christian), *Le bonheur sur la mer*, Paris, Robert Laffont, 1974.

GUILLAIN (France), *Naviguer avec ses enfants*, Paris, Editions Arthaud, 1985.

- *Les femmes d'abord*, Paris, Arthaud, 1986.

GUTELLE (Pierre), *Architecture du voilier. T. 3 - Construction, gréements, aménagements et équipements*, Cenon, Loisirs nautiques, 1997.

HÉRIOT (Virginie), *Une âme à la mer*, Rennes, Edilarge S.A / Editions Maritimes et d'Outre-Mer, 1992 [1927-1932].

- « Le yachting et la femme », *Le Yacht*, N° hors-série, 1928, p. 17-18.
- *En mer – Impressions et souvenirs*, Paris, Fasquelle, 1933.

HOLM (Ed), *L'Âge d'or du yachting : 1880-1905*, Paris, Anthèse, 2000 [1999].

JANICHON (Gérard), *La sécurité pratique* : hors-série N° 18, Paris, Ed. Voiles et voiliers, 2000.

JONVILLE (Elisabeth), JONVILLE (Yves), *Trois océans pour nous trois. Un homme, une femme, un enfant*, Paris, Arthaud, 1973.

JOHNSON (Peter), *Encyclopédie du yachting*, Paris, Arthaud, 1991 [1989].

KEMP (Dixon), *« Yacht & boat sailing ». Edition française traduite, annotée et augmentée par MM. Boyn & Martinenq. 2ème partie : Navigation à voile et à vapeur*, Paris, E. Bernard et Cie, Imprimeurs-Editeurs, 1896.

KERDREL (Olivier de), *Manuel de l'équipier*, Paris, Editions Maritimes et d'Outre-Mer, 1967.

KERSAUSON (Olivier de), NOLI (Jean), *Fortune de mer*, Paris, Presse de la Cité, 1976.

- *Mémoires salées*, Paris, Robert Laffont, 1985.

La plaisance française à la découverte de ses architectes. Le bateau moderne ou le bateau de caractère vu par 46 architectes : hors-série N° 19, Bordeaux, Loisirs nautiques, 1985.

LAROUSSE (Pierre), *Grand dictionnaire universel du 19ème siècle*, Paris, Larousse, 1876.

LE CARRER (Olivier), *La voile : idées reçues*, Paris, Le Cavalier Bleu, 2004.

LE COSQUER (Marie), PAVANT (Kito de), FOUCRAS (Gilles), *Les Noms de Voiliers*, Aix-en- Provence, Edisud, 2005.

Le parler marin. Dictionnaire illustré de la voile. 1000 définitions. Lexique français-anglais, anglais-français : hors-série N° 16, Paris, Editions Voiles et voiliers, 1999.

LÉRAULT (Dominique), *Petits voiliers, belles croisières* : hors-série N° 31, Paris, Ed. Voiles et voiliers, 2006.

LESCALLIER (Daniel), *Vocabulaire des termes de marine anglais et français en deux parties, orné de planches, avec une explication des figures qui y sont contenues, et des définitions de quelques termes de marine, principalement ceux de gréement*, Paris, Imprimerie Royale, 1777

LESRY-BOURDEAUX (Chantal), *Manuel de l'équipière à bord,* Paris, Editions Maritimes et d'Outre-Mer, 1967.

Le yachting. Voile-moteur / sous la direction de Jean Peytel et Luc Dauchez, Paris, Larousse, 1965.

MAILLART (Ella), *La vagabonde des mers*, Paris, Payot, 1991 [1942].

MALICE (Jean-Philippe), *Paré à naviguer. Prévenir, entretenir, réparer* : hors-série N° 7, Paris, Ed. Voiles et voiliers, 1995.

MARGOTIN (Anne), VIRATELLE (Aurélien), *Le guide juridique pratique du plaisancier*, Vanves, Ed. Nautilex, 1999.

MAURIC (André), « Réflexions sur les aménagements des bateaux de plaisance et sur l'importance du schéma d'aménagements », p. 15-21 in : *Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau, T. 7 - Aménagements intérieur*s / sous la direction de Gérard Borg, Paris, Editions Maritimes et d'Outre-Mer, 1978.

MAUVIEL (Jean E.), OLIER (Ronan), *À la poursuite du rayon vert ou Campagnes d'été d'un Gentleman sailor,* Brest, Ed. Le Télégramme, 2003.

MAZURE (Vincent), « Livre Bleu 2008-2012. Recherche et Nautisme : vers la création d'un pôle ressource » [note transmise par mail], Quimper/ Brest, NEF, 2007.

MERRIEN (Jean), *Dictionnaire de la mer*, Paris, Omnibus, 2001[1954].

- *Plaisir de la mer (initiation à la croisière)*, Paris, Denoël, 1955.
- *Possession de la mer (la pratique de la croisière)*, Paris, Editions Denoël, 1956.
- *Voile et régate*, Paris, Robert Laffont, 1957.
- *La mer aux dames*, Robert Laffont, Paris, 1961.
- *Les navigateurs solitaires*, Paris, Denoël, 1965.

MILLIET DECHALES, *L'art de naviguer*, Paris, Estienne Michallet, 1677.

MOITESSIER (Bernard), *La longue route. Seul entre mers et ciels*, Paris, Arthaud, 1986 [1971].

MORISSEAU (Laurent), *Méthodologie de conception d'un voilier,* Rapport d'enseignement et de recherche : Ecole Nationale Supérieure de Techniques Avancées : Paris : 1994.

Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau, T. 12 - Navigation hauturière / sous la direction de Gérard Borg, Paris, Editions Maritimes et d'Outre-Mer/Robert Laffont, 1979.

Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau, T. 4 – Guide pratique de la vie à bord / sous la direction de Gérard Borg, Paris, Editions Maritimes et d'Outre-Mer/Robert Laffont, 1977.

Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau, T. 7 - Aménagements intérieurs / sous la direction de Pierre Jollois et Gérard Borg, Paris, Editions Maritimes et d'Outre-Mer, 1978.

NAVIS (Christian), BUHAGIAR (Charles), *Le parler marin. Petite encyclopédie des termes de la plaisance, architecture, construction navale, navigation*, Bordeaux, Ed. Loisirs nautiques, 1990 [1967].

Ordonnance du Roi sur le service des officiers, des élèves et des maîtres à bord des bâtiments de la Marine Royale, Paris, Imprimerie Royale, 1827.

OULIÉ (Marthe), *Cinq filles en Méditerranée -1925 -, « Quand j'étais matelot »*, Rennes, Edilarge - Ouest-France, 2004 [1930].

PAULET (Dominique) et PRESLES (Dominique), *Architecture navale. Connaissance et pratique*, s. l., Ed. de La Villette, 1999.

PÉCUNIA (Dr. A. L.), *Conseils pour choisir votre bateau selon vos goûts et vos moyens*, Paris, Société d'Editions Géographiques Maritimes et Coloniales, 1950.

PETITCOLIN (André), *La vie de la mer*, Paris, Plon, 1901.

PEYTEL (Jean), « Introduction. Du yachting traditionnel aux sports de l'eau », p. 4-14 in : *Le yachting. Voile-moteur* / sous la direction de Jean Peytel et Luc Dauchez, Paris, Larousse, 1965.

PLATNIC (Françoise), *La plaisance, quelle galère…*, Paris, Editions du Gerfaut, 2005.

PLESSIS (Gildas), BOURGUINAT (Pierre-Marie), BENOITON (Patrick), *Dessine-moi un bateau de voyage…* : hors-série N° 31, Cenon, Ed. Loisirs nautiques, 1997.

PUGET (François), *Images de voile. 100 ans de plaisance en Bretagne*, Brest, Le Télégramme, 2000.

REYMOND (Léon), *La plaisance et l'administration,* Paris, Editions Maritimes et d'Outre-Mer, 1969.

RONDEAU (Alain), *Pilote côtier*, Chatou, Praxys Marine, 2003 [2ème éd.].

SERVICE HYDROGRAPHIQUE ET OCEANOGRAPHIQUE DE LA MARINE, *Instructions Nautiques pour la plaisance*, s. l., SHOM, 1997.

SEZERAT (Antoine), *Naviguez bien équipé. Être en règle, naviguer en sécurité, gagner en confort* : hors-série N° 36, Paris, Ed. Voiles et voiliers, 2009.

SLOCUM (Joshua), *Navigateur en solitaire*, s. l., Editions Buchet / Chastel, 1990 [1900 ; 1ère éd. française : *Seul autour du monde*, Chiron, 1930].

STERN-VEYRIN (Olivier), « Préface », p. 7-8 in : *Les enfants à bord, guide de croisière familiale* / sous la direction de François Cazenave et Olivier Pérétié, Paris, Gallimard, 1981 [1977].

TABARLY (Éric), *Victoire en solitaire*, Paris, Arthaud, 1964.

- « Avant-propos », p. 5-6 in : *Manuel de l'équipier* / sous la direction d'Olivier de Kerdrel, Paris, Editions Maritimes et d'Outre-Mer, 1967.

Uship, votre accastilleur conseil N° 1, catalogue 2002.

VAN DE WIELE (Annie), *Pénélope était du voyage, autour du monde filant la toile*, Paris, Arthaud, 1977 [1954].

VAN DETH (Emmanuel), *Guide des voiliers d'occasion de 5 à 9 mètres,* Cenon, Ed. Loisirs nautiques, 2000.

- *Guide des voiliers d'occasion de 9 à 12 mètres*, Cenon, Ed. Loisirs nautiques, 2000.
- *Guide des voiliers d'occasion de 12 à 17 mètres*, Cenon, Ed. Loisirs nautiques, 2001.

VIAL DU CLAIRBOIS (Honoré-Sébastien), *Traité élémentaire de la construction des vaisseaux à l'usage des élèves de la Marine,* Paris, Clousier, Imprimeur du Roi, 1787.

VIANNAY (Philippe), *Du bon usage de la France. Résistance, journalisme, Glénans…,* Paris, Editions Ramsay, 1988.

VIBART (Eric), CHEVALIER (François), *Saga de la plaisance. 150 ans de techniques et de passions* : hors-série N° 12, Paris, Ed. Voiles et voiliers, 1997.

VIBART (Eric), « Les "garçonnes" de *Bonita*… Et un garçon ! », p. 207-259 in : *Cinq filles en Méditerranée – 1925 – « Quand j'étais matelot »* / Marthe Oulié, Rennes, Ouest-France, 2004 [1930].

- « Jean-Marie Finot, l'utopie ou la mer », *Carré Voiles*, N° 8, 2007, p. 33-45.
- « Patrick Roséo », *Carré Voiles*, N° 8, 2007, p. 57-59.
- « Olivier Flahault », *Carré Voiles*, N° 8, 2007, p. 65-67.

WAROT (Jean), « Situation juridique et administrative de la navigation de plaisance », p. 427-437 in : *Le yachting : voile-moteur* / sous la direction de Jean Peytel et Luc Dauchez, Paris, Larousse, 1965.

WILLAUMEZ (Jean-Baptiste-Philibert, Vice-Amiral), *Dictionnaire de Marine*, Paris, Bachelier, 1825.

2 - PERIODIQUES NAUTIQUES

Le Yacht, journal de la navigation de plaisance (ou Le Yacht, journal de la marine)

Le Yacht est le premier périodique français consacré à la navigation de plaisance. Il est édité à Paris entre mars 1878 et juin 1968 (N° 3916). Il paraît de manière hebdomadaire jusqu'en 1962, bimensuelle de 1962 à 1964 et mensuelle de 1965 à 1968.

Dans le cadre de cette recherche, je me réfère aux numéros du *Yacht* parus entre 1878 à 1958, date à laquelle paraît la revue *Bateaux.* J'ai consulté la plupart de ces numéros au Service historique de la marine de Brest. J'ai pu compléter les périodes manquantes dans d'autres lieux : je remercie infiniment, pour leur confiance, Monsieur Bernard Moreau, président de l'association Bateaux traditionnels d'entre Loire et Gironde, à La Rochelle, qui m'a permis de consulter la collection de l'association, et Monsieur Yves Valdelièvre, qui m'a prêté sa collection personnelle.

Depuis 2010, les numéros du *Yacht* sont réédités par Yachting Héritage et l'Atelier du Patrimoine, ce qui ne manquera pas de faciliter les futurs travaux de recherche portant sur la plaisance.

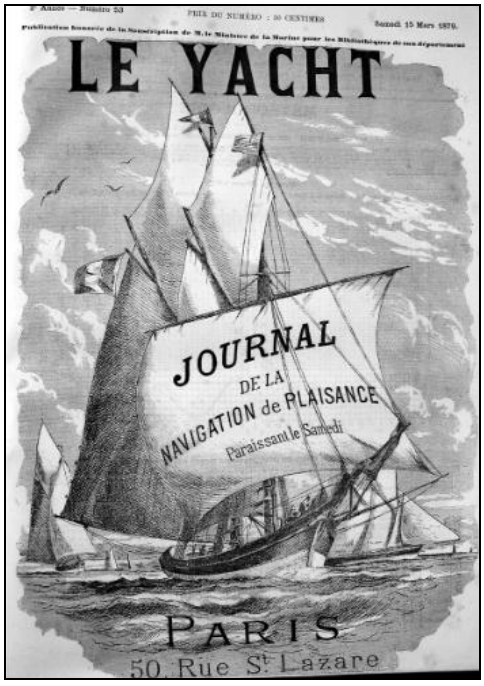


Figure 262 : Couverture du *Yacht, journal de la navigation de plaisance*, N° 53, samedi 15 mars 1879.

« Le yawl de 45 Tx « Diadème » », *Le Yacht*, N° 1285, 1902, p. 513.« « Anitra », sloop norvégien de 6 m. 30 de Maurice Amiet », *Le Yacht*, N° 3463, 1955, p. 7.
« « Naiade ». Projet de yacht marin de 3,5 tonneaux par M. V. Brix », *Le Yacht*, N° 2021, 1921, p. 606.
« « Arvor », cotre de croisière, à M. A. Petitcolin », *Le Yacht*, N° 1545, 1907, p. 663-664.
« « Frade », cruiser auxiliaire de 7 mètres », *Le Yacht*, N° 2185, 1925, p. 70-72.
« « Ma-mie », yacht à dérive et moteur auxiliaire de 6 m 50 de longueur », *Le Yacht*, N° 2205, 1925, p. 311.
« « Saint-Armel », yacht mixte de 12 mètres », *Le Yacht*, N° 2954, 1941, p. 140-142.
« « Seul à travers l'Atlantique » par Alain Gerbault », *Le Yacht*, N° 2184, 1925, p. 58.
« A bord du « Tzigane » », *Le Yacht*, N° 972, 1896, p. 512.
« À propos des moteurs amovibles », *Le Yacht*, N° 2033, 1922, p. 141.
« « Angélique ». Un bateau de plaisance pour la Méditerranée », *Le Yacht*, N° 2493, 1931, p. 12-14.
« Appareil de fortune permettant de relever l'ancre lorsqu'on navigue seul », *Le Yacht*, N° 1949, 1920, p. 362-362.
« Appel aux Architectes Navals », *Le Yacht*, N° 2990, juillet 1944-janvier 1945, p. 13-14.
« Au sujet du brevet d'officier de la marine de plaisance », *Le Yacht*, N° 1099, 1899, p. 154-155.
« Bateau auxiliaire pour un homme seul », *Le Yacht*, N° 1546, 1907, p. 685.
« Bibliographie. *Architecture et construction du Yacht*, par Louis Moissenet, ingénieur au Corps du génie maritime, membre fondateur de l'Union des Yachts français », *Le Yacht*, N° 920, 1895, p. 510.
« Bibliographie. *Théorie du yacht* par M. Moissenet, ingénieur des constructions navales », *Le Yacht*, N° 1042, 1898, p. 105-106.
« Chronique », *Le Yacht*, N° 124, 1880, p. 233.
« Chronique », *Le Yacht*, N° 75, 1879, p. 317.
« Circulaire au sujet de la tenue des officiers qui n'appartiennent pas à la marine militaire », *Le Yacht*, N° 1056, 1898, p. 272
« Comment doit-on prononcer les mots "yachting" et "yachtsman" », *Le Yacht*, N° 1041, 1898, p. 90.
« Comment faire des croisières même quand on est marié », *Le Yacht*, N° 3331, 1952, p. 1029.
« Comment on peut assurer le développement du yachting », *Le Yacht*, N° 1264, 1902, p. 255.
« Compte-rendu des régates », *Le Yacht*, N° 2773, 1936, p. 326.
« Concours de plans pour un petit yacht de croisière », *Le Yacht*, N° 2754, 1936, p. 173-174.
« Constitution de la Société des Architectes Navals », *Le Yacht*, N° 3004, p. 281.
« Course Croisière, école de perfectionnement », *Bateaux*, N° 62, 1963, p. 47.
« De 4 m. 86 à 6 m. 10 (de 16 à 20 pieds) », *Le Yacht*, N° 3252, 1951, p. 329.
« Départ de la course Sydney-Hobart », *Le Yacht*, N° 3240, 1951, p. 26.
« Des bateaux de plaisance de petite dimension destinés à naviguer en mer (suite) », *Le Yacht*, N° 21, 1878, p. 166.
« Des classes d'un modèle uniforme », *Le Yacht*, N° 1033, 1897, p. 622.
« Des patrons de yachts », *Le Yacht*, N° 146, 1880, p. 409.
« Descente à la mer », *Le Yacht*, N° 63, 1879, p. 201.
« Deuxième concours de plans du journal le « Yacht » », *Le Yacht*, N° 1194, 1901, p. 43.
« En mer, prenez garde à la fatigue », *Le Yacht*, N° 3627, 1958, p. 1.
« Galinette », *Le Yacht*, N° 2039, 1922, p. 186.
« Goélette de 11 m 90 manoeuvrable par un homme seul », *Le Yacht*, N° 1904, 1919, p.551-552.
« Guide pratique du yachtsman », *Le Yacht*, N° 53, 1879, p. 103.

« Guide pratique du yachtsman », *Le Yacht*, N° 73, 1879, p. 306-307.
« Guide pratique du yachtsman », *Le Yacht*, N° 74, 1879, p. 309-310.
« Il faut tirer le meilleur parti possible de son équipage », *Le Yacht*, N° 3343, 1953, p. 5.
« « Iroise ». Cruiser marin de 5,7 tonneaux », *Le Yacht*, N° 2044, 1922, p. 244-245.
« Jurisprudence. Le personnel des yachts », *Le Yacht*, N° 1840, 1913, p. 372.
« L'assurance des yachts », *Le Yacht*, N° 3483, 1955, p. 3.
« « L'Ecureuil », cotre de 1 tonneau ½ (Jauge de course) », *Le Yacht*, 1892, N° 737, p. 131.
« L'électricité à bord », *Le Yacht*, N° 2272, 1926, p. 510-511.
« L'idéal du navigateur solitaire », *Le Yacht*, N° 3651, 1958, p. 1.
« L'odyssée de « Perlette » », *Le Yacht*, N° 2186, 1925, p. 78.
« L'Orion », *Le Yacht*, N° 75, 1879, p. 319-320.
« La classe des demi-tonneaux », *Le Yacht*, N° 1091, 1899, p. 56.
« La classe IV du RORC ou l'art de former des équipiers de course-croisière », *Le Yacht*, N° 3241, 1951, p. 49.
« La future réglementation du yachting en France », *Le Yacht*, N° 1516, 1907, p. 203-204.
« La goélette à moteur auxiliaire « Canaïs » », *Le Yacht*, N° 2373, 1928, p. 470-471.
« La goélette « Marie-Lys » », *Le Yacht*, N° 2377, 1928, p. 512-514.
« La Marguerite », *Le Yacht*, N° 13, 1878, p. 97.
« La T. S. F. à bord des yachts », *Le Yacht*, N° 1961, 1920, p. 513-514.
« La traversée de l'Atlantique de « Sopranino » », *Le Yacht*, N° 3307, 1952, p. 438-440.
« Le « knockabout » à moteur auxiliaire », *Le Yacht*, N° 1015, 1897, p. 405.
« Le « Sea Bird » américain « Naïad » », *Le Yacht*, N° 1394, 1904, p. 779-782.
« Le bateau de croisière minimum », *Le Yacht*, N° 3343, 1953, p. 7-8.
« Le brevet de capitaine de yacht », *Le Yacht*, N° 357, 1885, p. 13.
« Le brevet de capitaine de yacht », *Le Yacht*, N° 358, 1885, p. 26-27.
« Le brevet de capitaine de yacht », *Le Yacht*, N° 359, 1885, p. 30.
« Le brevet de capitaine de yacht », *Le Yacht*, N° 361, 1885, p. 45.
« Le brevet de capitaine de yacht », *Le Yacht*, N° 374, 1885, p. 184.
« Le brevet de capitaine de yacht », *Le Yacht*, N° 392, 1885, p. 397.
« Le câble de sécurité », *Le Yacht*, N° 3272, 1951, p. 795.
« Le commandement des yachts en Angleterre », *Le Yacht*, N° 1034, 1898, p. 6.
« Le commandement des yachts. Circulaire du ministre de la Marine », *Le Yacht*, N° 393, 1898, p. 409.
« Le côtre « Yvonne » à M. Monchalon », *Le Yacht*, N° 1555, 1907, p. 821-823.
« Le cruiser auxiliaire « Narval II » », *Le Yacht*, N° 2611, 1933, p. 174-176.
« Le cruising », *Le Yacht*, N° 414, 1886, p. 66.
« Le cruising », *Le Yacht*, N° 415, 1886, p. 81.
« Le crusailer « Alizé » », *Le Yacht*, N° 3021, 1946, p. 312-313.
« Le cutter de course de 40 Tx « Vendetta » du type demi fin-keel », *Le Yacht*, N° 916, 1895, p. 469-470.
« Le « Gamgys » – la vie de famille à bord ». *Le Yacht*, N° 1563, 1908, p. 119.
« Le ketch américain « Anémone IV » », *Le Yacht*, N° 1438, 1905, p. 620-621.
« Le monotype de croisière « Grenam » de Maurice Amiet », *Le Yacht*, N° 3535, 1956, p. 20-21.
« Le « Neptune Senior » de Maurice Amiet », *Le Yacht*, N° 3485, 1955, p. 11.
« Le premier bateau de nos vacances », *Le Yacht*, N° 3328, 1952, p. 941.
« Le problème des passagers à bord », *Le Yacht*, N° 3341, 1952, p. 1265.
« Le problème du yacht de croisière », *Le Yacht*, N° hors série du Salon nautique, 1928, p. 69.
« Le sloop mixte « Nedjma » de 9 mètres de long », *Le Yacht*, N° 2953, 1941, p. 119-120.
« Le « Sunbeam ». Voyage en yacht d'une famille autour du monde », *Le Yacht*, N° 45, 1879, p. 22.

« Le yacht « Guarani » », *Le Yacht*, N° spécial Salon nautique international, 1928, p. 556-557.
« Le yacht « Bolbec » », *Le Yacht*, N° 265, 1883, p. 115-116.
« Le yacht à moteur auxiliaire de M. Desbrières », *Le Yacht*, N° 1550, 1907, p. 739.
« Le yacht de 6 Tx. « Nat II » », *Le Yacht*, N° 941, 1896, p. 137-138.
« Le yacht français de 5 Tx « Fémur » », *Le Yacht*, N° 1298, 1903, p. 55.
« Le yacht « Gabyvonne-II » », *Le Yacht*, N° 2443, 1930, p. 36.
« Le yacht goélette « Souvenance » », *Le Yacht*, N° 1109, 1899, p. 274-275.
« Le yacht mixte « Myosotis » », *Le Yacht*, N° 1595, 1908, p. 631.
« Le yachting à bon marché », *Le Yacht*, N° 1190, 1900, p. 624.
« Le yachting à bon marché », *Le Yacht*, N° 1193, 1901, p. 26.
« Le yachting et l'Administration », *Le Yacht*, N° 1497, 1906, p. 729.
« Le yachting et la femme », *Le Yacht*, N° hors-série, 1928, p. 665.
« Le yachting familial », *Le Yacht*, N° 2332, 1927, p. 612-613.
« Le yachting français », *Le Yacht*, N° 161, 1881, p. 113.
« Le yachting français. La circulaire de M. le Ministre des Travaux publics », *Le Yacht*, N° 137, 1880, p. 338.
« Le yachtsman devant le progrès », *Le Yacht*, N° 3471, 1955, p. 1.
« Le yawl à moteur auxiliaire « Babet » », *Le Yacht*, N° 1872, 1914, p. 55.
« Le yawl anglais « Nebula » », *Le Yacht*, N° 1418, 1905, p. 292-293.
« Le yawl auxiliaire « Marsouin » », *Le Yacht*, N° 1810, 1912, p. 724-725.
« Le yawl auxiliaire « Sybarite » », *Le Yacht*, N° 1784, 1912, p. 311.
« Le yawl auxiliaire américain « Sea-bird » », *Le Yacht*, N° 1745, 1911, p. 517.
« Le yawl de 30 Tx « Bédouin » », *Le Yacht*, N° 997, 1897, p. 185.
« Le yawl de 94 Tx « Samoena » », *Le Yacht*, N° 982, 1897, p. 982-983.
« Les 8 m. 50 monotypes de Marseille », *Le Yacht*, N° 2075, 1922, p. 616.
« Les bateaux de petit tonnage par mauvais temps », *Le Yacht*, N° 1083, 1898, p. 593
« Les bateaux de petit tonnage par mauvais temps », *Le Yacht*, N° 1099, 1899, p. 157.
« Les effectifs des équipages sur les grands yachts », *Le Yacht*, N° 1511, 1907, p. 115.
« Les effectifs des grands yachts », *Le Yacht*, N° 1513, 1907, p. 151.
« Les équipages de yachts », *Le Yacht*, N° 232, 1882, p. 257.
« Les équipages de yachts », *Le Yacht*, N° 258, 1883, p. 53.
« Les équipages de yachts », *Le Yacht*, N° 261, 1883, p. 77-78.
« Les équipages de yachts », *Le Yacht*, N° 262, 1883, p. 85.
« Les nouveaux monotypes de croisières », *Le Yacht*, N° 1546, 1907, p. 711.
« Les régates de cruisers », *Le Yacht*, N° 954, 1896, p. 292.
« Les régates de cruisers. Le rapport de M. Moissenet à l'Union des yachts Français », *Le Yacht*, N° 956, 1896, p. 316.
« Les rôles d'équipage et la navigation de plaisance », *Le Yacht*, N° 246, 1882, p. 369.
« Les rôles d'équipage et la navigation de plaisance », *Le Yacht*, N° 247, 1882, p. 377.
« Les skippers amateurs », *Le Yacht*, N° 2068, 1922, p. 536.
« Les statuts de la Société des Architectes Navals », *Le Yacht*, N° 3007, 1946, p. 36-37.
« Les transformations du yacht Américain », *Le Yacht*, N° 294, 1883, p. 391.
« Les yachts à moteur auxiliaire « Véga » et « Dolphin » », *Le Yacht*, N° spécial Salon nautique international, 1928, p. 40-42.
« Marins et plaisanciers », *Le Yacht*, N° 3644, 1958, p. 52.
« Meubles toilettes placards pour yachts », *Le Yacht*, N° 1531, 1907, p. 447.
« On compte 400 Bélougas à flot », *Le Yacht*, N° 3295, 1952, p. 119.
« Pas de fausse pudeur », *Le Yacht*, N° 3648, 1958, p. 1.
« Paul Legastelois présente le yacht-cruiser Goéland », *Le Yacht*, N° 2924, 1939, p. VII.
« Projet de ketch à moteur auxiliaire de 17 m. 20 de longueur », *Le Yacht*, N° 2384, 1928, p. 610.

« Projet de yacht économique « Un rêve », *Le Yacht*, N° 1998, 1922, p. 330.
« Projet de yacht moderne de 16 mètres de longueur », *Le Yacht*, N° 2425, 1929, p. 485.
« Promenade d'été du « Rayon-Vert » », *Le Yacht*, N° 1588, 1908, p. 518.
« Remède contre le mal de mer », *Le Yacht*, N° 200, 1882, p. 10.
« Société des Architectes navals », *Le Yacht*, N° 3054, 1947, p. 498
« Sur le lac de Genève », *Le Yacht*, N° 1978, 1921, p. 91.
« Troisième concours de plans du journal « Le Yacht » », *Le Yacht*, N° 1248, 1902, p. 65.
« Un aérateur pour bateaux de faible franc-bord », *Le Yacht*, N° 2303, 1927, p. 246.
« Un concours de plans pour un yacht destiné aux courses en haute mer », *Le Yacht*, N° 2549, 1932, p. 65-66.
« Un cruiser bien moderne », *Le Yacht*, N° 2042, 1922, p. 222.
« Un cruiser de 7 m 60 qui inspire confiance », *Le Yacht*, N° 3631, 1958, p. 11.
« Un cruiser rapide de 10 m 50 », *Le Yacht*, N° 2986, 1944, p. 33-34.
« Un homme à la mer », *Le Yacht*, N° 3312, 1952, p. 579.
« Un petit yacht pour débutants », *Le Yacht*, N° 1654, 1909, p. 740-741.
« Un voilier auxiliaire de 9 m de longueur », *Le Yacht*, N° 2187, 1925, p. 94.
« Un yacht métallique de 17 mètres », *Le Yacht*, N° 2517, 1931, p. 361-362.
« Un yacht type « Scaphoïde » », *Le Yacht*, N° 2033, 1922, p. 112.
« Vivre à bord », *Le Yacht*, N° 3630, 1958, p. 1.
« Voilier à moteur auxiliaire de 12 mètres de longueur », *Le Yacht*, N° 2769, 1936, p. 262.
« Yawl auxiliaire de croisière de 12 m 50. », *Le Yacht*, N° 2190, 1925, p. 131.
« Yawl mixte de 9 mètres de flottaison », *Le Yacht*, N° 3015, 1946, p. 190-191.
A., « Le yacht-cruiser « Tatiana » à M. J. Faure », *Le Yacht*, N° 1037, 1898, p. 40-41.
AMIET (Maurice), « Le yacht de haute mer », *Le Yacht*, N° 3425, 1954, p. 1-2.
- « Le yachting et la femme », *Le Yacht*, N° 3492, 1955, p. 14.

AMREL (Paul), « Le yachting français et son avenir », *Le Yacht*, N° 1221, 1901, p. 369.
- « La voile est-elle nécessaire pour devenir marin ? », *Le Yacht*, N° 1179, 1900, p. 485.

ARVOR, « régates de cruisers », *Le Yacht*, N° 1716, 1911, p. 59-60.
AUTANT-LARA (Odette), AUTANT-LARA (Claude), « 4.000 milles en Méditerranée l'hiver à bord du « Viking » », *Le Yacht*, N° 2482, 1930, p. 604-606.
BARBOU (Eliane), « Une femme à bord ! », *Le Yacht*, N° 3431, 1954, p. 19.
BARNIER (Louis), « Les régates de cruisers », *Le Yacht*, N° 940, 1896, p. 124-125.
BAUDRIER (Jacques), « Une croisière sur le yacht « Manou » », *Le Yacht*, N° 2530, 1931, p. 573.
BENSOUSSAN (Dr. P.-A.), « Le facteur humain en course croisière », *Le Yacht*, N° 3316, 1952, p. 651.
- « Le facteur humain en course croisière, suite », *Le Yacht*, N° 3317, 1952, p. 671.

BENSOUSSAN (Dr. P.-A.), BLONDEL (P.- L.), « Essai de sécurité raisonnée. IV- Le personnel, la formation technique, la météorologie », *Le Yacht*, N° 3576, 1957, p. 7-8.
BIGARD (Louis), « Le baptême de navires », *Le Yacht*, N° 3184, 1949, p. 1348.
BLONDEL (P.-L.), « Votre « premier » bateau », *Le Yacht*, N° 3510, 1956, p. 1-2.
- « Essai de sécurité raisonnée », *Le Yacht*, N° 3577, 1957, p. 12.

BOISSAYE (Pierre), « La question des cruisers », *Le Yacht*, N° 987, 1897, p. 70.
- « La question des cruisers », *Le Yacht*, N° 991, 1897, p. 116.

BONNET (Henri), « Loi sur les accidents de travail et la navigation », *Le Yacht*, N° 1102, 1899, p. 185-186.
BOULINEAU (P.), « Le yachting familial », *Le Yacht*, N° 2332, 1927, p. 612-613.
BOUYER (Léon), « Le yachting français », *Le Yacht*, N° 86, 1879, p. 405.
- « Quelques petits conseils de civilité maritime », *Le Yacht*, N° 139, 1880, p. 355.

BOYER (Léon), « Les yachtsmen, les yachts et le yachting », *Le Yacht*, N° 86, 1879, p. 405.

BOYN (M.), MARTINENQ (M.), « Bibliographie : *Yacht architecture*, de M. Dixon Kemp, édition française », *Le Yacht*, N° 910, 1895, p. 398.
BREUILLE (E.), « Du choix d'un yacht », *Le Yacht*, N° 2493, 1931, p. 4-6.
- « L'homme de barre », *Le Yacht*, N° 2548, 1932, p. 43.

BRUN (A.), « Le côtre de 6 m 50 « Hypeka » », *Le Yacht*, N° 1923, 1920, p. 56-57.
BRUNEAU (P. –R.), « Le yacht familial », *Le Yacht*, N° 3004, 1945, p. 282.
C. B., « Le régates de la Méditerranée », *Le Yacht*, N° 948, 1896, p. 219.
- « Bibliographie. *Yacht architecture*, par M. Dixon Kemp, 3e édition », *Le Yacht*, N° 1011, 1897, p. 362.

CHAUCHARD (P.), « La question des cruisers », *Le Yacht*, N° 985, 1897, p. 45.
CHEVREUX (C. M.), « La question des cruisers », *Le Yacht*, N° 957, 1896, p. 327.
CLERC-RAMPAL (G.), « La future réglementation du yachting en France », *Le Yacht*, N° 1516, 1907, p. 204.
- « Conseils aux jeunes yachtsmen et renseignements. Le yacht de croisière », *Le Yacht*, N° 2025, 1922, p. 17.
- « Conseils aux jeunes yachtsmen et renseignements. Le yacht de croisière », *Le Yacht*, N° 2026, 1922, p. 32.
- « Conseils aux jeunes yachtsmen et renseignements. Le yacht de croisière », *Le Yacht*, N° 2029, 1922, p. 65.
- « Conseils aux jeunes yachtsmen et renseignements », *Le Yacht*, N° 2039, 1922, p. 184.
- « Conseils aux jeunes yachtsmen et renseignements. Le yacht de croisière », *Le Yacht*, N° 2041, 1922, p. 80.
- « Conseils aux jeunes yachtsmen et renseignements. Le yacht de croisière », *Le Yacht*, N° 2043, 1922, p. 236.
- « Conseils aux jeunes yachtsmen et renseignements. Le yacht de croisière », *Le Yacht*, N° 2056, 1922, p. 394.
- « L'école nautique féminine », *Le Yacht*, N° 2447, 1930, p. 86.
- « Les équipages d'amateurs », *Le Yacht*, N° 2495, 1931, p. 29.
- « Le yachting et les amateurs », *Le Yacht*, N° 2497, 1931, p. 66.
- « La manœuvre des yachts à moteurs », *Le Yacht*, N° 2503, 1931, p. 143.

COLLINET (Marcel), « L'essor du yachting français ne ralentit pas », *Le Yacht*, N° 3248, 1951, p. 217.
COLOMBIERE, « Le yachting à bon marché », *Le Yacht*, N° 1204, 1901, p. 162.
CONTESSE (C.), « Le sauvetage à bord d'un yacht », *Le Yacht*, N° 2, 1878, p. 10.
- « Le sauvetage à bord d'un yacht », *Le Yacht*, N° 3, 1878, p. 20.

COOKE (Francis B.), « Quelques idées sur le cruising [traduit du *Yachtsman* par J. Dupont] », *Le Yacht*, N° 1447, 1905, p. 755.
- « Quelques idées sur le cruising [traduit du *Yachtsman* par J. Dupont] », *Le Yacht*, N° 1446, 1905, p. 743.
- « Quelques idées sur le cruising [traduit du *Yachtsman* par J. Dupont] », *Le Yacht*, N° 1503, 1906, p. 829.
- « Quelques idées sur le cruising [traduit du *Yachtsman* par J. Dupont]», *Le Yacht*, N° 1505, 1907, p. 20.
- « Quelques idées sur le cruising [traduit du *Yachtsman* par J. Dupont]», *Le Yacht*, N° 1506, 1907, p. 38-39.
- « Quelques idées sur le cruising [traduit du *Yachtsman* par J. Dupont] », *Le Yacht*, N° 1507, 1907, p. 55.
- « De l'avantage des roufs dans les petits yachts », *Le Yacht*, N° 1508, 1907, p. 76.
- « De l'avantage des roufs dans les petits yachts », *Le Yacht*, N° 1556, 1908, p. 3.

- « De l'avantage des roufs dans les petits yachts », *Le Yacht*, N° 1756, 1911, p. 694-695.

COURT (Michel), « Yacht de croisière de 5 m. 50 de flottaison », *Le Yacht*, N° 3039, 1947, p. 188-189.

CRONIER, « Les régates de cruisers », *Le Yacht*, N° 945, 1896, p. 184.

DELFOLIE (A.), « Qu'est-ce qu'un yacht familial ? », *Le Yacht*, N° 3013, 1946, p. 150.

DERVIN (H.), « Le problème du yacht de croisière », *Le Yacht*, N° spécial Salon nautique international, 1928, p. 69-70.

- « Pour les amateurs de croisières », *Le Yacht*, N° 2769, 1936, p. 232.
- « Pour les amateurs de croisière », *Le Yacht*, N° 2.771, 1936, p. 306.
- « Pour les amateurs de croisière », *Le Yacht*, N° 2773, 1936, p. 322.
- « Pour les amateurs de croisière », *Le Yacht*, N° 2774, 1936, p. 336.

DEYROLLE (E.), « Un yacht de famille », *Le Yacht*, N° 1563, 1908, p. 118-119.

DOLIVEUX (L.), « Le yacht familial », *Le Yacht*, N° 3004, 1945, p. 283.

- « Toujours à propos du yacht familial », *Le Yacht*, N° 3012, 1946, p. 126.

DUBS (H.), « Les bateaux mixtes », *Le Yacht*, N° 1866, 1913, p. 807-808.

DUPONT (J.), « Quelques idées sur le cruising », *Le Yacht*, N° 1556, 1908, p. 2-3.

FAURE (J.), « Le yacht-cruiser « Tatiana » », *Le Yacht*, N° 1037, 1898, p. 40-41.

FAURE-DUJARRIC (L.-Lucien), « « Le Dr T. Harrison Butler, apôtre du yacht familial », *Le Yacht*, N° 3007, 1946, p. 32-35.

- « Un petit yacht de croisière », *Le Yacht*, N° 3049, 1947, p. 389-391.
- « Yachts de croisière de 4 tonneaux », *Le Yacht*, N° 3058, 1947, p. 569.
- « Deux courses-croisières aboutissent à la Rochelle », *Le Yacht*, N° 3065, 1947, p. 704-709.
- « Esthétique », *Le Yacht*, N° 3069, 1947, p. 786.
- « Confort à bord », *Le Yacht*, N° 3071, 1947, p. 841-843.

G. (G. –L.), « Le « Solus » : yacht de croisière pour un homme seul », *Le Yacht*, N° 1547, 1907, p. 695-696.

- « Yacht à moteur auxiliaire habitable pour deux personnes (long. totale 6 m 50). Projet dessiné aux Chantiers Grenier-Lemarchand au Havre », *Le Yacht*, N° 1883, 1914, p. 229.

G. M. « Dames de la mer : d'Artémise à Virginie Hériot », *Le Yacht*, N° 2766, 1936, p. 184.

GAT (Michel), « Comment je construit mon Grondin », *Le Yacht*, N° 3052, 1947, p. 451.

- « Comment je construis mon Grondin », *Le Yacht*, N° 3057, 1947, p. 554.

GILES (Laurent), « L'influence de 25 ans de course sur les plans de yacht de croisière [traduction du *Yachting world annual*] », *Le Yacht*, N° 3375, 1953, p. 678-681.

GLANDAZ (Albert), « De l'état juridique de la navigation de plaisance sous la législation actuelle », *Le Yacht*, N° 1632, 1909, p. 395-396.

GRENIER (Adrien), « La question des cruisers », *Le Yacht*, N° 986, 1897, p. 56-57.

- « Etude d'un type de petit voilier de prix modéré », *Le Yacht*, Hors-série, 1928, p. 65.
- « Le sens marin et les petits voiliers », *Le Yacht*, N° 2497, 1931, p. 59-60.
- « Conseils à ceux qui se destinent à l'architecture navale », *Le Yacht*, N° 2523, 1931, p. 457-458.
- « Utilité des régates », *Le Yacht*, N° 2556, 1932, p. 149-151.
- « Equipages d'amateurs », *Le Yacht*, N° 2755, 1936, p. 28.

GUILLET (Frank), « Le yachting de course », *Le Yacht*, N° spécial du Salon nautique international, 1928, p. 61-62.

H. G. « Plan d'un cruiser de 30tx », *Le Yacht*, N° 330, 1884, p. 272.

- « Les régates de cruisers », *Le Yacht*, N° 954, 1896, p. 292-293.

HAUTEFEUILLE (Jean d'), « Un cruiser à voiles de 5 m. 50 pour un skipper de 1 m. 82 ou cas-limite de l'aménagement », *Le Yacht*, N° 3296, 1952, p. 149.

- « Un cruiser à voiles de 5 m. 50 pour un skipper de 1 m. 82 ou cas-limite de l'aménagement (suite) », *Le Yacht*, N° 3297, 1952, p. 168-171.

HUBLOT, « Notes de yachting », *Le Yacht*, N° 1205, 1901, p. 177.

ILLINGWORTH (J.- H.), « L'équipage – IV », *Le Yacht*, N° 3287, 1951, p. 1179.

- « L'équipage – IV, suite », *Le Yacht*, N° 3288, 1951, p. 1203.

L. S., « Les régates de cruisers », *Le Yacht*, N° 955, 1896, p. 308.

L'HOMME DE BARRE, « Quelques aperçus sur le « camping nautique » », *Le Yacht*, N° 1797, 1912, p. 517.

LABALOUE (Jean), « « En « Bélouga » de Meulan à la Méditerranée », *Le Yacht*, N° 3002, 1945, p. 233.

LABARRE (D.), « Technologie maritime. Le pont et les constructions qui le surmontent », *Le Yacht*, N° 262, 1883, p. 91.

LANNELUC-SANSON (Maurice), « La question des cruisers », *Le Yacht*, N° 984, 1897, p. 32-33.

- « La question des cruisers », *Le Yacht*, N° 989, 1897, p. 95.

LAROQUE (Jean), « Assurance et responsabilité civile », *Le Yacht*, N° 3295, 1952, p. 97-98.

LAVALETTE (G. de), « Les croisières du « Cormoran » », *Le Yacht*, N° 2957, 1941, p. 203-205.

- « En tirant des bords avec Requins, Dragons, Bélougas et Grondins », *Le Yacht*, N° 3182, 1949, p. 1292-1293.
- « Confort et sécurité », *Le Yacht*, N° 3419, 1954, p. 3.
- « Dormir royalement », *Le Yacht*, N° 3422, 1954, p. 9-10.

LECOUSIN (Pierre), « La voile sport populaire », *Le Yacht*, N° 3475, 1955, p. 1.

LE NORMAND (Yves), « Croisière du yacht « Lame-VI », cotre de 12 tx., sur les côtes de Bretagne », *Le Yacht*, N° 2655, 1934, p. 73-74.

LE PRESIDENT DE L'UNION NATIONALE DES CROISEURS, « Propriétaires de yachts de croisière et équipiers amateurs », *Le Yacht*, N° 3248, 1951, p. 221.

LE PROU (Pierre), « Le président Cloche et Madame. Triptyque désabusé dédié aux héros qui voudraient être à la fois de bons époux et de bons skippers… », *Le Yacht*, N° 3042, 1947, p. 246.

LE ROY D'ETIOLLES (Dr.), « La navigation de plaisance au point de vue de l'hygiène et de la médecine (ou la médecine en bateau) », *Le Yacht*, N° 1, 1878, p. 3.

LECHAT (Monique), « Une femme dans le yachting », *Le Yacht*, N° 3290, 1951, s. p.

LEDOYEN (Th. E.), « Une nouvelle classe de petits yachts de croisière », *Le Yacht*, N° 3257, 1951, p. 433.

LEVAINVILLE (R.), « Des équipiers, des propriétaires », *Le Yacht*, N° 3286, 1951, p. 1166.

LÉVÊQUE (G.- H.), « Le point de vue du maître-coq », *Le Yacht*, N° 3311, 1952, p. 536-538.

LUARD (L.), « Les leçons de la course-croisière de Fastnet et l'avenir », *Le Yacht*, N° 2513, 1931, p. 299.

LUARD (W. -B.), « Sécurité en mer », *Le Yacht*, N° 3295, 1952, p. 115.

M. L. S., « Les régates de cruisers », *Le Yacht*, N° 955, 1896, p. 308-309.

MARREC (Mme), « Plaidoyer pour l'équipière », *Le Yacht*, N° 3574, 1957, p. 5.

MATAPO (H.), « En Steam-launch – Voyage à bord du « Cygne » », *Le Yacht*, N° 568, 1889, p. 29.

MAUGIN (A.), « À la voile : croisières et courses croisières », *Le Yacht*, N° spécial Salon nautique international, 1928, p. 47-48.

- « La radiogoniométrie sur les petits voiliers », *Le Yacht*, N° 2496, 1931, p. 51-52.
- « Cours de yachting », *Le Yacht*, N° 2752, 1935, p. 765.

MAUREL (J.-G.), « Les régates de cruisers », *Le Yacht*, N° 982, 1897.

MERRIEN (Jean), « Réponse de Jean Merrien : yak, yotte, ou yote ? », *Le Yacht*, N° 3350, 1953, p. 160.

MOISSENET (Louis), « Les régates de cruisers. Le rapport de M. Moissenet à l'Union des Yachts Français », *Le Yacht*, N° 956, 1896, p. 317.
- « Les régates de cruisers. Décisions prises par l'Union des Yachts Français », *Le Yacht*, N° 958, 1896, p. 337.
- « Des conditions d'habitabilité à bord des navires modernes », *Le Yacht*, N° 1036, 1898, p. 33-34 et N° 1037, p. 45.

MORE (Lucien), « Des bateaux montés par un homme seul », *Le Yacht*, N° 316, 1884, p. 104-107.
- « Des bateaux montés par un homme seul. Single hand cruisers. II », *Le Yacht*, N° 317, 1884, p. 118.

MOULY (Georges), « Le yachting, sport féminin », *Le Yacht*, N° 2636, 1933, p. 38.
- « Conseils de prudence », *Le Yacht*, N° 2786, 1936, p. 500.
- « Liberté chérie ! », *Le Yacht*, N° 3176, 1949, p. 1156.

NESTOR, « La saison du yachting en 1906 », *Le Yacht*, N° 1489, 1906, p. 599.
NIEMEYER (A.), NIEMEYER (R.), « Deux femmes, deux hommes et un « Goéland » en Corse », *Le Yacht*, N° 3263, 1951, p. 582.
P. R., « Les Architectes Navals Amateurs », *Le Yacht*, N° 805, 1893, p. 313.
P. (V. de), « Bibliographie. *Traité de construction des yachts à voiles*, par M. C. M. Chevreux », *Le Yacht*, N° 1024, 1897, p. 521.
- « Les bateaux de petit tonnage par mauvais temps », *Le Yacht*, N° 1083, 1898, p. 593.

PAIMPAREY (M.), « Bateau de promenade et de voyage, maniable pour un homme seul », *Le Yacht*, N° 947, 1896, p. 207.
- « Matelas de couchette transformable en embarcation de service », *Le Yacht*, N° 1005, 1897, p. 285.

PARIS (E. N.), « La préfabrication des yachts », *Le Yacht*, N° 3007, 1946, p. 37.
PERRMANN (J. S.), « Le bon équipier », *Le Yacht*, N° 3325, 1952, p. 866-867.
PETITCOLIN (A.), *Le Yacht*, N° 1461, 1906, p. 155-156.
PICARD (Jacqueline), « Propos de l'équipière. Ne lisez pas, messieurs », *Le Yacht*, N° 3297, 1952, p. 167.
- « Propos de l'équipière. Ne lisez pas, messieurs », *Le Yacht*, N° 3305, 1952, p. 392-393.

PILATTE (Dr E.), « La question des cruisers », *Le Yacht*, N° 983, 1897, p. 14.
PINARD (P. H.), « Question d'insubmersibilité », *Le Yacht*, N° 3285, 1951, p. 1142.
PRAT-CARRABIN (M.), « Série de cruisers rapides, habitables, marins à dimensions et à prix minima », *Le Yacht*, N° 1619, 1909, p. 182.
- « « L'aventure ». Cruiser de la série des 8 m 50 à M. André Dauchez », *Le Yacht*, N° 1674, 1910, p. 235.

Publicité Guillon frères, *Le Yacht*, N° hors-série, 1929, p. XIII.
Publicité Herman et Fils, à Paris. *Le Yacht*, N° 1434, 1905, p. 560.
Publicité Kelvinator, *Le Yacht*, N° spécial Salon nautique international, 1931, p. 12.
Publicité Kohl, à Paris. *Le Yacht*, N° 1432, 1905, p. 528.
Publicité Lincoln *Le Yacht*, N° 2513, 1931, p. XIII.
Publicité Lincoln, *Le Yacht*, N° 2508, 1931, p. IX.
Publicité Raygasse, *Le Yacht*, N° 1305, 1903, p. 172.
Publicité Raygasse, *Le Yacht*, N° 1738, 1911, p. 414.
Publicité Raygasse, *Le Yacht*, N° Spécial salon nautique international, 1931, p. VII.
R. G. « Tendances nouvelles de la mode féminine pour les sports nautiques », *Le Yacht*, N° 3049, 1947, p. 391.
R. Y., « Guide pratique du yachtsman », *Le Yacht*, N° 105, 1880, p. 86.

RAILLARD (C.), COTIGNON (de), PRAT-CARRABIN, LA JAILLE (Marquis de), GRENIER, « Séries de cruisers rapides, habitables, marins à dimensions et à prix minima », *Le Yacht*, N° 1619, 1909, p. 182.
RECOULY (Raymond), « Les équipages et le yachting », *Le Yacht*, N° 2341, 1928, p. 49.
- « L'année 1928 et le yachting », *Le Yacht*, N° hors-série du Salon nautique, 1928.
- « L'Angleterre et le yachting », *Le Yacht*, N° 2513, 1931, p. 298-299.

RIALLAND (Roger), « Le yachting vu par un Parisien », *Le Yacht*, N° 3032, 1947, p. 52.
ROBINSON (Diana), « Le yachting en France », *Le Yacht*, N° 3487, 1955, p. 9.
ROCQ (M.), « Cours de yachting », *Le Yacht*, N° 2755, 1936, p. 26-27.
RONDET-SAINT (Maurice), « Le yachting et la loi sur le travail à bord des navires », *Le Yacht*, 1907, N° 1518, p. 235-236.
ROUILLEAU (Maurice), « Après le Salon Nautique de L'Olympia », *Le Yacht*, N° 2798, 1936, p. 676.
SEILHEAN (Pierre), « Correspondance. Un rouf démontable », *Le Yacht*, N° 1740, 1911, p. 437.
SERGENT (François), « Un sloop de croisière de 9 m 70 », *Le Yacht*, N° 3004, 1945, p. 280-281.
- « Conseils aux yachtsmen. Réservoirs », *Le Yacht*, N° 3081, 1947, p. 1053.
- « Un yacht de 12 mètres pour la croisière », *Le Yacht*, N° 3356, 1953, p. 248.

SEVERI (D.), « Un cruiser auxiliaire de 8 m. 50 de longueur totale », *Le Yacht*, N° 2052, 1922, p. 342.
SOINET (Émile), « Le confortable dans un trois tonneaux de courses », *Le Yacht*, N° 771, 1892, p. 453-454.
- « Le confortable dans un trois tonneaux de courses », *Le Yacht*, N° 772, 1892, p. 460.
- « Le confortable dans un trois tonneaux de courses », *Le Yacht*, N° 773, 1892, p. 471.
- « Régates de cruisers », *Le Yacht*, N° 938, 1896, p. 101.

STAEMPFLI (P.), « Crusailer de 9 mètres de long à 4 couchettes », *Le Yacht*, N° 2987, 1944, p. 42-45.
- « Le crusaller « Mousson » », *Le Yacht*, N° 3013, 1946, p. 153

T. M., « Le système Wykeham Martin pour l'enroulement des voiles », *Le Yacht*, N° 1610, 1909, p. 39.
THIERRY (Georges-P.), « Le championnat de France à deux équipiers », *Le Yacht*, N° 2775, 1936, p. 352-354.
- « Le championnat de France féminin », *Le Yacht*, N° 3019, 1946, p. 279.

UN JEUNE, « Le recrutement du yachting », *Le Yacht*, N° 1517, 1907, p. 221-222.
UNION NATIONALE DES CROISEURS, « Mémoire sur le croiseur, présenté par Louis Dyèvre, membre du Y.-C.-F. et de l'U.-N. C. », *Le Yacht*, N° 1884, 1914, p. 245.
V. de L., « La future réglementation du yachting en France », *Le Yacht*, N° 1516, 1907, p. 203.
VIEILLE (Jacques), « Sur une prononciation », *Le Yacht*, N° 3353, 1953, p. 190.
V. M., « La question des cruisers », *Le Yacht*, N° 992, 1897, p. 128-129.
X… S., « Croisière du steam-yacht "Medjé" dans les fjords de Norvège, juin-juillet 1895 », *Le Yacht*, N°1023, 1897, p. 508.
YACHT CLUB DE FRANCE, *Le Yacht*, N° 3058, 1947, p. 568.
YANNIC, « Correspondance. Le yachting à bon marché », *Le Yacht*, N° 1206, 1901, p. 185.

Bateaux

La revue *Bateaux* paraît mensuellement depuis juin 1958, souhaitant alors « être le guide de ceux qui accèdent à la voile », « se mettre à la place de ceux qui ne savent pas encore » et « aider à se perfectionner ceux qui savent déjà ».[1] Illustrant la couverture du premier numéro, un *Cotre des Glénans*, bateau école du Centre nautique, représente la volonté d'ouverture sociale des acteurs de la plaisance des années cinquante. Le mensuel propose à ses lecteurs des essais critiques des nouveaux voiliers produits par les chantiers nautiques ainsi qu'une information sur l'actualité des régates et des courses-croisières auxquelles participent les équipages français.
Dans le cadre de cette recherche, j'ai consulté l'ensemble des numéros de 1958 à 2000. Après 2000, j'ai effectué une veille thématique auprès de l'ensemble des revues nautiques paraissant en France.

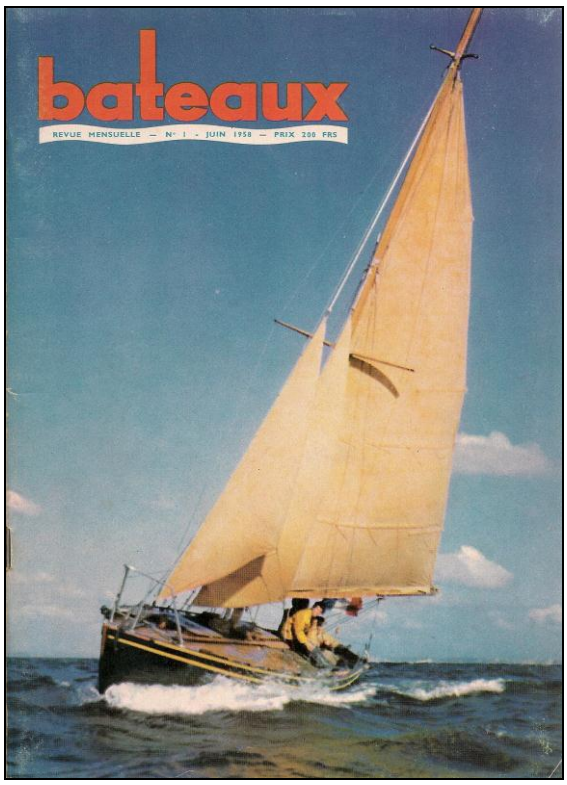


Figure 263 : Couverture du premier numéro de la revue *Bateaux*, en juin 1958, présentant un « Cotre des Glénans (photo Ph. Doumic) ».

[1] « Editorial », *Bateaux*, N° 1, 1958, p. 11.

« Wauquiez 60 et Centurion 61. Le temps du choix, sport et confort », *Bateaux*, N° 404, 1992, p. 81-82.
« 3 000 places de port en projet », *Bateaux*, N° 542, 2003, p. 10-11.
« Architecture, construction : quels progrès ! Un match original Arpège contre First 30 E », *Bateaux*, N° 308, 1984, p. 163.
« Au colloque des ports à La Rochelle, le Ministre des transports définit le rôle de la plaisance », *Bateaux*, N° 261, 1980, p. 51-52.
« Plaisanciers, qui êtes-vous ? », *Bateaux*, N° 512, janvier 2001, p. 18-19.
« Bateau de l'année au First 35 S 5 », *Bateaux*, N° 356, 1988, p. 42.
« Bateaux à crédit », *Bateaux*, N° 151, 1970, p. 25.
« Bateaux de mer… ou bateaux d'exposition ? », *Bateaux*, N° 82, 1965, p.67.
« Cinq ans déjà… », *Bateaux*, N° 61, 1963, p. 47.
« Claire Fountaine n'est pas une femme ! », *Bateaux*, N° 217, 1976, p. 149.
« Comment on saccage un marché », *Bateaux*, N° 72, 1964, p. 51
« Comment on saccage un marché (suite) », *Bateaux*, N° 73, 1964, p. 51.
« Commentaires de David Réard, architecte du Bepox », *Bateaux*, N° 503, 2000, p. 63.
« Communiqué Max Sea », *Bateaux*, N° 538, 2003, p. 63.
« Course ou croisière ? », *Bateaux*, N° 91, 1965, p. 29.
« Croiseurs de 5,50 à 6,75 m », *Bateaux* N° 583, 2006, p. 104.
« Croiseurs de 6 à 8 m », *Bateaux*, N° 607, 2008, p. 120.
« Croiseurs de 9 à 10 m », *Bateaux*, N° 607, 2008, p. 132-138.
« De l'Elysée au First 355 », *Bateaux*, N°355, 1987.
« De la responsabilité du skipper », *Bateaux*, N° 459, 1996, p. 11.
« Des bateaux qui gagnent ? », *Bateaux*, N° 233, 1977, p. 45.
« Des femmes heureuses en mer », *Bateaux*, N° 212, 1976, p. 346.
« Editorial », *Bateaux*, N° 1, 1958, p. 11.
« Emménagements », *Bateaux*, N° 308, 1984, p. 154.
« Espace 990 : jupe longue et confort bourgeois », *Bateaux*, N° 318, 1984, p. 59.
« Homo navigans », *Bateaux*, N°226, 1977, p. 45.
« Jean-Claude Oudry : "Je construit des voiliers hors mode" », *Bateaux*, N° 396, 1991, p. 102.
« Advantage 25. Un 25 pieds plein d'avantages », *Bateaux*, N° 472, 1997, p. 82.
« L'environnement », *Bateaux*, N° 144, 1970, p. 83.
« La course au large escortée ! », *Bateaux*, N° 255, 1979,
« La grande loterie », *Bateaux*, N° 187, 1973, p. 29.
« La manœuvre pour réduire les efforts », *Bateaux*, N° 505, 2000, p. 74-78.
« La mer côté confort », *Bateaux*, N° 367, 1988, p. 193.
« La navigation à la sauvette », *Bateaux*, N° 324, 1985, p. 87.
« La nouvelle plaisance », *Bateaux*, N° 214, 1976, p. 49.
« Labels », *Bateaux*, N° 69, 1964, p. 31.
« Le coup de la bôme », *Bateaux*, N° 444, 1995, p. 128.
« Le goût de la mer », *Bateaux*, N° 395, 1991, p. 51.
« Le marché français de la plaisance », *Bateaux*, N° 92, 1966, p. 141.
« Le match des chantiers. 4 - Vivre à bord », *Bateaux*, N° 504, 2000, p. 108-112.
« Le match des chantiers. 5 - Eclairage et aération », *Bateaux*, N° 505, 2000, p. 112-115.
« Le mètre de plus », *Bateaux*, N° 190, 1974, p. 45.
« Le rôle de l'architecte : priorité au programme », *Bateaux*, N° 527, 2002, p. 88-89.
« Le voiliers habitables de moins de 10 mètres », *Bateaux*, N° 236, 1978, p. 277.
« Les chiffres clés du nautisme », *Bateaux*, N° 535, 2002, p. 69-70.
« Les emménagements », *Bateaux*, N° 248, 1979, p. 203-208.
« Les jeunes aussi », *Bateaux*, N° 158, 1971.
« Les nouveaux modèles sont-ils vraiment mieux ? », *Bateaux*, N° 500, 2000, p. 53-65.

« Les ports à sec », *Bateaux*, N° 250, 1979, p. 45.
« Les solitaires méconnus », *Bateaux*, N° 237, 1978, p. 45.
« Madame, soyez "pour" », *Bateaux*, N° 47, 1962, p. 31.
« Manœuvres d'intendance et de garderie », *Bateaux*, N° 484, 1998, p. 81.
« Naviguer seul ou presque… », *Bateaux*, N° 447, 1995, p. 59-63.
« Noël au balcon », *Bateaux*, N° 235, 1977, p. 45.
« Non au permis », *Bateaux*, N° 240, 1978, p. 104.
« Notre préféré », *Bateaux*, N° 463, 1996, p. 98.
« Philippe Harlé, trente ans d'architecture », *Bateaux*, N° 394, 1991, p. 63-65.
« Pierre ou plastique », *Bateaux*, N° 228, 1977, p. 77.
« Pitié pour les bateaux », *Bateaux*, N° 316, 1984, p. 39.
« Plein air ou régate », *Bateaux*, N° 2, 1958, p. 11.
« Ports de plaisance », *Bateaux*, N° 83, 1965, p. 61.
« Pour un vrai bateau de croisière familiale », *Bateaux*, N° 220, 1976, p. 45.
« Premiers milles », *Bateaux*, N° 259, 1979, p. 76-77.
« Profession : architecte d'intérieur », *Bateaux*, N° 396, 1991, p. 104-105.
« Responsabilité du capitaine », *Bateaux*, N° 315, 1984, p. 44-45.
« Révolution sur le pont », *Bateaux*, N° 476, 1998, p. 42-43.
« Série ou artisanat ? », *Bateaux*, N° 107, 1967, p. 83.
« Skipper et équipier », *Bateaux*, N° 291, 1982, p. 29.
« Spécial essais Mistral 650 », *Bateaux*, N° 532, 2002, p. 102-103.
« Spécial salon 2009. Sun Odyssey 54DS », *Bateaux*, N° 607, 2008, p. 178.
« Sur une saison », *Bateaux*, N° 89, 1965, p. 35.
« Suspects », *Bateaux*, N° 244, 1978, p. 45.
« Un Lagoon en rade de Brest », *Bateaux*, N° 361, 1988, p. 73-74.
« Un micro-ordinateur à bord », *Bateaux*, N° 457, 1996, p. 108-115.
« Une démarche de maquilleur », *Bateaux*, N° 395, 1991, p. 106-107.
« Une fausse menace », *Bateaux*, N° 133, 1969, p. 83.
« Vivre à bord », *Bateaux*, N° 145, 1970, p. 164-165.
« Voile et progrès », *Bateaux*, N° 310, 1984, p. 55.
« Voiliers de croisière transportables », *Bateaux*, N° 367, 1988, p. 279-280.
« Voiliers habitables non transportables de moins de 10 mètres », *Bateaux*, N° 200, 1975, p. 174-175.
« Voiliers habitables », *Bateaux*, N° 200, 1975, p. 161.
« Voiliers mixtes. Le salon … du salon de pont », *Bateaux*, N° 237, 1978, p. 75.
« Voiliers non transportables de plus de 10 mètres », *Bateaux*, N° 200, 1975, p. 198-199.
« Vos enfants aussi », *Bateaux*, N° 159, 1971, p. 31.
« Vous avez la parole : laissez-moi dormir seul ! », *Bateaux*, N° 490, 1999, p. 8-9.
AMEL (Henri), « A la barre de l'Euros. Le promoteur nous écrit », *Bateaux*, N° 123, 1968, p. 91.
ANDRIEU (Daniel), « Les qualités marines », *Bateaux*, N° 260, 1980, p. 219-221.
ANGLES (Jacques), « Tonga 6 : un mini-croiseur qui passe partout », *Bateaux*, N° 528, 2002, p. 52-53.

- « Bepox 990. Pour ceux qui aiment naviguer vite », *Bateaux*, N° 529, 2002, p. 56.

AYMON (Jean-Paul), « Confession d'un plaisancier : sur mon bateau, je suis le lest », *Bateaux*, N° 158, 1971, p. 81-83.

- « Confession d'un plaisancier. Ah ! Les jolies petites croisières familiales », *Bateaux*, N° 162, 1971, p. 53-55.

BABINET (Damien), « Comment naviguerons-nous en 2038 ? », *Bateaux*, N° 478, 1998, p. 128.
BARLE (Daniel), « Corsaire, le mythe redoré », *Bateaux*, N° 532, 2002, p. 96-97.

- « Visite de chantier : Structures, objectif course-croisière », *Bateaux*, N° 571, 2005, p. 262.

BENOITON (Patrick), « Directive européenne : tout ce qu'il faut savoir », *Bateaux*, N° 464, 1997, p.46-47.

- « Table ronde : les nouvelles orientations », *Bateaux*, N° 464, 1997, p.48-49.
- « Une semaine à bord du Sun Odyssey 34.2 : le confort en croisière », *Bateaux*, N° 468, 1997, p. 91.

BERGOGNE (Anne), « Le dossier noir des ports français : 2e partie. Le partage des eaux », *Bateaux*, N° 612, 2009, p. 18-28.

BERNARDIN (Philippe), « Quelques bords sur le Muscadet », *Bateaux*, N° 60, mai 1963, p. 108-110.

BERTELOOT (Antoine), « Hunter 466 : suréquipement de série », *Bateaux*, N° 532, 2002, p. 142-145.

- « J'ai barré le Fabulo 36 : le bateau passion », *Bateaux*, N° 544, 2003, p. 78-81.

BOURGEOIS (Dominic), « Un vrai cockpit de mer », *Bateaux*, N° 355, 1987, p. 201.

- « J'ai barré Sun Odyssey 40 DS. Un salon sur la mer », *Bateaux*, N° 480, 1998, p. 72-73.
- « Génération Mini », *Bateaux*, N° 542, 2003, p. 28.
- « Discours de la méthode », *Bateaux*, N° 579, 2006, p. 38-39.

BOUSSEL (Martine), « Bénédicte Lunven : une équipière acceptée », *Bateaux*, N° 236, 1978, p. 169.

BREL (Albert), « Luxe : les sommets de l'équipement », *Bateaux*, N° 385, 1990, p. 126.

BUREL (Odile), « Une fille, quatre garçons, une seule possibilité », *Bateaux*, N° 500, 2000, p. 30.

- « Elles ont changé la voile », *Bateaux*, N° 501, 2000, p. 29.
- « Ellen Mac Arthur, un marin comme un autre », *Bateaux*, N° 503, 2000, p. 66.
- « Du Sénégal aux Antilles en planche », *Bateaux*, N° 504, 2000, p. 54.
- « Skippeuse : un métier qui monte », *Bateaux*, N° 505, 2000, p. 50.
- « Florence intime », *Bateaux*, N° 506, 2000, p. 36.
- « Mixité. Tombeurs de course », *Bateaux*, N° 507, 2000, p. 30.

CARPENTIER (P.), LE CARRER (O.), LESURE (M.), TRISTAN (R.), « Confort contre plaisir : les nouvelles tendances », *Bateaux*, N° 432, 1994, p. 93-99.

CARPENTIER (Patrice), « En équipage réduit », *Bateaux*, N° 277, 1981, p. 187.

CHARON (Benoît), « Vingt ans après, la révolution du volume », *Bateaux*, N° 367, 1988, p. 194-197.

DUMET (Jean), « Voiliers habitables d'aujourd'hui », *Bateaux*, N° 17, 1959, p. 43-44.

- « Bateaux en plastique », *Bateaux*, N° 36, 1961, p.43.

EDEL (Maurice), « Le promoteur nous écrit », *Bateaux*, N° 135, 1969, p. 77.

FLEURY (Delphine), LE CARRER (Olivier), « Vacances : réussir une croisière en famille », *Bateaux*, N° 494, 1999, p. 81.

GAIGNE (J.-M.), « Design : deux exemples significatifs », *Bateaux*, N° 395, 1991, p. 109.

GILLES (Daniel), « Quarante ans d'évolution. Huit bateaux de 9 mètres racontent », *Bateaux*, N° 527, 2002, p. 90-91.

HONORE (Mathieu), « J'ai barré le Zen 32 : rapide et familial », *Bateaux*, N° 545, 2003, p. 28-31.

HURTEL (Elisabeth), « La femme à bord », *Bateaux*, N° 166, 1972, p. 108.

- « La femme à bord », *Bateaux*, N° 168, 1972, p. 97.
- « La femme à bord », *Bateaux*, N° 171, 1972, p. 46-47.

JOUET (P.), « A la barre du Golif », *Bateaux*, N° 48, 1962, p. 46.

LARGOUËT (Christine), « Naviguer avec des enfants », *Bateaux*, N° 614, juillet 2009, p. 22-24.

LAVAT (Pierre), « Gens de mer », *Bateaux*, N° 200, 1975, p. 111.
LE BRAS (Loïc), « Bepox 700 : 150 milles à bord du Bateau de l'année », *Bateaux*, N° 503, 2000, p. 56-63.
LE CARRER (Olivier), « Course croisière : la course confortable », *Bateaux*, N° 214, 1976, p. 86.
- « Les enrouleurs : une bonne réduction », *Bateaux*, N° 312, 1984, p. 111.
- « La croisière à dix nœuds n'aura pas lieu », *Bateaux*, N° 365, 1988, p. 60-64.
- « Luxe : Swan et les autres », *Bateaux*, N° 385, 1990, p. 119.
- « Décoration, une vogue déferlante », *Bateaux*, N° 395, 1991, p. 104-105.
- « Concours : dessinez "le voilier pour tous" », *Bateaux*, N° 395, 1991, p. 110-111.
- « Les carrossiers de la mer », *Bateaux*, N° 396, 1991, p. 101.
- « Le temps du sommeil », *Bateaux*, N° 417, 1993, p. 86.
- « Sécurité : encore un effort ! », *Bateaux*, N° 464, 1997, p. 19.
- « Une question d'objectivité », Bateaux, N° 468, 1997, p. 45.
- « La femme a-t-elle sa place à bord ? », *Bateaux*, N° 484, 1998, p. 67.

LE CARRER (Olivier), BREL (Albert), « Le luxe dans la plaisance », *Bateaux*, N° 385, 1990, p. 107.
MAINCENT (Olivia), LE CARRER (Olivier), « Lecteurs et architectes imaginent leur bateau idéal », *Bateaux*, N° 625, 2010, p. 20-35.
MAINCENT (Olivia), « Pogo 8,50. L'esprit du large », *Bateaux*, N° 513, 2001, p. 27.
- « First 27.7. Le petit qui voit grand », *Bateaux*, N° 534, 2002, p. 28-37.
- « La nouvelle vague du design », *Bateaux*, N° 601, 2008, p. 146.
- « Feeling 55. Tout le confort d'un cata », *Bateaux*, N° 602, 2008, p. 50-55.
- « Chat noir contre Souriceau », *Bateaux*, N° 613, 2009, p. 54-59.

MARS (Charles de), « Quelques bords sur… le R.C.20 », *Bateaux*, N° 73, 1964, p. 118-122.
- « Quelques bords sur… l'Azimut », *Bateaux*, N° 94, 1966, p. 148-149.
- « Coup d'œil sur… Ysoline », *Bateaux*, N° 139, 1969, p. 84.

MAUPAS (Didier), TRISTAN (Rémi), « Banc d'essai : Moody 31 contre Océanis 321 », *Bateaux*, N° 442, 1995, p. 76-77.
MAUPAS (Didier), « Maxi 95 », *Bateaux*, N° 251, 1979, p. 130-131.
- « Coup d'œil : Voyager 30 », *Bateaux*, N° 259, 1979, p. 85-87.
- « Hood 38 », *Bateaux*, N° 269, 1980, p. 107.
- « A la barre de Dufour 4800 », *Bateaux*, N° 289, 1982, p. 136.
- « James Bond contre Moitessier », *Bateaux*, N° 308, 1984, p. 187-188.
- « A bord de l'Idylle 13,50 m », *Bateaux*, N° 312, 1984, p. 153-157.
- « Océanis 320 », *Bateaux*, N° 314, 1989, p. 91.
- « Seahawk 34 », *Bateaux*, N° 339, 1986, p. 106.
- « Grand Pavois. Les premiers modèles 87 : sous le signe du confort. Du luxe des "hauts de gamme" à l'ingéniosité des nouveaux transportables, tout pour le bonheur à bord », *Bateaux*, N° 342, 1986, p. 96.
- « A bord du First 35 S 5 », *Bateaux*, N° 358, 1988, p. 105.
- « A bord : Océanis 320 », *Bateaux*, N° 374, 1989, p. 88-92.
- « Salons de septembre », *Bateaux*, N° 377, 1989, p. 88.
- « Essai. Lagoon 55 », *Bateaux*, N° 396, 1991, p. 89-95.
- « A bord. Etap 35i », *Bateaux*, N° 399, 1991, p. 64.
- « A bord du RM 800 », *Bateaux*, N° 421, 1993, p. 76-79.

MONSAULT (Jacques), « A la barre de la Frégate », *Bateaux*, N° 43, 1961, p. 28.
- « A la barre du Pacha », *Bateaux*, N° 44, 1962, p. 46-57.
- « A la barre du Brick », *Bateaux*, N° 77, 1964, p. 58.
- « A la barre du Cap Corse », *Bateaux*, N° 79, 1964, p. 53.
- « A la barre de l'Océan », *Bateaux*, N° 91, 1965, p. 47.

- « A la barre du Super Simoun 800 », *Bateaux*, N° 112, 1967, p. 52-62.
- « A la barre de l'Euros », *Bateaux*, N° 123, 1968, p. 90-102.
- « A la barre d'Ecume de Mer », *Bateaux*, N° 149, 1970, p. 72-83.
- « A la barre du Sangria », *Bateaux*, N° 150, 1970, p. 62-72.
- « A la barre du Dufour 35 », *Bateaux*, N° 183, 1973, p. 86-96.
- « A la barre du Love Love, un croiseur minimum à quatre couchettes confortable stable et raisonnable », *Bateaux*, N° 195, 1974, p. 55-73.
- « A la barre de l'Evasion 32 », *Bateaux*, N° 198, 1974, p. 72-75.
- « A bord du Targui », *Bateaux*, N° 227, 1977, p. 78.
- « A la barre du Jouët 37 », *Bateaux*, N° 261, 1981, p. 108.
- « A la barre de Dufour 4800 », *Bateaux*, N° 289, 1982, p. 136.
- « A la barre du First 42 », *Bateaux*, N° 293, 1982, p. 85-94.
- « A la barre du Mopelia 2000 », *Bateaux*, N° 307, 1983, p. 77-86.
- « A la barre de Attalia », *Bateaux*, N° 310, 1984, p.138-148.
- « A la barre du First 26 », *Bateaux*, N° 316, 1984, p. 92.
- « A la barre du Jouët 950 », *Bateaux*, N° 318, 1984, p. 72-81.
- « A la barre du Moody 34 », *Bateaux*, N° 325, 1985, p. 164-173.
- « A la barre du Sun Rise », *Bateaux*, N° 326, 1985, p. 92-101.
- « A la barre du Tonic 23 », *Bateaux*, N° 331, 1985, p. 70-79.
- « A la barre du Feeling 1040 », *Bateaux*, N° 334, 1986, p. 88.
- « A la barre du First 32 S 5 », *Bateaux*, N°366, 1988, p. 107.
- « A la barre du First 53F5 », *Bateaux*, N° 395, 1991, p. 136.

MONTORIOL (Thierry), « Refus de place. Le port condamné en justice », *Bateaux*, N° 571, 2005, p. 10-11.

PANNETIER (Delphine), « Les femmes à bord : manœuvrer autrement », *Bateaux*, N° 484, 1998, p. 80-81.

PETITPAS (Gérard), « Le coureur, ce parent pauvre », *Bateaux*, N° 166, 1972, p. 81-83.

Publicité Amel, *Bateaux*, N° 213, 1976.

Publicité Bénéteau, *Bateaux*, N° 296, 1983, p. 4-5.

Publicité Bénéteau, *Bateaux*, N° 303, 1983, p. 1.

Publicité Bénéteau, *Bateaux*, N° 316, 1984, p. 1-2.

Publicité Bénéteau, *Bateaux*, N° 361, 1988, p.1.

Publicité Bénéteau, *Bateaux*, N° 376, 1989, p. 1.

Publicité Bénéteau, *Bateaux*, N° 393, 1991, p. 1.

Publicité Bénéteau, *Bateaux*, N° 606, 2008, p. 17, présentée Figure 256.

Publicité Catana, Bateaux, N° 361, 1988, p. 15.

Publicité CNSO, *Bateaux*, N° 239, 1978, p. 238.

Publicité Dufour, *Bateaux*, N° 293, 1982, p. 8-9.

Publicité Etap, *Bateaux*, N° 376, 1989, p. 50.

Publicité Jeanneau, *Bateaux*, N° 272, 1981, p. 298-299.

Publicité Jeanneau, *Bateaux*, N° 526, 2002, p. 13.

Publicité Kelt Marine, *Bateaux*, N° 236, 1978, p. 550.

Publicité Kirié, *Bateaux*, N° 263, 1980, p. 15.

Publicité Max Sea, *Bateaux*, N° 527, 2002, p. 41.

Publicité Morning, *Bateaux*, N° 150, 1970, p. 11.

Publicité Moulinex, *Bateaux*, N° 391, 1990, p. 9

Publicité Nautitech, *Bateaux*, N° 607, 2008, p. 109.

Publicité Navico, *Bateaux*, N° 371, 1989.

Publicité Seb marine, *Bateaux*, N° 166, 1972, p. 3.

Publicité Wauquiez, *Bateaux* N°583, 2006, p. 23.

Publicité Yachting France, *Bateaux*, N° 296, 1983, p. 13.

R.-M. R., « First 33.7 : l'avis de Madame », *Bateaux*, N° 463, 1996, p. 99.
ROBERT (C.), « Publicité. L'exemple à ne pas suivre », *Bateaux*, N° 510, 2000, p. 11.
RONDEAU (Alain), « Nos lecteurs sont de vrais marins », *Bateaux*, N° 391, 1990, p. 178-187.
STONE (Emily), « Cohabitation pour le pire… ou le meilleur ? », *Bateaux*, N° 484, 1998, p. 74-75.
TOMA (Emmanuel de), « Nos lecteurs jugent leur bateau : Daimio », *Bateaux*, N° 293, 1982, p. 111.
TRISTAN (Rémi), « J'ai barré Turbo 950 SP. La croisière rapide tout en bois », *Bateaux*, N° 509, 2000, p. 52-53.
- « Bepox 850. Priorité aux performances », *Bateaux*, N° 534, 2002, p. 49.

VIGNES (Jacques), « Qui êtes-vous… Marie-Claude Fauroux ? », *Bateaux*, N° 119, 1968, p. 98.

Glénans, informations et documents

La revue *Glénans, informations et documents*, est éditée à Paris par le Centre nautique des Glénans entre 1959 et 1985. Bimestriel jusqu'en janvier 1967, *Glénans* paraît ensuite de façon trimestrielle, informant ses abonnés de la vie de l'association.
Je remercie l'association du Centre nautique des Glénans, et tout particulièrement Monsieur Paul Macor, pour m'avoir permis de consulter les documents conservés au « ponton », Quai Louis Blériot, dont la revue *Glénans.*

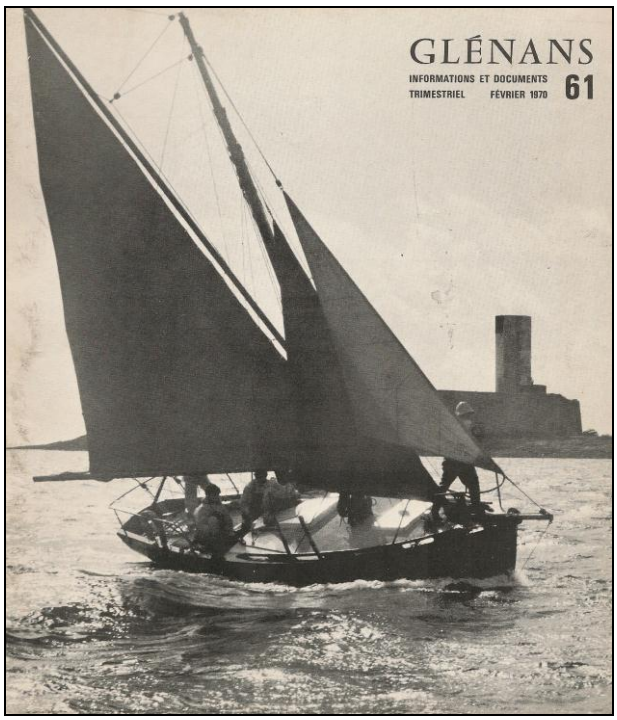


Figure 264 : Couverture de la revue *Glénans*, N° 61, février 1970, montrant un *Cotre des Glénans* croisant derrière Fort Cigogne, dans l'Archipel des Glénan (photographie Catherine Pansier).

« La démocratisation de la plaisance », *Glénans*, N° 43, 1965, p. 28.
« La plaisance, enfant prodigue de la tradition maritime. Entretien avec François Beaudouin », *Glénans*, N° 88, 1977, p. 1-4.
« Un bateau pour la croisière, rencontre avec Jean-Marie Finot », *Glénans*, N° 63, 1970, p. 39-41.
BAUDELOT (Christian), « Qui vient aux Glénans ? », *Glénans*, N° 87, 1976, p. 40-43.
CARBONNEL (Marie-Claude), DEURBERGUE (Maria), « Les femmes chefs de bord », *Glénans*, N° 81, 1975, p. 36-39.
DAUMEZON (Pierre), « Croisière avec ou contre les enfants », *Glénans*, N° 64, 1970, p. 23-24.
FINOT (Jean-Marie), « Deux nouveaux bateaux de croisière aux Glénans », *Glénans*, N° 62, 1970, p. 29.
GINOD (Jean), « Quelques réflexions sur le développement du nautisme en général et des Glénans en particulier », *Glénans*, N° 37, 1964, p. 11-13.
JEUNHOMME (Françoise), JEUNHOMME (Jean-Luc), « Maman les p'tits bateaux… ou comment naviguer avec un mousse de quinze mois », *Glénans*, N° 87, 1976, p. 35-37.
LEGASTELOIS (Jean), « Les tartarins des Glénans », *Glénans*, N° 72, 1973, p. 10-11.
MENDEL (Pierre), « L'autorité et le bateau », *Glénans*, N° 57, 1969, p. 51-52.
PAOLI (P.-L.), « Le cabotage en solitaire », *Glénans*, N° 78, 1974, p. 24.
PETIT-JEAN (Pierre), « Chefs de bord féminins », *Glénans*, N° 44, 1965, p. 38-41.
ROUGEVIN-BAVILLE (Claude), « La voile en famille », *Glénans*, N° 32, 1963, p. 5-6.

Loisirs nautiques

Revue trimestrielle puis mensuelle éditée à Bordeaux depuis 1968, *Loisirs nautiques* est en liquidation depuis novembre 2009. Jusque dans les années quatre-vingt-dix, le magazine propose à ses lecteurs d'entreprendre eux-mêmes la construction d'un navire en leur apportant des conseils techniques, se différenciant ainsi des autres revues proposant plutôt une connaissance de l'offre du marché. Une place importante est donnée aux témoignages d'équipages effectuant des grands voyages. *Loisirs nautiques* a publié de nombreux numéros hors-série sur la construction navale, répondant ainsi à la demande des plaisanciers constructeurs amateurs.

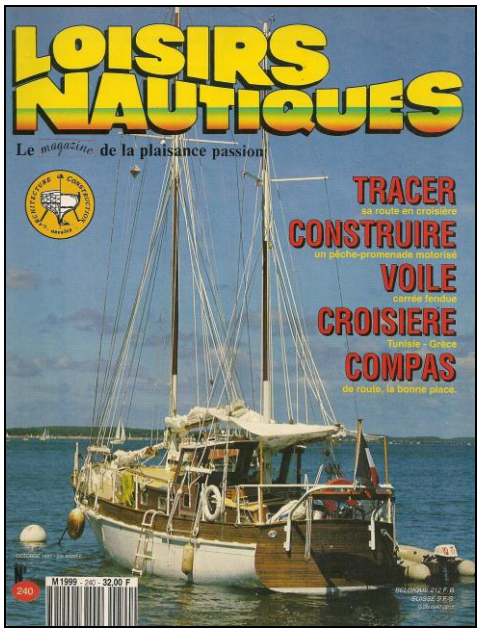


Figure 265 : Couverture de *Loisirs nautiques* N° 240, 1991. « Tracer sa route en croisière, construire un pêche-promenade motorisé » : « Architecture et construction navales » ; « le magazine de la plaisance passion ».

« Fan Class 32. Le monocoque sans gîte », *Loisirs nautiques*, N° 443, 2008, p. 54-59.
« JPN 12 par Michel Joubert et Bernard Nivelt », *Loisirs nautiques*, N° 320, 1998, p. 19.
« Océanis 31, le petit salon qui aime le large », *Loisirs nautiques*, N° 422, 2008, p. 63-68.
« TBL 840. Carré arrière, un pari très audacieux », *Loisirs nautiques*, N° 417, 2006, p. 19-19.
BOURGUINAT (Pierre-Marie), « Filo : le goût de l'essentiel », *Loisirs nautiques*, N° 358, 2001, p. 48-51.
HAMON (Hervé), « La grande sirène », *Loisirs nautiques*, N° 363, 2002, p. 45.
PLESSIS (Gildas), « Aménager l'espace de vie », *Loisirs nautiques*, N° 397, 2005, p. 62-68.
ROQUEFEUIL (Alex de), « Confort : l'art du compromis [2] », *Loisirs nautiques*, N° 413, 2006, p. 48-54.
VAN DETH (Emmanuel), « Irisoft 44, bouffeur de milles », *Loisirs nautiques*, N° 417, 2006, p. 42-43.
VINCENT-FOURRIER (Monique), BELIEU (Josselyne-France), « Femmes, on vous aime ? », *Loisirs nautiques*, N° 369, 2002, p. 56-61.

Voiles et voiliers

Edité à Paris depuis 1971, *Voiles et voiliers* est un bimensuel puis un mensuel privilégiant l'information sur les régates en voilier habitable ainsi qu'en voile légère. Il se différencie des autres périodiques par son grand format et la présentation de photographies sur une double page.

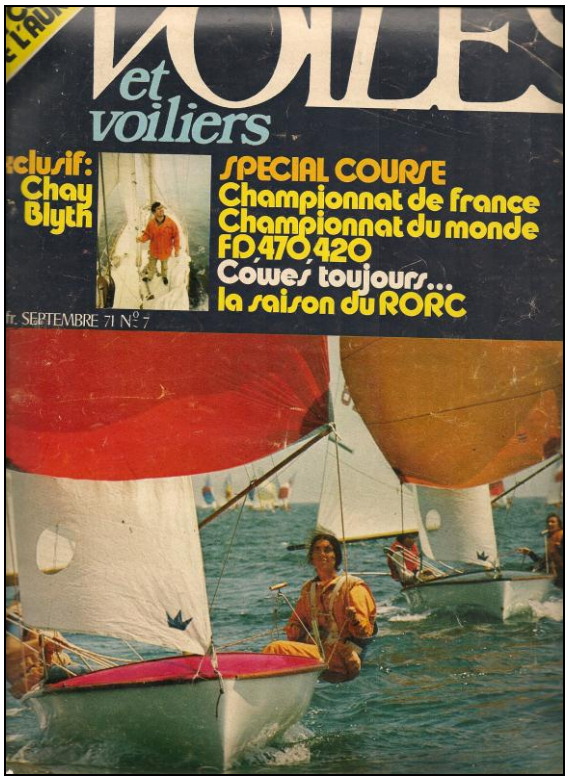


Figure 266 : Couverture du *Voiles et voiliers* N° 7, septembre 1971, présentant des équipages de dériveurs sous spi, en régate (photographie G. Beauvais).

« Archis : la nouvelle vague », *Voiles et voiliers*, N° 402, 2004, p. 80.
« Je navigue avec ma fille », *Voiles et voiliers*, N° 375, 2002, p. 94-109.
« Les 12 inédits de Paris », *Voiles et voiliers*, N° 453, 2008, p. 166.
« Les tendances 2005. Plus de 10 mètres », *Voiles et voiliers*, N° 418, 2005, p. 117.
ALLISY (Daniel), « Fan Class 32. Très peu de penchant pour la gîte », *Voiles et voiliers*, N° 453, 2008, p. 182.
AUGENDRE (Frédéric), « Profession architecte », *Voiles et voiliers*, N° 461, 2009, p. 113-114.
CHAPUIS (Olivier), « Tables à cartes : la délocalisation électroniques », *Voiles et voiliers*, N° 543, 2008, p. 198-199.
LE BRAS (Loïc), « JP 54. La croisière du 3e millénaire », *Voiles et voiliers*, N° 472, 2010, p. 78-85.

Voile magazine

Édité mensuellement par les éditions Larivière, à Clichy, depuis décembre 1995, *Voile magazine* est le plus récent des magazines nautiques. Il se veut pratique et généraliste, proposant des conseils de navigation et d'entretien, des extraits de la presse régionale concernant la vie littorale, des essais comparatifs des derniers modèles sortis des chantiers nautiques, des idées de croisière et les récits des dernières courses en haute mer.

Figure 267 : Couverture de *Voile magazine* N° 141 S, septembre 2007, un mensuel généraliste : « 27 pages de nouveautés », « comment protéger son bateau », « la Mini a trente ans : les marins et les bateaux qui ont écrit sa légende », « la France d'île en île ».

« Génial Souriceau ! Seulement 4,75 mètres. 100 milles à bord d'un mini-croiseur hauturier », *Voile magazine*, N° 161, 2009.
« Le nautisme en souffrance », *Voile magazine*, N° 161, mai 2009, p. 36.
« Les lecteurs ont la parole », *Voile magazine*, N ° 155 S, 2008, p. 50.
« Moody 45. Nouvelle génération », *Voile magazine*, N° 155 S, 2008, p. 26.
« Salon de paris : une déferlante de nouveautés », *Voile magazine*, N° 145, 2008, p. 17-19.
BOREL (William), « A quand les p'tits voiliers ? », *Voile magazine*, N° 37, 1999, p. 6.
BREL (Albert), MAINGUET (Sébastien), « Les nouveautés 2008 : quelle inventivité ! », *Voile magazine*, N° 145, 2008, p. 46-47.
CRECY (François-Xavier de), « Chantier Hanse. Il était une fois dans l'Est », *Voile magazine*, N° 140, 2007, p. 62-67.
LUTZ (Pascal), « Humeur. Petit bateau, grand voyage », *Voile magazine*, N° 155, 2008, p. 50.
MAINGUET (Sébastien), « Kaïdoz 31 : à 12 nœuds dans un canapé », *Voile magazine*, N° 144 S, 2007, p. 150.
Publicité Accastillage Diffusion, *Voile magazine*, N° 136, 2007, p. 37
RUBINSTEIN (Bernard), Sébastien MAINGUET (Sébastien), « 100 milles à bord. Le Pogo 8,50 face au RM 880 », *Voile magazine*, N° 126, 2006, p. 72.
RUBINSTEIN (Bernard), « Vive le progrès », *Voile magazine*, N° 93, 2003, p. 4.

3 - PRESSE REGIONALE ET NATIONALE

« Baptême du Cotentin », *Le Télégramme*, le 26 novembre 2007.
« Les femmes et les enfants à bord », *Ouest- France*, N° 416, le 27 novembre 2005.
« Salon nautique de Paris », *Ouest-France*, le 2 décembre 1998.
A. G. A., « En bateau avec Dee Caffari. Houle, ma poule ! », *Elle*, 5 mai 2008, p. 161-162.
BARADEZ (Marie-Laure), « La plaisance, en mouvement perpétuel », *Le Progrès de Cornouaille*, N° 3306, le 2 avril 2010, p. 10-11.
C. P., « Loisirs nautiques : le matériel de sécurité montré du doigt », *Le Progrès*, le16 Octobre 2009, p. 10.
COSQUÉRIC (Raymond), « Quand le bateau concurrence la pierre. Au Salon nautique, des résidences secondaires flottantes », *Ouest-France*, le 4 décembre 2000.
DENIAU (Jean-François), « Donner l'exemple », *Le Figaro Magazine*, le 20 juin 1998, p. 13.
E. J., « Brest classic week : coup d'essai, coup de maître ! », *Le Progrès*, le 9 juillet 2010.
FINGER (Sarah), « Ils habitent sur un bateau », *La Gazette*, N° 567, du 19 au 25 février 1999, p. 17-19.
GOUEROU (Christian), « Au Spi, cinq femmes à bord et vogue le voilier ! », *Ouest-France*, le 3-4 avril 2010.
MARENGO (Sarah), « Découverte : faire de son bateau un logement, une alternative rafraîchissante », *Immobilier*, le 16 mars 2007, p. 31.
RENOUARD (Céline), « Ils ont choisi de vivre sur leur bateau », *Ouest-France*, le 23 octobre 2006.

B - SOURCES INTERNET

Association des Propriétaires de Fantasia, [consulté en juillet 2010]. <http://www.fantasiami.com/>

Association des Propriétaires de Muscadet, [consulté en mai 2009]. <http://www.apmuscadet.com/ >

Baptême de l'Abeille Bourbon à Brest le 13 avril 2005 [consulté en octobre 2007] <http://www.sextan.com/article.php3?id article=1182>

Baptême du Safran [consulté en octobre 2007]. < http://www.safransixty.com>

Bénéteau, [consulté en 2009]. <http://www.beneteau.com/>

Berret–Racoupeau Yacht Design, [consulté en 2009]. <http://www.berret-racoupeau.com/team>

Blog de l'équipage du Folalier [consulté en juin 2008] <http://folalier.com/ >

Blog de Gregory Magne [consulté en octobre 2007]. < http://www.rue89.com/blog/gregory-magne/au-nom-du-pere>

Brest 2008, « Toutes les flottilles et toutes les traditions maritimes du monde », [consulté en juin 2008]. <http://www.brest2008.fr>

Bretagne Valorisation, « Création d'entreprises innovantes. Journée 1, session 2 », [consulté en juillet 2010]. <http://www.bretagne-valorisation.fr/crea_entreprises/>

- « Création d'entreprises innovantes. Journée 2, session 3 », [consulté juillet 2010]. <http://www.bretagne-valorisation.fr/crea_entreprises/>

Code des Douanes, « Article 219. (Loi n° 2001-43 du 16 janvier 2001 art. 8 I Journal Officiel du 17 janvier 2001) » [consulté en octobre 2007]. <http://www.legifrance.gouv.fr>

Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques, « Evolution de la flotte et de la pratique », p. 9-10 in *Nautisme et environnement. Etat des lieux et recommandations. Mise à jour du rapport de 1992 « Objectif : rejet zéro ». Première partie : impact de la pratique du nautisme* / Avis et rapport présentés par Grégoire Dolto, 2007, p. 9 [consulté en janvier 2010].
< http://www.csnpsn.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_article=98>

- « Présentation », [consulté en janvier 2010]. <http://www.csnpsn.equipement.gouv.fr /rubrique.php3?id_rubrique=36>
- « Composition », [consulté en mai 2010]. <http://www.csnpsn.equipement.gouv.fr/ rubrique.php3?id_rubrique=37>

Direction Générale de la Mer et des Transports, « La plaisance en quelques chiffres » [consulté en 2007]. <http://www.mer.equipement.gouv.fr//loisirs>

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, « La plaisance en quelques chiffres, 1er septembre 2008 au 31 août 2009 » [consulté en mai 2010] <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-secteur-economique-de-la-plaisance>

Fédération Française des Ports de Plaisance : <http://www.ffports-plaisance.com/>

Fédération française de voile, « Statistiques », [consulté en 2010]. <http://www.ffvoile.net/ffv/Statistiques/V1.1/BilanAnnuel.asp>

Flahault Design & Associés, « Bateaux de plaisance », [consulté en 2009]. <http://www-o-flahault.com/FR/bateaux-plaisance-html>

Groupe Finot, [consulté en 2009]. <http://www.finot.com>

Guide du bourlingueur, par Olivier Albahary, Adrien Rerolle et Nicolas Zink [consulté en septembre 2007]. <www.lebourlingueur.com/blog>

Immatriculation des navires de plaisance, [consulté en 2007]. <http://www.vosdroits.service-public.fr/>

Institut Français des Architectes Navals, « Le métier d'architecte naval », [consulté en janvier 2010]. <http://www.ifan.fr/Metier_Architecte_Naval.php>

- « Charte de l'Architecture Navale », [consulté en octobre 2002]. <http://www.ifan.fr/.>
- « Présentation de l'IFAN », [consulté en octobre 2002]. <http://www.ifan.fr/presentation>

Ligue des Droits de l'Homme, [consulté en 2007]. <http : //www.ldh-toulon.net>

Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, « Le secteur économique de la plaisance. 25 janvier 2010 (mis à jour le 10 février 2010) », [consulté en mai 2010]. <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-secteur-economique-de-la-plaisance>

- « Le secteur économique de la plaisance. 25 janvier 2010 (mis à jour le 10 février 2010) – Statistiques – Bilan de la campagne de sécurité des loisirs nautiques – Saison estivale 2008 », [consulté en mai 2010]. <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-secteur-economique-de-la-plaisance>

Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, « Définition N° 15 », Article 240-1.02, *Sécurité des navires. Division 240. Navires de plaisance à usage personnel et de formation, de longueur de coque inférieure à 24 m*, Journal Officiel de la République Française, 8 avril 2008 [consulté en janvier 2010] < http://www. journal-officiel.gouv.fr>

Office de tourisme de La Rochelle [consulté en octobre 2007]. <http://www.larochelle-tourisme.com.>

Patrick Roséo, [consulté en 2009]. <http://www.eurienta.com/eurienta-references/patrick-roseo/>

Site officiel des Ceméa (Centres d'entraînement aux méthodes d'éducation active), Francine Best, « Education nouvelle. Courants pédagogiques actuels : problèmes idéologiques et philosophiques », 1979 [consulté en 2009]. <http://www.cemea.asso.fr/spip.php?article1099>

Sites Transports et mer, « Les normes de construction » [consulté en janvier 2010]. <http://www.mer.gouv.fr/_article_print.php3?id_article=7592>

- « Nouvelles réglementation des navires de plaisance de moins de 24 mètres » [consulté en janvier 2010]. <http://www.mer.gouv.fr/_article_print.php3?id_article=8340>

Transat 6,50, « Transat 6,50. Historique » [consulté en mai 2009]. <http://www.transat650.org/fr/>

Transquadra, [consulté en juillet 2010]. <http://www.transquadra.com/>

Union Nationale des Associations de Navigateurs, Bulletin N° 3, Février 2009, p. 3 [consulté en 2010]. <www.unan.fr.>

C - SOURCES TELEVISUELLES

CASTIER (Adélaïde), *Ma maison est un bateau*, France 3 Ouest, Littoral, le magazine des gens de mer [Emission], Diffusé par France Télévisions, le 22 mars 2008.
PREAULT (Véronique), FOSSARD (Ludovic), *Les retraités migrateurs : une retraite au soleil*, France 2, Envoyé Spécial [Emission], Produit par Galaxie Presse, 2005, Diffusé par France Télévisions, le 31 mai 2007.
SEGUINS (Alexandre de), *Les Bourlingueurs*, France 3 Ouest, Littoral, le magazine des gens de mer [Emission], Diffusé par France Télévisions, le 2 juin 2007.

D - SOURCES RADIOPHONIQUES

COUTURIER (Brice), CLARINI (Julie), *Les historiens peuvent-ils se tenir à distance des passions politiques ?*, France culture, Du grain à moudre [Emission], Diffusé par Radio France, Paris, le 18 janvier 2010.

E - SOURCES ORALES

Au cours de ces années d'enquête, j'ai rencontré de façon formelle ou informelle des architectes, des constructeurs navals, des commerciaux, des skippers professionnels en croisière ou en régate habitable, des responsables d'institutions nautiques départementales, régionales, nationales, des membres d'associations du patrimoine maritime et des amateurs.

Pour ces derniers - une vingtaine d'équipages -, la rencontre s'est arrêtée après quelques entretiens, pour d'autres, des liens amicaux se sont établis au cours de ces années de recherche. J'ai choisi de conserver l'anonymat des personnes interrogées. Les prénoms ou noms donnés sont donc fictifs, ainsi que certains détails concernant la composition familiale, la profession, le nom du bateau, son port d'attache et son bassin de navigation.[1]

[1] En effet, en lisant un travail de recherche portant sur le nautisme, il m'est arrivé de reconnaître formellement un ancien camarade de classe interviewé ainsi que les membres de sa famille : le monde de la plaisance française n'étant pas si vaste, il m'a semblé important de préserver l'intimité des personnes rencontrées, en renonçant au projet d'établir des portraits ou de brèves histoires de vie. Si les extraits d'entretien perdent alors une partie de leur intérêt scientifique, notamment en précision sociologique, ils y gagnent, je l'espère, en éthique.

GLOSSAIRE PLAISANCIER

Les termes suivis d'un astérisque (*) sont explicités dans le glossaire.

Allure : Position du bateau par rapport au vent qui conditionne le réglage des voiles et la gîte* du navire. On distingue les « allures portantes », lorsque le voilier reçoit le vent par l'arrière, de celles « au plus près » du vent. Les allures portantes sont réputées plus confortables que celles visant à remonter au vent, ces dernières entraînant la gîte* du bateau. Lors d'une croisière, les plaisanciers définissent leur route en fonction de la direction du vent, privilégiant les allures portantes.

Aménagements : Ce terme est couramment utilisé par les plaisanciers pour désigner tant la disposition des différents espaces à l'intérieur du voilier, séparés ou non par des cloisons, que l'agencement des éléments mobiliers dans ces espaces. Les aménagements d'un voilier dit habitable comprennent toujours un carré*. Selon la taille du navire, des espaces spécifiques sont attribués aux couchettes, à la cuisine, à la navigation et aux toilettes. Le terme d'aménagements est boudé par les ouvrages spécialisés qui lui préfère celui d'emménagements*. Le confort des aménagements a toujours été une préoccupation en navigation de croisière.

Amure : Désigne le côté du bateau recevant le vent en premier : un voilier est « bâbord amure » si le vent vient par son côté gauche et « tribord amure » dans le cas contraire.

Annexe : Également appelée « canot », « plate » ou « youyou », l'annexe est une petite embarcation permettant de débarquer quand le bateau est au mouillage*. Aujourd'hui, elle est le plus souvent gonflable, afin de diminuer son encombrement à bord. Les plus gros bateaux disposent soit d'un portique la surélevant, soit d'une soute sous le cockpit*, afin de la laisser à poste. On peut disposer à l'arrière de l'annexe un petit moteur hors-bord amovible. Sinon, elle est manœuvrée par des avirons.

Antifouling : Peinture toxique appliquée sur la carène* afin de retarder la fixation d'algues et de coquillages ralentissant le navire et nuisant alors à sa bonne manœuvrabilité.

Balcon : Structure disposée à l'avant et à l'arrière du bateau afin d'éviter les chutes à la mer. Les filières* s'y accrochent, soutenues par les chandeliers*.

Barre : Placée à l'arrière, reliée au(x) safran(s)*, elle permet de diriger le bateau. Elle peut être « franche », disposant alors d'un « stick » pour la tenir lorsque le cockpit est large, ou bien « à roue ». Si cette dernière est adaptée aux grands voiliers, elle ne restitue pas aussi bien que la barre franche les sensations de mouvement du bateau. Même si le plaisir de barrer est valorisé, associé aux qualités de « sensibilité de barre » d'un voilier, de nombreux plaisanciers

utilisent un pilote automatique ou un régulateur d'allure se fixant sur le gouvernail, permettant, pour le premier, de conserver un cap, et pour le deuxième, de maintenir une allure, libérant alors le barreur de cette tâche.

Bau : Désigne la largeur du bateau. Le « maître-bau » est la plus grande largeur. Depuis les années soixante-dix, le bau des voiliers augmente, associant performances aux allures* portantes et plus grande habitabilité.

Bôme : Espar perpendiculaire au mât sur lequel se tend la bordure de la grand-voile*. L'écoute de grand-voile permet de régler la position de la bôme, et donc de la voile, par rapport au vent.

Bout-dehors : Espar disposé à l'avant du bateau, au-delà de l'étrave*, afin de porter une voile. Aujourd'hui, de plus en plus de voiliers présentent un bout-dehors mobile servant aux allures* portantes pour recevoir, par exemple, un spi* asymétrique.

Cagnard : Également nommé « prélart », c'est une toile disposée le long des filières* ou sur une structure surmontant le cockpit*, protégeant ainsi l'équipage des ardeurs du soleil, de la pluie et du vent.

Cardan : Système permettant de conserver un objet en position horizontale, malgré la gîte*. On dit aujourd'hui qu'un réchaud est monté « sur cardan ». De grands yachts du 19^{e} siècle bénéficiaient de tables de carré* montée « à la cardan ». Le navigateur Éric Tabarly remit cette technique au goût du jour en installant une table à cartes sur cardan sur *Pen Duick II*.

Carène : Désigne classiquement la partie de la coque* immergée, avec ses appendices. Le terme est couramment utilisé pour nommer aussi la partie émergée de la coque, jusqu'au pont*. On parle des « formes » d'un bateau. Le dessin d'une carène, avec l'établissement du plan de formes, est une activité architecturale très valorisée : on dit qu'un architecte naval « signe » une carène. Depuis le 19^{e} siècle, différentes formes de carènes ont été tour à tour valorisées : celles dites « à couloir lesté », étroites et à fort tirant d'eau* ; celles nommées « plat à barbe », larges et à faible tirant d'eau*. Aujourd'hui, les formes des coques des voiliers de course au large, disposant d'un large bau* à l'arrière, sont appelées « luges » par les plaisanciers.

Carré : Lieu central des aménagements* d'un bateau. Disposé le plus souvent au maître-bau*, il correspond à l'espace intérieur le plus volumineux. Il est polyfonctionnel, faisant office de salon, de salle à manger, de dortoir, de bureau de navigation et aujourd'hui de cuisine, lorsque celle-ci est conçue « en long » ou « à l'américaine ».

Chandelier : Tube disposé verticalement tout autour du pont*, au niveau de la coque* ou du pavois*, succédant aux balcons* avant et arrière. Les chandeliers* reçoivent des filières* permettant de sécuriser les déplacements sur le pont*.

Chasser : Se dit lorsque l'ancre dérape sur le fond.

Chaumard : Pièce d'accastillage placée latéralement, à l'avant et à l'arrière du bateau, afin de recevoir une amarre qui, ensuite, est fixée sur un taquet.

Claire-voie : Terme utilisé jusqu'au milieu du 20e siècle pour désigner les capots ou panneaux* disposés sur le pont* ou le rouf*, destinés à l'éclairage et à l'aération de l'intérieur du navire. Fixes, en verre, les claires-voies sont protégées par des barreaux.

Cockpit : Apparue à la fin du 19e siècle, c'est la partie arrière ou centrale du pont* aménagée en creux et disposant de bancs, destinée à recevoir l'équipage. Un cockpit apportant sécurité et confort est étanche et autovideur. Protégé à l'avant par le rouf*, il est plus ou moins large et profond en fonction des formes* du navire et des aménagements* intérieurs. Il convient de pouvoir s'y caler à la gîte* et d'y manœuvrer sans gêne. Depuis le développement, dans les années quatre-vingt, de la navigation dite « en solitaire accompagné », les drisses* et les écoutes* reviennent au cockpit*, évitant au skipper se se déplacer sur le pont* et lui permettant de manœuvrer seul son bateau. Des winchs* sont disposés sur le rouf* et le long des passavants* pour étarquer les drisses* et border les écoutes* de foc qui sont ensuite fixées sur des taquets*. L'aménagement du cockpit est l'une des préoccupations des architectes : il est aujourd'hui un lieu de vie en navigation comme au port, devenant un véritable salon d'extérieur doté d'une table fixe.

Coque : Partie du bateau supportant le pont* et le gréement et contenant les aménagements* intérieurs. Les « appendices » que sont les dérives, safrans* ou quilles ne font pas partie de la coque. Aujourd'hui, une coque peut être dite « en forme », c'est-à-dire dont la forme suit une courbe régulière, ou « à bouchains », présentant des angles, ceux-ci correspondant à la jonction de plaques de bois contreplaqué ou de tôles de métal, comme l'aluminium.

Corps-mort : Désigne une bouée fixée par une chaîne à un bloc de béton disposé au fond de l'eau. S'amarrer sur un corps-mort évite de mouiller* l'ancre, celle-ci pouvant déraper. On embarque et débarque avec l'annexe*. Les mouillages* sur corps-mort complètent l'offre de places de ponton des ports de plaisance.

Cotre ou côtre : Type de bateau disposant d'un « gréement de cotre », c'est-à-dire comportant un seul mât, une grand-voile* et plusieurs focs*, dont le plus en avant est monté sur un bout-dehors*.

Couple (se mettre à) : Action de s'amarrer à un autre bateau, pouvant être au mouillage* sur son ancre, sur un corps-mort*, sur une « tonne » ou bien amarré à un autre bateau, à quai ou au ponton.

Davier : Placé à l'étrave*, il guide la chaîne de mouillage* qui y coulisse, évitant à celle-ci de raguer contre la coque.

Day-boat : Voilier conçu pour naviguer à la journée, disposant d'un grand cockpit* et d'aménagements* intérieurs minimum.

Deck-house : Superstructure vitrée disposée en avant du poste de barre, présente sur les voiliers de course-croisière de l'entre-deux-guerres. Cet espace couvert permet de disposer au niveau du pont une couchette de mer, un petit salon, un coin navigation et parfois une cuisine. Présentant un fardage* trop important, les deck-houses disparaissent après-guerre sur les voiliers de course en haute mer. Parfois, un petit « dog-house » les remplace, délaissé ensuite

pour un rouf* moins proéminent. Le principe du deck-house est néanmoins conservé sur les fifty*. Il est aujourd'hui remis au goût du jour sur les grands voiliers de luxe offrant ainsi un « salon de pont » intérieur.

Défense : Objet nommé également pare-battage*, protégeant la coque du navire de contacts pouvant l'abîmer.

Déplacement : Masse du volume d'eau déplacé par la carène* du bateau dans l'eau, calculée en kilogramme ou en tonnes. Le déplacements varie donc en fonction du chargement du navire.

Dériveur : Voilier possédant une « dérive » centrale, ou des dérives latérales, glissant dans un « puit de dérive », permettant ainsi de réduire le tirant-d'eau. Les dériveurs de croisière possèdent un lest disposé soit dans les fonds du bateau, on les appelle alors « dériveurs intégraux », soit dans une petite quille entourant le puit de dérive. Ce type de bateau remporte un large succès, tant pour les navires de petites taille, la dérive facilitant le transport sur route et la mise à l'eau, que pour les voiliers dits de « grand voyage », pouvant ainsi « beacher », c'est-à-dire poser directement le fond de la carène sur une plage, manœuvre facilitant le débarquement. Néanmoins, certains architectes déplorent cette « mode », un dériveur restant moins stable qu'un quillard* à fort tirant-d'eau*.

Descente : Désigne à la fois l'ouverture par laquelle on accède à l'intérieur du bateau, l'échelle ou l'escalier permettant effectivement de descendre ou de remonter, et l'espace des aménagements* intérieurs occupé par cette structure.

Drisse : Cordage ou câble permettant de hisser une voile : drisse de grand-voile*, de génois*, de spi*, etc.

Échantillonage : Caractéristique liée à la quantité et à la qualité des matériaux employés dans la construction d'un bateau. L'utilisation d'un faible échantillonnage au profit d'un gain de poids ou dans un souci d'économie peut avoir pour conséquence une moindre solidité du navire.

Échouage : Action volontaire de placer le bateau au contact du sol, à la différence de « l'échouement », involontaire. L'échouage peut se faire le long d'un quai ou sur une grève. Il est facilité pour des bateaux disposant d'un faible tirant d'eau*, comme les dériveurs*, ou de deux quilles, dits « biquilles » ; pour les quillards* munis d'un seul appendice, il est nécessaire de placer des « béquilles » de chaque côté du bateau afin de le maintenir en équilibre.

Écoute : Cordage permettant de régler une voile par rapport au vent : écoute de foc*, de grand-voile*, de spi*, etc.

Élancement : Les élancements avant et arrière d'un bateau correspondent à la partie de la coque* au dessus de la ligne de flottaison. De grands élancements donnent une grande différence entre la longueur à la flottaison* et celle hors-tout*. Un bateau sans élancements a une étrave* et un tableau arrière* « droits ». Aujourd'hui, les voiliers ont peu d'élancements, voire des élancements inversés privilégiant la longueur à la flottaison*, gage de vitesse et le

volume intérieur. *A contrario*, de grands élancements permettent d'augmenter la surface du pont* mais majorent également l'encombrement du navire et son coût de construction.

Emménagements : Terme maritime pour désigner les aménagements* intérieurs d'un navire.

Enrouleur : Système permettant d'enrouler une voile afin de la réduire quand le vent forcit. Aujourd'hui, la grande majorité des voiliers sont équipés d'un système d'enrouleur de génois*, évitant ainsi les changements de voiles d'avant pouvant apparaître périlleux par gros temps. Les enrouleurs de grand voile*, dans le mât ou bien autour de la bôme, sont plus rares.

Équipet : Emplacement permettant de ranger les nombreux objets du bord, fermé ou non par une porte. Dans tous les cas, les équipets doivent retenir les objets qu'ils contiennent, à la gîte* et lorsqu'on les ouvre.

Espar : Pièce longiligne destinée à porter une voile, comme un mât, une bôme*, un « tangon » (qui porte un spi symétrique), un bout-dehors*, etc.

Étrave : Partie avant de la coque* du navire. L'étrave peut, selon sa forme, être « droite », plus ou moins « élancée », « inversée », « à guibre », etc.

Évitage : Espace occupé par un navire lorsqu'il évite, c'est à dire quand il se déplace autour de son ancre, sous l'action du vent et des courants. Au mouillage*, il convient de calculer le « cercle d'évitage » afin de ne pas entrer en collision avec des écueils ou d'autres bateaux mouillés*.

Fardage : Partie du bateau au-dessus de la ligne de flottaison*, également appelée œuvres mortes*, en opposition à la partie immergée, nommée œuvres vives *. De par sa prise au vent, un fardage trop important diminue la stabilité* d'un bateau, sa capacité à remonter au vent ainsi que sa vitesse.

Fargue : Baguette ou planchette disposée sur les meubles (table du carré, table à cartes, équipets, plan de travail de la cuisine) ou bien sur le pont (le pavois peut être considéré comme une petite fargue) afin de caler les objets ou se caler soi-même en cas de gîte* ou de tangage*.

Fifty : Également appelé « voilier mixte », il associe propulsion à voile et à moteur. Le fifty dispose de superstructures plus importantes que celles des voiliers moins motorisés, sa conception valorisant les aménagements* et le volume intérieur. Souvent, une timonerie permet au barreur de se tenir au sec.

Filière : Câble tendu entre les balcons* avant et arrière, soutenu par des chandeliers* et formant une rambarde. Parfois, les plaisanciers y disposent des filets et des cagnards*.

Flush-deck (pont) : Désigne un pont* plat, sans rouf* proéminent, conçu tout d'abord pour la course en équipage, dans un souci d'ergonomie du pont et de diminution du fardage*.

Foc : Voile d'avant triangulaire. Il existe différentes tailles de focs, choisies en fonction de la force du vent : le génois* est un grand foc, le « tourmentin » le plus petit.

Franc-bord : Partie verticale de la coque* au-dessus de la ligne de flottaison*. Aujourd'hui, les bateaux sont conçus avec un franc-bord important afin d'augmenter le volume intérieur. Si un haut franc-bord défend le bateau contre les vagues, il augmente aussi le fardage*, diminue sa stabilité* et rend plus difficiles les manœuvres de prise de coffres (ou corps-morts*), de débarquement et d'embarquement et, éventuellement, de repêchage d'un équipier tombé à la mer.

Full batten (voile) : Voile dont les lattes sont disposées dans toute sa largeur, afin de la raidir. Aujourd'hui, dans un souci de vitesse et de manœuvrabilité, de nombreux voiliers possèdent une grand-voile full batten à fort rond de chute (surface importante dans les hauts), associée à un petit foc*.

Génois : Foc* de grande taille, hissé par vent faible. Le génois à système enrouleur remplace l'ensemble de la gamme des focs. Enroulé, il est cependant moins performant qu'un foc de même taille.

Gîte : Inclinaison latérale du bateau, sur tribord ou bâbord, en fonction de l'amure*. La gîte est inhérente aux voiliers monocoques lorsqu'ils naviguent au plus près du vent. Elle s'accentue avec la force du vent. Le navire devenant moins manœuvrable, il est dans ce cas nécessaire de prendre un ris*. Les multicoques gîtent moins que les monocoques.

Goélette : Voilier dont le gréement possède deux mâts, le mât avant étant plus petit ou égal à celui arrière.

Gonio : Terme courant pour désigner un appareil de radiogoniométrie, permettant de faire le point* à l'aide d'ondes radioélectriques. Il est aujourd'hui détrôné au profit du GPS et du radar.

Grand-voile : Voile hissée le long du mât.

Gui : Ancien nom donné à la bôme*. Dès la fin du 19^{e} siècle, un système de gui à rouleau permet de réduire la grand-voile. Aujourd'hui, il convient de prendre des ris*.

Guidon : Pavillon hissé dans le gréement, signalant l'appartenance à un club nautique.

Guindeau : Treuil placé à l'avant du pont, près de l'étrave*, servant à remonter le mouillage*.

Hauban : Câble du gréement tenant le mât latéralement. Des « barres de flèches » écartent les haubans du mât.

Hauteur sous barrots : Hauteur entre le plancher et le plafond des aménagements*, ce dernier étant constitué, dans les constructions classiques, par les barrots de pont. « Avoir la hauteur sous barrots » signifie aujourd'hui pouvoir se tenir debout dans un bateau. Depuis la

fin du 19e siècle, cette dimension participe à la définition du « confort à bord ». Pour obtenir la hauteur sous barrots, les architectes augmentent le franc-bord* des navires et disposent des roufs* proéminents.

Hiloire : Surélévation du pont* empêchant l'eau de rentrer, par exemple autour du cockpit*.

In-bord, in-board (moteur) : Moteur fixe placé dans le bateau, le plus souvent sous l'escalier de descente*. Les voiliers de croisière en sont équipés dès les années 1910. Aujourd'hui, les bateaux de petite taille adoptent plutôt des moteurs hors-bord posés sur une chaise relevable fixée au tableau arrière* : s'ils sont plus légers et économiques que leurs homologues in-bord, ils ne procurent cependant pas une aussi bonne manœuvrabilité.

Jauge : Détermine, pour la course, un ensemble de règles pour classer des bateaux en fonction de certaines caractéristiques (dimensions, poids, etc.). Les jauges changent en fonction des types d'épreuve, des incidents survenus, des nouveaux matériaux utilisés, etc. Elles ont toujours eu une grande influence sur le dessin des navires de course, les architectes cherchant des solutions pour concevoir les bateaux les plus performants possibles dans le cadre imposé. Certaines innovations architecturales sont donc nées de « trous » dans la jauge. Les « formes » des navires de course ont elles-mêmes une grande influence sur celles des bateaux de croisière qui peuvent, paradoxalement, être dotés de caractéristiques peu adaptées à leur programme de navigation.

Si, aujourd'hui, un bateau est défini par sa longueur hors-tout*, avant-guerre, il l'était par son tonnage*, c'est-à-dire par la mesure de son volume intérieur en « tonneaux de jauge ».

Jupe : Structure prolongeant le tableau arrière*, afin, en régate, d'augmenter la surface mouillée (recherche de vitesse), et, en croisière, de prolonger celle d'habitation du pont* par une « plage de baignade » comportant une échelle de bain et parfois une douchette et des coffres de rangement.

Ketch : Voilier dont le gréement possède deux mâts, celui avant étant plus grand que celui arrière.

Lazy-bag : Housse de grand-voile* laissée à poste le long de la bôme*, facilitant son rangement. Ce système, souvent associé à un lazy-jack*, se développe depuis les années quatre-vingt-dix.

Lazy-jack : Système de cordages disposés entre la bôme* et le mât, retenant la grand-voile* lorsqu'on l'affale, ceci facilitant tant la prise de ris* que le stockage de la voile au port, les plaisanciers la laissant alors à poste, revêtue d'une housse de protection.

Ligne de flottaison : Ligne séparant les œuvres vives* des œuvres mortes*. Elle est généralement marquée par une différence de couleur de peinture, les œuvres vives* étant recouvertes d'antifouling*. La ligne de flottaison* varie en fonction du déplacement* du bateau, en charge ou non. On parle de longueur à la flottaison*, à distinguer de la longueur hors-tout*, mesurée avec les œuvres vives*.

Ligne de vie : Sangle ou câble disposé de chaque côté du bateau, du balcon* arrière à celui avant, courant sur le pont*, permettant aux équipiers de crocheter le mousqueton de leur harnais afin de sécuriser leurs déplacements. Ce dispositif apparaît dans l'après-guerre, dans le cadre des courses en haute mer.

Lit breton : Nom donné à la couchette placée à l'avant du bateau qui, à la différence d'une cabine avant, n'est pas isolée du carré* par une cloison.

Loch : Instrument servant à mesurer la vitesse du bateau, grâce à un capteur placé sous la coque. Les données sont aujourd'hui affichées sur un tableau répétiteur placé dans le cockpit*.

Longueur à la flottaison : Longueur du bateau mesurée au niveau de la ligne de flottaison*.

Longueur hors-tout : Désigne la longueur totale du bateau, avec les élancements* avant et arrière.

Main courante : Barre en bois ou en métal servant de prise pour les déplacements, disposée à l'intérieur du voilier ou à l'extérieur, sur le rouf*. Il est courant d'entendre la consigne « Une main pour soi, une main pour le bateau », incitant les équipiers à utiliser les mains courantes afin de prévenir les chutes.

Marnage : Il indique la différence de hauteur d'eau entre la basse mer et la haute mer. Les bassins de navigation disposent d'un marnage spécifique : presque nul en Méditerranée, il est très important sur les côtes de Bretagne nord. Un voilier à faible tirant d'eau* sera plus « confortable » à utiliser dans ce dernier cas.

Membrures : Sur les bateaux en bois à construction classique, elles constituent l'ossature transversale de la coque* sur laquelle viennent se fixer longitudinalement les « bordés ». Les membrures supportent les « barrots » du pont*. Parfois, elles sont laissées apparentes dans un souci d'économie d'agent ou de poids. Sinon, un vaigrage* les recouvre.

Monotypes : Apparus au début du 20^{e} siècle, les monotypes sont des voiliers construits d'après un plan identique afin de courir à chances égales en régate. Les séries de petits monotypes, économiques, ont permis de développer le yachting en France, les régions fabriquant un type adapté aux caractéristiques de leur bassin de navigation. Des monotypes de croisière sont également construits dès le début du siècle, préfigurant les croiseurs construits en série à partir des années soixante.

Mouillage : Le terme a plusieurs acceptions : il désigne tant la zone où le bateau est à l'ancre (on parle par exemple de « mouillage forain » quand le bateau mouille dans un endroit ne disposant pas d'infrastructures portuaires) que le matériel de mouillage (c'est-à-dire l'ancre et sa chaîne) et l'action de mouiller l'ancre.

Œuvres mortes : Partie de la coque* émergée, au-dessus de la ligne de flottaison*.

Œuvres vives : Partie de la coque* immergée, au-dessous de la ligne de flottaison*.

Panneau de pont : Il désigne l'ouverture pratiquée dans le pont* ainsi que la structure la recouvrant, celle-ci étant également nommée « capot ». Transparents, les panneaux ou capots servent de hublots zénithaux. On parle aussi des panneaux de descente*, faisant office de porte.

Pare-battage : Appelé également défense*, il protège la coque*. Les pare-battages se présentent sous la forme de structures creuses, en plastique, ou bien de plaques de mousse disposées latéralement, parfois à l'étrave* ou sur le tableau arrière*, lorsque le bateau entre au port pour se mettre à quai, au ponton ou à couple*. Freinant l'avancée du bateau lorsqu'ils traînent dans l'eau et jugés inesthétiques, les pare-battages sont retirés et rangés dans des coffres dès la sortie du port.

Passavant : Partie latérale du pont*, le long des parois du rouf*, permettant de passer du cockpit* à la « plage avant ».

Pavois : Surélévation entourant le pont*, dans le prolongement de la coque*, permettant ainsi de sécuriser les déplacements. Le rebord supérieur d'un pavois s'appelle la « lisse ». Un pavois de petite taille peut se nommer « liston ». Les trous d'évacuation de l'eau sont les « dalots ». Le terme a une autre signification, désignant l'ensemble des pavillons, qui, lors de fêtes, peuvent être disposés dans le gréement.

Plan de formes : Représente les lignes du navire et permet de visualiser sa carène*.

Point (faire le) : Action consistant à se repérer sur une carte marine. Jusqu'à l'apparition - et l'acquisition - d'un GPS, le navigateur, équipier chargé de cette opération, fait le point en vue des côtes à l'aide d'un compas de relèvement et d'une règle de Cras. En cas de brume, l'utilisation de la gonio*, d'un radar ou l'effectuation d'un « calcul d'estime » prenant en compte la dérive du bateau, permettent de remplacer le relèvement d'amers. En pleine mer, le navigateur fait le point astronomique à l'aide d'un sextant. Dans les années d'entre-deux-guerres, avec le développement de la course-croisière, « la table à cartes » apparaît, espace dédié à la navigation. Elle est le plus souvent placée au pied de la descente*. Aujourd'hui, ses mensurations diminuent du fait de l'utilisation de matériel électronique, comme le GPS avec traceur de cartes et le PC muni d'un logiciel de navigation, se substituant aux cartes en papier.

Pont : Constitue tant le plancher sur lequel on se déplace à l'extérieur que le plafond de la cabine. Plat au 19^{e} siècle, percé de panneaux* et de claires-voies*, il est peu à peu aménagé, recevant à l'arrière, ou plus rarement au centre, un cockpit* précédant un rouf* le long duquel courent les passavants* menant à la « plage avant », zone dégagée permettant d'effectuer les manœuvres de spi* ou de changement de foc*. Le pont d'un voilier est antidérapant et présente des aménagements permettant de s'y caler et de s'y tenir : balcons*, pavois*, listons*, filières*, haubans*, mains courantes*, etc.

Poste avant : Partie avant des aménagements* intérieurs, réservée aux matelots salariés jusqu'à la fin des années de l'entre-deux-guerres. Le fourneau y est alors disposé, malgré les forts mouvements qui secouent cette partie du navire. Après-guerre, le poste est transformé en cabine avant. En navigation, les couchettes y sont moins confortables que dans le carré*. Le

poste avant est aujourd'hui réservé aux invités ou aux enfants. Pour agrandir le volume du carré*, la porte le séparant du poste avant est supprimée, la couchette avant, de forme triangulaire, étant alors appelée lit breton* ou « pic avant ».

Quillard : Voilier muni d'une « quille » fixe lestée. On le distingue généralement des dériveurs*. Certains bateaux sont dotés d'une « quille relevable », coulissant dans un puit à l'aide d'un treuil ou de vérins hydrauliques, permettant ainsi de réduire le tirant d'eau*.

Raideur à la toile : Un voilier est dit raide à la toile lorsqu'il supporte un vent fort sans gîter* exagérément, restant manœuvrable et retardant le moment de la prise de ris*. Cette qualité marine est considérée comme un élément de confort en navigation.

Ris (prendre un) : Réduire la grand-voile* quand le vent forcit. En général, trois bandes de ris sont disposées dans la toile. On parle de « prise de ris automatique » quand des bosses de ris sont laissées à poste et que la manœuvre peut s'effectuer du cockpit*.

Rouf : Superstructure du pont formant un petit toit permettant d'augmenter le volume intérieur et notamment la hauteur sous barrots*. Des hublots sont disposés sur les côtés et parfois sur le dessus. Sa forme donne lieu à des appellation diverses : en « sifflet », « à casquette », etc. Parfois, une « capote de rouf » est fixée sur le rouf, au-dessus de la descente*, protégeant les occupants du cockpit* du vent et des embruns.

Roulis : Mouvement transversal du bateau, de bâbord à tribord, pouvant apparaître aux allures* portantes.

Safran : Partie plate du gouvernail partiellement ou totalement immergée, articulée à la coque* par des « ferrures » et reliée à la barre* par la « mèche ». L'action sur la barre* agit sur la position du safran dans l'eau, celle-ci déterminant alors la direction prise par le bateau.

Shipchandler : Magasin spécialisé dans la vente d'articles permettant d'équiper les voiliers.

Sloop : Type de bateau disposant d'un « gréement de sloop », c'est-à-dire associant une grand-voile* le long du mât et un foc* à l'avant, de forme généralement triangulaire. Ce gréement est le plus répandu aujourd'hui. Il est également nommé « gréement bermudien » ou « gréement marconi ».

Sondeur : Appareil électronique permettant de mesurer la profondeur d'eau sous la coque grâce à une sonde. Un répétiteur est placé dans le cockpit*. Cet appareil électronique remplace la sonde à main, fil étalonné muni d'un plomb de sonde.

Spi ou spinnaker : Voile légère et donc relativement fragile, hissée aux allures* portantes. Tous les plaisanciers n'utilisent pas cette voile dont le maniement requiert un savoir-faire spécifique, notamment lors de l'empannage (c'est-à-dire du virement de bord vent arrière). Aujourd'hui, le « spi asymétrique », gréé sur un bout-dehors*, offre plus de facilité d'utilisation que le spi symétrique.

Stabilité (transversale) : Appelée aussi « couple de redressement », la stabilité transversale caractérise la capacité d'un voilier à se redresser après avoir gîté* exagérément. La stabilité d'un navire dépend de ses formes*, plus ou moins larges, de son lest, placé plus ou moins profondément et du poids dans les hauts, c'est-à-dire du fardage* des superstructures du pont et du gréement.

On qualifie aussi un bateau de « stable » ou « d'équilibré » lorsqu'il tient bien le cap, barre* attachée.

Tableau arrière : Désigne la partie arrière de la coque* d'un bateau, portant généralement l'inscription de son nom et de son port d'attache. Il peut être « droit », « à voûte », c'est-à-dire présentant un élancement* arrière ou bien « inversé », prolongé par une jupe*.

Tangage : Mouvement longitudinal du bateau, se balançant d'avant en arrière, causé en général par les vagues.

Taquet : Pièce d'accastillage sur lequel on fixe un cordage en effectuant des nœuds adaptés. Aujourd'hui, des « taquets coinceurs » permettent d'effectuer plus facilement les manœuvres.

Teugue (pont à) : Surélévation du pont* au niveau du rouf*, dans un souci d'augmentation du volume intérieur. Les passavants* longeant le cockpit* s'arrêtent alors au niveau de la surélévation. Le pont à teugue offre ainsi un espace dégagé jusqu'à l'étrave*.

Tirant d'eau : Hauteur entre la ligne de flottaison* et le point le plus profond de la carène*. Un faible tirant d'eau permet aux bateaux d'accéder aux mouillages* de faible profondeur. Un grand tirant d'eau est cependant garant d'une bonne stabilité transversale*. Les dérives et quilles relevables permettent de faire varier le tirant d'eau du bateau.

Tonnage : Mesure du volume intérieur d'un bateau en « tonneaux de jauge » (1 tonneau de jauge correspond à 100 pieds cubes anglais, c'est-à-dire à 2 m^2 83). Le tonnage est souvent confondu avec le déplacement* qui n'est pas un volume mais une masse calculée en tonnes ou en kilogrammes.

Tonture : Courbure longitudinale du pont*, concave. Une tonture convexe, dite inversée, est utilisée pour augmenter le volume intérieur du navire.

Vaigrage : Revêtement intérieur de la coque*, du rouf* et du pont*, jouant un rôle d'isolation et de décoration.

Winch : Treuil permettant d'étarquer les drisses* et de border les écoutes*. Il est actionné par un équipier tournant une « manivelle de winch ». Le « winch self-tailing » coince l'écoute* au fur et à mesure qu'elle s'enroule, libérant ainsi une des mains de l'équipier.

Yawl : Voilier gréé en cotre* ou en sloop* disposant en plus d'un petit mât derrière le gouvernail, appelé « tape-cul ». La division de la voilure facilite les manœuvres. Ce gréement est peu utilisé aujourd'hui.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : « Un yacht de plaisance », illustration N° 17, Frederik Henrik Chapman, Architecture navale, 1768. Cliché du Musée national de la Marine, Photothèque, Paris. *26*
Figure 2 : Est-ce l'air marin ou la "symbolique du voilier" qui fait son effet ? Cette équipière semble dormir d'un sommeil de bébé malgré l'exiguïté de la couchette et la présence d'objets divers - canne à pêche, sacs et brassières. Sortie à la journée, 2003, photographie S. Josso. *74*
Figure 3 : Entre chaque virement de bord, les enfants ont du mal à se caler pour faire la sieste, malgré les coussins et sacs de couchage. Sortie à la journée, petit temps, 2003, photographie S. Josso. *75*
Figure 4 : Retour de sortie en mer dans la rivière de l'Odet, en fin d'après-midi d'été. Pour l'équipage, la vigilance s'impose afin de ne pas entrer en collision avec les autres bateaux dont les vitesses et directions diffèrent. Photographie S. Josso, 2003. ..... *85*
Figure 5 : Couverture de l'Acte de francisation et du Titre de navigation d'un navire de plaisance ou de sport. *192*
Figure 6 : Illustration de l'inscription commémorative du passage de la Medjé dans le fjord de Gudvangen, en Norvège. Le Yacht, N°1023, 1897, p. 507. ..... *217*
Figure 7 : Inscription du nom d'un bateau français, Folalier, datée de nov. 2003, avec mention du port d'attache – Brest -, de deux prénoms -Steven et William - et d'un site Internet – Folalier.com. Quai du port de plaisance de Tenerife, 2004, photographie S. Josso. *218*
Figure 8 : Différentes inscriptions plaisancières comme « preuves » : scripturale -nom du bateau, noms des membres de l'équipage, date -, iconique – le bateau et les éléments marins – et corporelle – empreintes des mains. Quai du port de Porto-Santo, archipel de Madère, photographie S. Josso, 1996. ..... *219*
Figure 9 : « Graffiti testimonial commémoratif » du voyage de Muriel et Thierry du Morbihan vers les Canaries, daté du 19 juillet 1989. Quai du port de Porto-Santo, Madère, 1996, photographie S. Josso. *220*
Figure 10 : L'inscription du nom du bateau comme « marqueur de l'extension du territoire ». L'équipage du Show Me commémore son passage à Madère et inscrit cette escale dans le projet circumterrestre débuté en 1986. Quai du port de Porto-Santo, Madère, 1996, photographie S. Josso. *220*
Figure 11 : Le Requin est un voilier conçu dans les années trente. Ses élancements avant et arrière lui donnent une longueur de 9 m 60 pour un volume intérieur réduit, proportionnellement. Emmanuel Van Deth, Guide des voiliers d'occasion…, op. cit., p. 61. ..... *222*
Figure 12 : Le Fantasia est un voilier conçu dans les années quatre-vingt. Son volume intérieur est très important proportionnellement à sa taille de 7 m 70. Emmanuel Van Deth, Guide des voiliers d'occasion…, op. cit., p. 123. ..... *223*
Figure 13 : Baptême de Picatchu. Septembre 2003. Je ne suis guère à mon aise lors de ce « rite de séparation » du monde terrien, qui consiste à grimper, à l'aide d'un escabeau instable, sur le pont inhabituellement haut de mon « filleul » hiverné. Photographie A. Josso. *231*
Figure 14 : Baptême de Tagemanari. Février 2004. Franchissement du seuil : la marraine n'est pas à l'aise pour monter sur le pont du bateau situé à plus de deux mètres du sol, par une échelle de bain trop courte et gênée par des vêtements citadins entravant les mouvements. Photographie S. Josso. *231*
Figure 15 : Baptême de Tagemanari par sa marraine. Photographie S. Josso, 2004. ..... *232*
Figure 16 : Aspersion du voilier d'Aline et Lino. Photographie A. Josso, 2003. ..... *234*
Figure 17 : Retour d'une sortie en mer par temps calme et ambiance houleuse… Un des équipiers s'isole à l'avant du bateau, dans le cas présent, pour montrer son désaccord avec l'option choisie par le chef de bord. Croisière familiale et amicale, 2003. Photographie S. Josso. *237*
Figure 18 : Le balcon avant est utilisé comme siège de toilettes en navigation. Le génois « voile » la scène, le taquet avant sert à caler le rouleau de papier. Croisière entre amis, 1993. Photographie S. Josso. *239*
Figure 19 : Cockpit d'un bateau dit de pêche-promenade présentant des traces de vie marine (algues et boue). Bretagne sud, photographie S. Josso, 2003. ..... *245*
Figure 20 : Cockpit d'un voilier de croisière, immaculé et rangé. Bretagne sud, photographie S. Josso, 2003. *246*
Figure 21 : Un détergent pour blanchir « supérieurement les ponts ». Le Yacht, N° 1453, 1906, p. 32. ..... *246*
Figure 22 : Publicité pour une peinture à appliquer sur la carène des yachts, pour « une surface admirablement unie favorisant la marche des bateaux ». Le Yacht, N°957, 1896, p. 335. ..... *247*

Figure 23 : Harmonie de bleus pour le voilier Baby Blue : la coque, le rouf, la capote de protection, le taud de grand-voile et même les écoutes de génois sont de couleurs assorties. Bretagne sud, 2003, photographie S. Josso..... 248
Figure 24 : « L'armement de votre yacht ne sera pas complet si vous n'avez pas à bord une caisse d'Ayala », Le Yacht, 1936, N° spécial Salon nautique, p. XI. 249
Figure 25 : Baptême de Picatchu. Rite d'agrégation : consommation de la boisson. Photographie Josso, 2003. 250
Figure 26 : Les objets décoratifs sont fixés au bateau – ici à l'intérieur du hublot - par des bandes velcro. Les trous visibles sur l'étagère sont destinés à l'aération de l'équipet situé en dessous. Photographie S. Josso, 2004. 284
Figure 27 : Le carré de Ludovic et Marianne est décoré avec des objets souvenirs de leurs escales. Le thème marin est omniprésent. Photographie S. Josso, 2004. 284
Figure 28 : Télévision, chaîne hi-fi et bibliothèque sont installées dans ce carré. Photographie S. Josso, 2004. 286
Figure 29 : « Chaussures interdites ». Le visiteur, pourtant équipé de chaussures de pont, doit se déchausser pour visiter cet Ovni. Grand Pavois, La Rochelle, 2004..... 286
Figure 30 : Isolation du plafond. Cliché donné par Christian et Micheline. 1998. 288
Figure 31 : Le voilier, coque « nue », sans aménagements. Le photographe se trouve dans l'espace de la future cabine arrière bâbord de ce Maracuja – plan Philippe Harlé. Photographie montrée par Ludovic en 2004.... 290
Figure 32 : Plans utilisés par Ludovic. Photographie S. Josso, 2004. 291
Figure 33 : Plan du Maracuja, plan P. Harlé, produit en série par le chantier Garcia. Guide des voiliers d'occasion de 9 à 12 mètres…, id. 291
Figure 34 : La cabine arrière bâbord est destinée aux enfants. Les portes des placards sont en cannage : ce matériau associe des qualités de légèreté et d'aération. Les couchettes superposées sont munies d'un système de planche anti-roulis, retiré ici, le bateau étant au mouillage. Photographie S. Josso, 2003. 293
Figure 35 : Publicité pour Texier Fils Aîné, Architecte naval, Le Yacht, N° 1758, 1911, p. 736..... 300
Figure 36 : Publicité d'Henri Dervin, architecte naval, Le Yacht, 1929, p. 488. 300
Figure 37 : « "Jilus boy" complet de 1,80 m, en pièces détachées, pour travailler sur un plan au 1/10e », Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau, T. 7, Aménagements intérieurs / sous la direction de Pierre Jollois et Gérard Borg, Paris, EMON, 1978, p. 97. 308
Figure 38 : « Le « Jilus boy » vous permettra de contrôler toutes les possibilités à bord d'un bateau, à partir du jeu de plans d'aménagement au 1/10e », Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau, T. 7, Aménagements intérieurs / sous la direction de Pierre Jollois et Gérard Borg, Paris, EMON, 1978, p. 99. 308
Figure 39 : « Alors, ce café bobone ? » déclare le « bonhomme standard », sur son séant. La couchette doit pouvoir bénéficier d'une hauteur d'au moins 95 cm. Philippe Fessard et Jean-Pierre Villenave, Techniques et construction des aménagements intérieurs, Loisirs nautiques, Hors-série N° 14, 1982, Figure 4-4, p. 36..... 309
Figure 40 : « Morphologie du bonhomme standard », Philippe Fessard et Jean-Pierre Villenave, Techniques et construction des aménagements intérieurs, Loisirs nautiques, Hors-série N° 14, 1982, p. 35..... 309
Figure 41 : Extrait de la couverture de la revue Bateaux N° 356, 1988 : « Philippe Starck décorateur de l'Elysée a imaginé ces hublots originaux pour le nouveau First 35 S 5 ». 328
Figure 42 : Plan des emménagements du First 32 S 5. La disposition est classique. Les banquettes du carré sont parallèles. Architecte Jean Berret, designer Philippe Starck. Revue Bateaux, N° 366, 1988, p. 109..... 329
Figure 43 : « Un porte-bouteilles très « design » à la tête de chaque couchette dans les cabines ». Didier Maupas, « A bord du First 35 S 5 », Bateaux, N° 358, Mars 1988, p. 108..... 332
Figure 44 : Premier type de disposition. Océanis 300, 9 m 47 de longueur, 1991, plan Groupe Finot. Emmanuel Van Deth, Guide des voiliers d'occasion de 9 à 12 mètres, Cenon, Loisirs nautiques, 2000, p. 45. 337
Figure 45 : Deuxième type de disposition. Océanis 36 CC, 10 m 80 de longueur, 1996, plan Berret & Racoupeau. Emmanuel Van Deth, Guide des voiliers d'occasion de 9 à 12 mètres, Cenon, Loisirs nautiques, 2000, p. 136..... 337
Figure 46 : Troisième type de disposition. Jurançon, 9 m 40 de longueur, 1980, plan Philippe Harlé. Emmanuel Van Deth, Guide des voiliers d'occasion de 9 à 12 mètres, Cenon, Loisirs nautiques, 2000, p. 39. 338
Figure 47 : Rationaliser l'habitation du voilier. Illustrations tirées de l'ouvrage de Dominique Paulet et Dominique Presles, Architecture navale. Connaissance et pratique. Ed. de La Villette, 1999, p. 124..... 343
Figure 48 : « Pour une circulation aisée entre table et banquette du carré – 45 cm », illustration tirée de l'ouvrage de Philippe Fessard et Jean-Pierre Villenave, Techniques et construction des aménagements intérieurs, Loisirs nautiques, Hors-série N° 14, 1982, p. 39..... 344
Figure 49 : Illustration tirée de l'ouvrage de Mike Peyton, Mike Peyton, Vannes, Bord à Bord, 1995. 344
Figure 50 : « Meubles et modules d'emménagements types […]. A côté de leurs dimensions, indicatives, figurent les masses moyennes, indicatives elles aussi », Dominique Paulet et Dominique Presles, Architecture navale. Connaissance et pratique. Ed. de La Villette, 1999, p. 125. 345

Figure 51 : Plan des aménagements du Fantasia, Plan Philippe Harlé et design intérieur Patrick Roséo. Emmanuel Van Deth, Guide des voiliers d'occasion de 5 à 9 mètres, Cenon, Loisirs nautiques, 2000, 123. 346
Figure 52 : Vue vers l'avant de l'intérieur d'un Oléa 30 neuf - 8,70 m de longueur, conçu en 2005 par l'architecte Pierre Rolland. Voile magazine, N° 161, Mai 2009. 349
Figure 53 : « Comment naissent les bateaux », dessin de Jean-Olivier Héron, carte postale éditée par les éditions du Gulf Stream, 2000.... 359
Figure 54 : « Le feu à bord du yacht »In Lady Brassey, Le tour du monde en famille. Voyage de la famille Brassey dans son yacht Le Sunbeam. Raconté par la mère. Tours, Alfred Mame et Fils, Editeurs, 1891 [4ème ed.], p. 291. 424
Figure 55 : « La chambre des enfants à bord du yacht », Lady Brassey, Le tour du monde en famille. Voyage de la famille Brassey dans son yacht Le Sunbeam. Raconté par la mère. Tours, Alfred Mame et Fils, Editeurs, 1891[4ème ed.], p. 337.... 425
Figure 56 : « A bord du yacht X... Dessin, de M. A. Brun », Le Yacht, N° 505, 1887, p. 419. 428
Figure 57 : Plan des aménagements du yacht de course anglais Vendetta de 40 tx. La cabine située à l'arrière est la « chambre des dames ». Le Yacht, N° 916, 1895, p. 469.... 430
Figure 58 :Détail de la « Cabine des Dames » sur le yacht de 50 Tx l'Avel, Le Yacht, N° 940, 1896, p. 123. .. 430
Figure 59 : Deux chambres arrières munies de lits doubles dans la goélette Arakan, Le Yacht, N° 1445, 1905, p. 728. 431
Figure 60 : La chambre arrière du propriétaire de l'Yvonne comprend sur tribord un lit double et sur bâbord un lit d'enfant. Le Yacht, N° 1555, 1907, p. 822. 432
Figure 61 : Souvenance, un « yacht de famille » dont la disposition des chambres suit le modèle d'habitation aristocratique, Le Yacht, N° 1109, 1899, p. 274. 434
Figure 62 : Le Gamgys, « un yacht de famille ». « Coupe longitudinale montrant les dispositions intérieures et plan des aménagements », Le Yacht, N° 1563, 1908, p. 118.... 435
Figure 63 : « La vie de famille à bord » du Gamgys se déroule sur le pont spacieux pouvant accueillir une douzaine de personnes sans qu'elles se gênent. Le Yacht, N° 1563, 1908, p. 119. 435
Figure 64 : « Les enfants ont installé des balançoires sur le gui », Le Yacht, N° 1563, 1908, p. 119..... 436
Figure 65 : «Le yacht Arvor. – Coupe longitudinale et plan des aménagements », Le Yacht, N° 1545, 1907, p. 662. Les aménagements préservent l'intimité de la famille vis-à-vis de l'équipage salarié : une cloison sépare le poste du salon. 438
Figure 66 : « Le yawl à moteur auxiliaire Sybarite, à M. Louis Ytier. – Cliché Léon Mouret », en promenade familiale. Le Yacht, N° 1784, 1912, p. 311. On distingue des silhouettes masculines et féminines, ces dernières portant un large chapeau clair. 439
Figure 67 : « Plan d'un voilier auxiliaire, de 9 mètres de longueur, des Chantiers Coninck et Cie », pouvant accueillir une famille ou des amis, Le Yacht, N° 2187, 1925, p. 94.... 440
Figure 68 : Plans des formes et des emménagements du Narval II : une cabine d'enfants est située entre un espace cuisine-toilettes et le poste d'équipage. Le Yacht, N° 2611, 1933, p. 175.... 443
Figure 69 : « Disposition des emménagements du yacht de croisière Saint-Armel, de 12 m de long ». La cabine avant devient celle du propriétaire. La cuisine et les toilettes sont déplacées vers l'arrière du salon, près de la descente. Le Yacht, N° 2954, 1941, p. 141.... 444
Figure 70 : « Détails de construction et de distribution intérieure d'un cruiser de 10m 50 de longueur [hors tout], par François Sergent ». La cuisine fait face à la table à cartes, de part et d'autre de la descente. Les toilettes sont déportées vers l'avant. Le Yacht, N° 2986, 1944, p. 33. 445
Figure 71 : « Un sloop de croisière de 9 m 70 » par François Sergent. Le cabinet de toilette sépare les deux « chambres », Le Yacht, N° 3004, 1945, p. 280. 446
Figure 72 : Le dériveur de croisière Mousson de 7 m 20 dessiné par P. Staempfli permet de s'asseoir confortablement, Le Yacht, N° 3013, 1946, p. 153. 449
Figure 73 : Publicité pour la construction amateur d'un Grondin, Le Yacht, N° 3248, 1951, p. 236. 450
Figure 74 : « Bain de soleil dans une crique sur le Rhône » et baignade pour les équipières du Bélouga démâté et propulsé par son petit moteur auxiliaire, in Le Yacht, N° 3002, 1945, p. 233. 450
Figure 75 : « Ecluse de Meulan : 12 Bélougas et 2 Canetons. Pentecôte 1951. Photo Jacques Peyron », in Le Yacht, N° 3303, 1952, p. 329. 451
Figure 76 : Jangada brésilienne, trois-mâts barque et pneumatique : « Un passionnant périple au hasard des mers du globe ». Brest, juillet 2004, photographie S. Josso. 455
Figure 77 : Le yachtsman anglais Mac-Cullen manœuvre seul son yawl de 19 tonneaux : « L'Orion, sortant du port de Cherbourg, (gravure extraite de l'ouvrage de M. Mac-Mullen) », Le Yacht, 1879, N° 75, p. 320..... 456
Figure 78 : « Un nouveau monotype de croisière. – Photographie prise dans le bassin de Chatou ». Le Yacht, N° 1546, 1907, p. 711.... 461
Figure 79 : « Un train de bateaux » transportant des petits yachts de Southampton vers l'Irlande. Le Yacht, N° 1626, 1909, p. 299.... 462

Figure 80 : L'Écureuil, côtre de plaisance de 1 tx ½ conçu pour un homme seul, de construction facile et peu coûteuse. Le Yacht, N° 737, 1892, p. 131..... *465*
Figure 81 : « Le Petit Chapeau, bateau de pêche transformé en bateau de plaisance ». Le Yacht, N° 1193, 1901, p. 27. ..... *466*
Figure 82 : Publicité de G. Trouche &Cie pour le « motogodille » : « Se pose et s'enlève comme un aviron sans toucher aux formes du bateau ». Le Yacht, N° 1508, 1907, p. 80. ..... *468*
Figure 83 : « Petit voilier auxiliaire marchant au moteur » dont les plans sont dessinés par M. Shepherd. Le Yacht, N° 1549, 1907, p. 731. ..... *469*
Figure 84 : « Le yawl à moteur auxiliaire Marsouin, à M. I. Ytier. – Coupe longitudinale et disposition des aménagements », Le Yacht, N° 1810, 1912, p. 725...... *470*
Figure 85 : Publicité pour les moteurs hors-bord. Hors-série du journal Le Yacht, 2ème Salon Nautique International, 1927, p. 20...... *471*
Figure 86 : Les vestes polaires vendues aujourd'hui dans les magasins spécialisés dans le nautisme déclinent les nuances de la couleur bleue. Les couleurs verte, rose ou jaune sont réservées aux activités de glisse. Photographie S. Josso, 2002...... *494*
Figure 87 : Distribution des logements arrière d'un vaisseau de la Marine (fig. 74). La chambre du commandant, (g), est celle située la plus en arrière et à droite de la poupe. Vial Du Clairbois, Traité élémentaire de la construction des vaisseaux à l'usage des élèves de la Marine, Paris, Clousier, Imprimeur du Roi, 1787, planche XVII. *522*
Figure 88 : Détail de la chambre du commandant, (g). On peut y distinguer un lit (L), un caisson (c), une garde-robe (γ), un bureau (B) et deux armoires (A). Vial Du Clairbois, Traité élémentaire de la construction des vaisseaux à l'usage des élèves de la Marine, Paris, Clousier, Imprimeur du Roi, 1787, planche XVII. *523*
Figure 89 : Représentation en coupe de la Marguerite. Le Yacht, N° 13, 1878, p. 97. ..... *528*
Figure 90 : « Plan normal des emménagements d'une goélette de 200 tonneaux ». Philippe Daryl, Le yacht. Histoire de la Navigation Maritime de Plaisance, Paris, Ancienne Maison Quantin, Librairies-imprimeries réunies, May et Motteroz, 1890, p. 213...... *530*
Figure 91 : Détail du « plan normal des emménagements d'une goélette de 200 tonneaux ». Philippe Daryl, Le yacht. Histoire de la Navigation Maritime de Plaisance, Paris, Ancienne Maison Quantin, Librairies-imprimeries réunies, May et Motteroz, 1890, p. 213. ..... *531*
Figure 92 : Coupe et plan des emménagements d'un yacht de 12 tonneaux. Philippe Daryl, Le yacht. Histoire de la Navigation Maritime de Plaisance, Paris, Ancienne Maison Quantin, Librairies-imprimeries réunies, May et Motteroz, 1890, p. 219. ..... *535*
Figure 93 : « Coupe et plan des emménagements d'un yacht de 5 tonneaux ». Philippe Daryl, Le yacht. Histoire de la Navigation Maritime de Plaisance, Paris, Ancienne Maison Quantin, Librairies-imprimeries réunies, May et Motteroz, 1890, p. 221. ..... *536*
Figure 94 : « Coupe et plan des emménagements d'un yacht de 3 tonneaux ». Philippe Daryl, Le yacht. Histoire de la Navigation Maritime de Plaisance, Paris, Ancienne Maison Quantin, Librairies-imprimeries réunies, May et Motteroz, 1890, p. 223. ..... *537*
Figure 95 : Le salon d'un grand yacht. Dessin de M. A. Brun, « Le salon du yacht-goélette Volage, actuellement dans le bassin à flot de l'Exposition », Le Yacht, N° 605, 1889, p. 345...... *539*
Figure 96 : Publicité pour « pianos à bord : fabrication spéciale pour yachts ». Le Yacht, n° 1126, 1899, p. 484. ..... *539*
Figure 97 : Dessin de M. Brun, « Le poste du yacht-goélette Volage, actuellement dans le bassin à flot de l'Exposition », Le Yacht, N° 605, 1889, p. 344...... *540*
Figure 98 : « Intérieur d'un cotre de 20 tonneaux – (Les vacances d'un Yachtsman.) ». Le Yacht, N° 77, 1879, p. 337. ..... *540*
Figure 99 : « La cabine d'un petit yacht », Le Yacht, N° 1506, 1907, p. 38...... *541*
Figure 100 : Publicité pour les banquettes-lits de la maison Raygasse : « Installation de lits pour yachts de course et cruisers à partir de 2 tonneaux », Le Yacht, N° 1148, 1900, p. 108...... *546*
Figure 101 : Plan des aménagements du yacht à moteur auxiliaire le Rayon-Vert. Le Yacht, N° 1591, 1908, p. 571. ..... *546*
Figure 102 : Nouveau modèle de canapé-lit pour deux personnes, installé par la maison Raygasse à bord du yacht Bohémien..... *547*
Figure 103 : Publicité pour une « toilette marine » « occupant un espace très restreint et pouvant se placer dans le plus petit yacht ». La cuvette n'est pas encore en métal, mais en faïence ou porcelaine. Le Yacht, N° 953, 1896, p. 288...... *548*
Figure 104 : Publicité pour un « bain portatif ou tub » et « tous articles d'hygiène et de voyage en caoutchouc ». Le Yacht, N° 1033, p. 630. ..... *549*
Figure 105 : Les deux types principaux d'aménagement de carrés : à gauche, « Carré arrière sous cockpit arrière », à droite « Carré central. Disposition classique en L » in Philippe Fessard et Jean-Pierre Villenave,

Techniques et construction des aménagements intérieurs, Hors-série N° 14, Bordeaux, Editions Loisirs nautiques, 1982, p. 92. ..... *551*
Figure 106 : Le carré-salon-salle à manger d'un voilier de grand voyage (Maracuja, plan Philippe Harlé). Photographie S. Josso, 2004. ..... *552*
Figure 107 : Le carré d'un « petit » voilier de 7 m 65, à faible hauteur sous barrots – 1m 45 (Surprise, plan Joubert et Nivelt). Les banquettes latérales se font face, autour d'une table montée sur un pied articulé. Photographie S. Josso, 2003. ..... *553*
Figure 108 : Pont du Saint-René. Un homme d'équipage, à l'arrière, tient la barre, assis sur un banc de quart. Le capitaine fait le point sur le pont à l'aide d'un sextant. Le Yacht, N° 928, 1895, p. 594. ..... *554*
Figure 109 : Dîner sur le pont du Iota, petit yacht de trois tonneaux, lors d'une croisière de trois semaines. Illustration de M. Fillol. Le Yacht, N° 743, 1892, p. 186. ..... *555*
Figure 110 : B.B. Marinitsch, « Un lunch sur le pont », Le Yacht, N° 1840, 1913, p. 371. ..... *556*
Figure 111 : « Croisière du yawl Fantec III sur la côte ouest de Bretagne », Le Yacht, N° 1411, 1905, p. 180. *556*
Figure 112 : « Et c'est étonnant comme le temps passe sans ennui, rien qu'à chercher sur la carte… » à bord du Cygne. Dessin de Gino, Le Yacht, N° 568, 1889, p. 29. ..... *558*
Figure 113 : Croisière à bord du Medjé : le travail de navigation sur les cartes marines est effectué sur le toit du rouf. Le Yacht, N° 1018, 1897, p.447. ..... *558*
Figure 114 : « Debout sur le plancher de la cabine, Ella est accoudée sur les « volets » rabattables du cockpit, véritable toit ouvrant de la cabine qui permet aussi, par beau temps, de s'y asseoir, jambes pendantes à l'intérieur » in Marthe Oulié, Cinq filles en Méditerranée -1925 -, « Quand j'étais matelot », Rennes, Editions Ouest-France, Edilarge, 2004 (1930), p. 132. ..... *559*
Figure 115 : « Le yacht à moteur auxiliaire Gabyvonne-II, à M. G. Poulain », doté d'un deck-house, en avant du cockpit, « abri fort agréable » avec vue sur mer. Le Yacht, N° 2443, 1930, p. 37. ..... *560*
Figure 116 : « Disposition des aménagements à bord du yacht à moteur auxiliaire Gabyvonne-II » montrant le deck-house, niveau intermédiaire entre la cabine et le pont, sous lequel prend place le moteur auxiliaire. Le Yacht, N° 2443, 1930, p. 37. ..... *561*
Figure 117 : Le pilote à la barre. Le Yacht, N° 566, 1889, p. 14. ..... *561*
Figure 118 : « La chambre arrière d'un yacht américain, en course », Le Yacht, N° 294, 1883, p. 391. ..... *562*
Figure 119 : Cockpit circulaire de 2 mètres de diamètre sur un voilier mixte de course et de croisière. Le Yacht, N° 330, 1884, p. 272. ..... *563*
Figure 120 : Le cockpit d'un « bateau monté par un homme seul » : protégé mais peu profond, étanche, auto-videur et sans communication avec la cabine. Le Yacht, N° 317, 1884, p. 118. ..... *564*
Figure 121 : Le yacht Galinette est muni d'un cockpit aménagé et d'un rouf assez long augmentant l'habitabilité de la cabine. Le capot avant permet d'accéder au poste. Le Yacht, N° 2039, 1922, p. 186. ..... *565*
Figure 122 : Cockpit central surélevé et aménagé pour la vie au grand air. « Disposition intérieure de l'Angélique, ancienne tartane transformée en yacht », Le Yacht, N° 2493, 1931, p. 13. ..... *566*
Figure 123 : Le cockpit du Requin, voilier de régate habitable conçu dans les années trente, est étroit et profond. Des coffres sont aménagés sous les banquettes. Photographie S. Josso, 2004. ..... *568*
Figure 124 : Pour le propriétaire de ce Requin, le cockpit étroit est envisagé comme un espace de sécurité. Photographie S. Josso, Brest, 2004. ..... *568*
Figure 125 : « Un cockpit vraiment marin qui n'exploite pas toute la largeur de la coque », sur le Feeling 1040. Bateaux, N° 334, 1986, p. 86. ..... *570*
Figure 126 : « De la place pour plusieurs personnes derrière la barre à roue » de l'Etap 35i. Le barreur dispose d'un espace séparé et de toutes les manœuvres à portée de main. Bateaux, N° 399, 1991, p. 66. ..... *571*
Figure 127 : « Cockpit [du Turbo 950 SP, dessiné par J.-P. Villenave et construit par Espace Bois]. L'arrière est consacré au barreur et aux manœuvres, l'avant aux passagers ». Bateaux, N° 509, 2000, p. 52. ..... *572*
Figure 128 : Cockpit-salon-salle à manger d'extérieur d'un bateau de grand voyage. La table, disposée au port, est retirée en navigation. Photographie S. Josso, 2004. ..... *573*
Figure 129 : Aménagement du pont arrière : capote de rouf et portique forment un toit de toile pour un salon extérieur. On aperçoit des petits fauteuils pliants rangés le long des filières. Photographie S. Josso, 2004. ... *574*
Figure 130 : Repas du midi pour deux équipages familiaux naviguant en escadre. L'aménagement du cockpit permet de reproduire les habitudes du repas pris dans une salle à manger. Photographie A. Josso, 2005. ..... *574*
Figure 131 : Le cockpit du Maxi 95 avec une table fixe supportant la barre à roue et les instruments de navigation. Bateaux, N° 251, 1979, p. 131. ..... *575*
Figure 132 : Extrait d'une publicité pour la gamme Océanis du chantier Bénéteau : le cockpit devient au mouillage un véritable salon d'extérieur. Bateaux, N° 393, 1991, p. 1. ..... *576*
Figure 133 : Extrait d'une publicité Bénéteau pour l'Océanis 34 : « Peut-on rêver plus lumineux ? ». Même une sirène, d'un rocher, lit à la faveur de ses lumières. Bateaux, N° 612, 2009. ..... *577*
Figure 134 : « Du poste de timonerie [de l'Euros], bien abrité, le navigateur peut tout observer, même lors d'un mouillage. La casquette du poste est pourvue d'un panneau bleu anti-solaire ». Bateaux, N° 123, 1968, p.93. *579*

Figure 135 : Projet du cabinet d'architecture Graal pour Gibs'ea présentant un cockpit disposant de trois zones différenciées. Bateaux, N° 365, 1988, p. 60. ..... *580*
Figure 136 : « Pas un bout, pas un winch, bref, pas une manœuvre ne vient entraver le spacieux cockpit. Les dossiers se montrent confortables à la gîte » à bord du Feeling 55. Photographie Pilou et texte Olivia Maincent, Bateaux, N° 602, 2008, p. 53. ..... *580*
Figure 137 : L'immense cockpit du Kaïdoz est protégé par son « cocon » gonflable. Les passagers sont situés de part et d'autre du meuble central polyfonctionnel : « L'équipage profite des banquettes-coffres, bien protégé du vent d'automne par un surprenant coussin d'air ». Voile magazine, N° 132 S, 2006, p. 77. ..... *583*
Figure 138 : « Le salon de pont du Seastream 34 : le barreur peut converser tranquillement avec le cuisinier ». Bateaux, N° 237, 1978, p. 75. ..... *584*
Figure 139 : « Le salon de pont qui surplombe la cuisine est l'un des morceaux de choix du Wauquiez 60 », Bateaux, N° 404, 1992, p. 82. ..... *585*
Figure 140 ; « Le salon est ouvert ! » à bord du Moody 45 DS. Voile magazine, N° 155 S, 2008. ..... *586*
Figure 141 : Le Fan Class 32 au près – plans dessinés par Jean-Marc Tabuteau et François Rougier sur une idée de Guy Broquaire : la gîte est réduite grâce à un anneau central pivotant portant le lest et le gréement, sorte de système de « coque à cardan », in Voiles et voiliers, N° 453, 2008, p. 185. ..... *587*
Figure 142 : Surprise, plan Joubert et Nivelt, 1976. Emmanuel Van Deth, Guide des voiliers d'occasion. De 5 à 9 mètres. Hors-série N° 34. Bordeaux, Ed. Loisirs nautiques, 2000, p. 122. ..... *607*
Figure 143 : Aperçu du chargement nécessaire à chaque sortie en famille, alourdissant le bateau et diminuant d'autant sa maniabilité et donc son « confort de navigation ». Photographie S. Josso, 2003. ..... *608*
Figure 144 : « Le cotre de 3 tx Coppélia, - Emménagements. – Coupe longitudinale à la flottaison. – Echelle de 0,0183 pour 1 mètre », in Émile Soinet, « Le confortable dans un trois tonneaux de courses », Le Yacht, N° 773, 1892, p. 472 ..... *625*
Figure 145 : Système d'enroulement de foc sur tambour ou « Rolling-gear Wykeham Martin », in Le Yacht, N° 1610, 1909, p. 39. ..... *627*
Figure 146 : « Fig. 5. - Coupe transversale montrant la plate logée dans le cok-pit. Fig. 6.-Coupe transversale montrant la plate retournée sur le cock-pit », in Le Yacht, N° 773, 1892, p. 473. ..... *630*
Figure 147 : « Le matelas Paimparey servant d'embarcation. », in Le Yacht, N° 1005, 1897, p. 285. ..... *630*
Figure 148 : Publicité pour divers appareilles de sauvetage brevetés en poils de renne in Le Yacht, 1896, p. 335. ..... *631*
Figure 149 : Publicité pour des instruments de marine, dont des sondes et des compas, in Le Yacht, N° 1056, 1898, p. 273. ..... *631*
Figure 150 : « Nouveau canapé-couchette Raygasse », Le Yacht, N° 1653, 1909, p. 735. ..... *636*
Figure 151 : « Coupe à l'arrière, montrant la plate retournée sur le cok-pit, le fond en l'air, le cok-pit formant cabine supplémentaire, et la table repliée et logée dans la soute à voile. », in Émile Soinet, « Le confortable dans un trois tonneaux de courses », Le Yacht, N° 773, 1892, p. 471. ..... *636*
Figure 152 : Publicité pour les produits alimentaires Félix Potin, fournisseur de la Navigation de Plaisance, Le Yacht, 1896, p. 480. ..... *637*
Figure 153 : Publicité pour le réchaud à alcool « Le brillant », Le Yacht, N° 957, 1896, p. 324. ..... *637*
Figure 154 : Publicité pour les fourneaux Atkey , importés d'Angleterre, « en usage à bord de 2,000 yachts, de toutes dimensions pour embarcations de toutes grandeurs », in Le Yacht, N° 77, 1879. ..... *638*
Figure 155 : « Pied-support pour le Primus », in Francis B. Cooke, « Quelques idées sur le cruising [traduit du Yachtsman par J. Dupont] », Le Yacht, N° 1507, 1907, p. 55. ..... *638*
Figure 156 : Publicité pour un extincteur « Dick », Le Yacht, N° 987, 1897, p. 72. ..... *639*
Figure 157 : « Installation de la bouteille » sur Coppélia, in Émile Soinet, « Le confortable dans un trois tonneaux de courses », Le Yacht, N° 773, 1892, p. 471. ..... *639*
Figure 158 : Publicité pour le groupe électrogène Minimus, qui, « en cas d'arrêt de votre moteur, vous assure l'éclairage à bord, les feux de position, le fonctionnement de tous appareils électriques ». Il est « absolument inoxydable », d'un « faible encombrement » et d'un prix « minime ». Le Yacht, N° 2508, 1931. ..... *644*
Figure 159 : Publicité pour la Société des accumulateurs fixes et de traction de Romainville : « Le confort de votre yacht exige une installation électrique parfaite que seuls, les Accumulateurs au Fer-Nickel à électrolyte alcalin, sans acide, S. A. F. T. permettent de réaliser », in Le Yacht, N° 2272, Premier Salon Nautique, 1926, p. 504 bis, XI. *645*
Figure 160 : « Détails de construction et de distribution intérieure du yacht de croisière Équinoxe, de 14 m. 90 de longueur ». La cuisine quitte le poste avant pour la partie centrale du bateau, à bâbord de la descente. In Le Yacht, N° 2633, 1933, p. 489. ..... *646*
Figure 161 : Publicité pour les aménagements de Honoré Victor, présent au troisième Salon nautique, in Le Yacht, N° Hors-série du Salon nautique, 1928, p. 85. ..... *651*
Figure 162 : L'architecte naval H. Dervin souhaite convaincre les aspirants au yachting d'utiliser ses services. Le Yacht, N° spécial Salon nautique international, 1931, p. 33. ..... *653*

Figure 163 : Par petite brise, le capot de descente du Gamgys sert de table à carte. Le Yacht, N° 1563, 1908, p. 119. ..... *658*
Figure 164 : « Coupe longitudinale et plans des aménagements d'un yacht de construction métallique, de 17 mètres de long » dont le deck-house comprend une table des cartes et un divan transformable en couchette de veille. Le Yacht, N° 2517, 1931, p. 362. ..... *660*
Figure 165 : « Yacht de 16 mètres de longueur, à moteur auxiliaire. – Dispositions différentes des aménagements. », Le Yacht, N° 2425, 1929, p. 485. ..... *661*
Figure 166 : « Le Myth of Malham : vue prise de l'avant », dessin de l'architecte français L. Lucien Faure-Dujarric montrant les « stalles en contre-plaqué » remplaçant les cloisons habituelles munies de portes. Le Yacht, N° 3065, 1947, p. 708. ..... *663*
Figure 167 : « Coupe et plans de Myth of Malham », appartenant à J. Illingworth et dessiné par Laurent Giles. Le Yacht, N° 3065, 1947, p. 707. ..... *664*
Figure 168 : Table à cartes du Pacha, voilier de croisière de 6 m 10 de longueur hors tout, dessiné par Jean-Jacques Herbulot, coulissant au-dessus de la couchette tribord engagée sous les bancs du cockpit. Bateaux, N° 44, 1962, p. 54. ..... *666*
Figure 169 : Reconstitution de la cuisine du Pen Duick II : calé sur un siège de mobylette et adossé à une sangle, le navigateur fait face à des éléments de cuisine montés sur cardan. Photographie S. Josso, Cité de la voile ÉricTabarly, Lorient, 2010. ..... *667*
Figure 170 : Reconstitution de la table à cartes de Pen Duick II, montée sur cardan et face à la route. Photographie S. Josso, Cité de la voile Éric Tabarly, Lorient, 2010. ..... *668*
Figure 171 : Vue de la cabine du Pacha, d'une longueur de 6 m 10, transportable, dessiné par Jean-Jacques Herbulot et construit par la Cidevyv, in Bateaux, N° 44, 1962, p. 54. ..... *668*
Figure 172 : Table à cartes et bloc cuisine escamotables sur le Love-Love. Bateaux, N° 195, 1974, p. 69. ..... *669*
Figure 173 : « Le Neptune Senior de Maurice Amiet », voilier de 6 m 65 de longueur, aux « qualités marines remarquables » et « aménagements confortables » in Le Yacht, N° 3485, 1955, p. 11. ..... *672*
Figure 174 : « Vue vers l'avant avec la couchette double. Au premier plan, faisant face au bloc cuisine, la table à cartes qui constitue également l'évier. On peut se féliciter de l'abondance des mains courantes à l'intérieur » du Mirage 722, 7 m 22 hors tout, dessiné par Jean-Jacques Herbulot, Bateaux, N° 134, 1969, p. 82. ..... *673*
Figure 175 : « Muscadet : un bateau rapide, évolutif et sûr… Croisières confortables en toutes circonstances », Bateaux, N° 108, 1967, p. 63. ..... *674*
Figure 176 : Extrait d'une publicité pour le Morgan 41' : « Un voilier pour lui… une maison pour elle… (Morgan 41', le super confort à l'américaine). Pont vaste, dégagé. Carré de travail fonctionnel. Salon repas spacieux. Longueur hors-tout 12,57 m ». Bateaux, N° 200, 1975, p. 40. ..... *678*
Figure 177 : Extrait d'une publicité pour le camping-gaz Bidon Bleu : « Naviguez bien équipés ! ». Bateaux, N° 11, 1959, p. 61. ..... *681*
Figure 178 : Publicité pour Malatex : « Le confort à bord avec matelas, coussins, oreillers en mousse latex », Le Yacht, N° 3517, 1956, p. 16. ..... *682*
Figure 179 : Publicité pour les WC chimiques transportables Porta Potti : « Désormais, vous pourrez emporter un des plus importants conforts de chez vous ! ». Bateaux, N° 181, 1973, p. 53. ..... *684*
Figure 180 : « Plan d'aménagement du Crusailer de 9 m. » de P. Staempfli, in Le Yacht, N° 2987, 1944, p. 45. ..... *687*
Figure 181 : « Crusailer Alizé » pour « yachtsman citadin », dériveur de 9 mètres, par P. Staempfli, in Le Yacht, N° 3021, 1946, p. 312. ..... *688*
Figure 182 : Projet de Yawl mixte de 9 mètres de flottaison construit en série par les Chantiers Navals d'Antibes, in Le Yacht, N° 3015, 1946, p. 191. ..... *688*
Figure 183 : Plan des aménagements d'un « petit yacht de croisière » de 10 mètres hors tout par Lucien Faure-Dujarric, Le Yacht, N° 3049, 1947, p. 390. ..... *690*
Figure 184 : Coupe longitudinale d'un « petit yacht de croisière » de 10 mètres hors tout par Lucien Faure-Dujarric, Le Yacht, N° 3049, p. 390. ..... *690*
Figure 185 : Les plans du Grenam, monotype de croisière de 9 mètres avec pont à teugue dessiné par Maurice Amiet et construit par les chantiers F. Vandernotte, de Nantes, in Le Yacht, N° 3535, 1956, p. 20-21. ..... *692*
Figure 186 : « Yacht de croisière de 5 m. 50 de flottaison », Le Yacht, N° 3039, 1947, p. 189. ..... *694*
Figure 187 : Plan et coupe des aménagements du R. C. 20, de Georges Silvant, d'une longueur de 6 m 75 hors tout, comprenant quatre couchettes, in Bateaux, N° 73, 1964, p. 119. ..... *695*
Figure 188 : « La « chambre » arrière vue de la descente : deux couchettes dont le pied se situe assez loin sous les bancs du cockpit », Bateaux, N° 77, 1964, p. 63. ..... *696*
Figure 189 : Plan et coupe des aménagements de l'Azimut, voilier de 6 m 20 dessiné par Guy Royer et présentant une couchette double isolée dans le poste avant. Le système de capote relevable au mouillage permet de donner une hauteur sous barrots d'1 m 80 dans le carré, in Bateaux, N° 94, 1966, p. 150. ..... *697*

Figure 190 : « Figure 2 (le bau et la hauteur sous barrots est la même dans les 3 croquis) », in « Un cruiser à voiles de 5 m. 50 pour un skipper de 1 m. 82 ou cas-limite de l'aménagement », Le Yacht, N° 3297, 1952, p. 169. 699
Figure 191 : « Dormir royalement » à bord du 3 CR (abréviation signifiant « trois couchettes royales »), petit monotype de croisière des chantiers Gay, de Dinard, in Le Yacht, N° 3422, 1954, p. 9. 700
Figure 192 : Publicité pour le Klegecell garantissant l'insubmersibilité des navires. Le Yacht, N° 3322, 1952. 703
Figure 193 : Publicité pour la brassière de sauvetage « type yachting "Col bleu marin" », in Le Yacht, N° 3639, 1958, p. 52..... 705
Figure 194 : Publicité pour un sandow de mouillage amortissant les tractions : « Votre bateau souffre au mouillage… Songez à son confort, pour votre sécurité ». Le Yacht, N° 3575, 1957, p. 13..... 707
Figure 195 : Plan des aménagements de l'Écume de mer, d'une longueur de 7 m 87, dessiné par Jean-Marie Finot et Laurent Cordelle et construit par les chantiers Mallard, in Bateaux, N° 149, 1970, p. 79..... 719
Figure 196 : Couverture de la revue Bateaux, N° 202, 1975 : sept personnalités du yachting réunies en jury par la revue élisent l'Écume de mer, voilier familial et performant « bateau de l'année ». 720
Figure 197 : Plan des emménagements du Jouët 950, d'une longueur de 9 m 50, dessiné par Yves Mareschal et construit par Yachting France. Bateaux, N° 318, 1984, p.75. 722
Figure 198 : Publicité pour le Kelt 8 mètres : « Teak for two », boiseries intérieures en teck pour un thé au mouillage : un intérieur « chaleureux comme un pub irlandais », in Bateaux, N° 255, 1979, p. 166. 723
Figure 199 : Extrait d'une publicité pour les voiliers Fifty du chantier Kirié : « Nous avons enfin découvert les vrais plaisirs de la plaisance ». Bateaux, N° 263, 1980, p. 15..... 724
Figure 200 : Extrait d'une publicité du chantier Wauquiez pour le voilier Amphora : « Certains voiliers sont plus confortables aux salons qu'en croisière. Amphora de Wauquiez, confortable à tous moments ». Bateaux, N° 263, 1980, p. 19..... 725
Figure 201 : « Bénéteau, une autre dimension » de la navigation de plaisance : la réception au port. Bateaux, N° 296, 1983, p. 4-5. 725
Figure 202 : Fantasia, architecte Philippe Harlé, 1981. Longueur hors-tout de 7 m 70, largeur maximale de 2 m 88 .Emmanuel Van Deth, Guide des voiliers d'occasion. De 5 à 9 mètres. Hors-série N° 34. Bordeaux, Ed. Loisirs nautiques, 2000, p. 123 733
Figure 203 : Plan des emménagements du First 26 dessiné par le Groupe Finot, d'une longueur de 7 m 70. Bateaux, N° 316, 1984, p. 88. 733
Figure 204 : Publicité Jeanneau : « Il y a tant d'espace sur un Sun Odyssey que le plaisir y trouve partout sa place ». Les enfants y trouvent-ils vraiment une place qui leur est adaptée ? Bateaux, N°442, 1995, p. 170.... 737
Figure 205 : « Des rangements de cuisine aussi économiques que pratiques » pour le RM 800 des chantiers MC2, dessiné par l'architecte Marc Lombard. Bateaux, N° 421, 1993, p. 78. 743
Figure 206 : « Clarté et volume, l'intérieur du Bepox est particulièrement fonctionnel », plan David Réard, in Bateaux, N° 503, 2000, p. 62. 748
Figure 207 : Publicité du chantier Wauquiez pour l'Amphitrite, voilier de 13,03 m de longueur : « Certains voiliers sont plus à l'aise au port qu'en pleine mer. Amphitrite de Wauquiez, à l'aise par tous les temps. Wauquiez, pour ceux qui naviguent ». Bateaux, N° 255, 1979, p. 32-33. 753
Figure 208 : Publicité du chantier Wauquiez pour le Gladiateur, voilier de 10 mètres : le « confortable » « pour ceux qui naviguent ». Bateaux, N° 248, 1979, p. 25. 754
Figure 209 : Publicité pour le Meltem, des chantiers Amel : « Meltem, le voilier d'exception… votre sécurité, votre confort : l'obsession ». Bateaux, N° 200, 1975, p. 1..... 755
Figure 210 : Cuisine du Super Maramu 2000, d'une longueur de 16 mètres, construit par les chantiers Amel. « Aperçu de l'équipement standard : groupe électrogène 7 kw, réfrigérateur, congélateur, micro-ondes, réchaud/four inox, combiné lave-linge-sèche-linge, lave-vaisselle », Photographie S. Josso, Grand Pavois de La Rochelle, 2004..... 757
Figure 211 : Publicité pour instruments électroniques, pilotes automatiques, radio et VHF Navico : « Naviguez chic ! », in Bateaux, N° 371, 1989. 758
Figure 212 : Plan des emménagements du Moody 34, d'une longueur de 10 m 21, dessiné par Bill Dixon et construit par le chantier anglais Moody & Son, disposant d'une « vraie cabine arrière ». Bateaux, N° 325, 1985, p. 167. 761
Figure 213 : « Impressionnante, la surface habitable du Lagoon 55 ! » dessiné par Marc Van Peteghem et Vincent Lauriot-Prévost et construit par Jeanneau, destiné à une activité de location aux Antilles. Bateaux, N° 361, 1988, p. 73-74. 763
Figure 214 : « Quel luxe ! » s'exclament les visiteurs de tous les âges – ici une jeune fille émerveillée par tant de confort -, pénétrant dans l'aménagement du voilier de croisière présenté sur un plan horizontal. Cité de la voile Eric Tabarly, Lorient. Photographie S. Josso, 2010..... 774

Figure 215 : Extrait d'une publicité du chantier Jeanneau, pour le Sun Odyssey 32 : « Que serait le bonheur de naviguer sans le confort en mer ! En Sun Odyssey, naviguez comme vous aimez ! ». Bateaux, N° 526, 2002, p. 13. ..... *777*
Figure 216 : Forêt de mâts à Port-Tudy, dont la capacité d'accueil est saturée en été. Île de Groix, 2004. Photographie S. Josso. *785*
Figure 217 : Le confort de la vie au port : pêcher de son bord en toute tranquillité. Bretagne sud, 2004, photographie S. Josso. *785*
Figure 218 : Une jeune femme est à l'avant du voilier, munie d'une gaffe, afin d'attraper une bouée de mouillage. Les hommes de l'équipage se tiennent à l'arrière : l'un barre tandis que l'autre donne des indications à l'équipière. Photographie S. Josso, Bretagne sud, 2004. ..... *809*
Figure 219 : Une fois l'anneau du corps-mort attrapé par la femme à l'aide d'une gaffe, l'homme se rend à l'avant pour y passer l'amarre et régler l'amarrage. Sa compagne, dessaisie du mouillage, reste ici les bras ballants. Photographie S. Josso, Bretagne sud, 2004. ..... *810*
Figure 220 : Une scène identique se joue le même jour sur un autre voilier. Photographie S. Josso, Bretagne sud, 2004. ..... *810*
Figure 221 : "Mon pauvre chéri, on vient juste de prendre la météo : avis de coup de vent pour tout le week-end. Nous sommes si déçus de ne pas naviguer. » in Mike Peyton, The ladies ! Vannes, Editions Bord à Bord, 1995. ..... *816*
Figure 222 : « Un œil sur les voiles, l'autre sur les enfants et la cambuse ; dur ! », photographie légendée issue de la revue Bateaux, N° 484, 1998, p. 81. Qu'est-ce qui est dur ? Etre équipière et-ou maîtresse de maison nautique ? *819*
Figure 223 : Je tiens le rôle du chef de bord : absorbée par la navigation, je ne m'occupe pas des enfants qui jouent avec leur père à l'intérieur du bateau. Photographie A. Josso. Croisière familiale, Bretagne sud, 2003. ..... *821*
Figure 224 : Détail de la couverture de la revue Bateaux, N° 484, 1998 : « En France, neuf plaisanciers sur dix sont des hommes. Les femmes ont-elles leur place à bord ? ». *826*
Figure 225 : Schématisation des relations hiérarchiques selon la figure logique de l'englobement de la valeur contraire à bord d'un voilier dont l'équipage est familial. *829*
Figure 226 : Distribution des rôles très majoritairement adoptée en plaisance familiale. *830*
Figure 227 : Publicité pour Néréide, un « élixir antispasmodique ». Le Yacht, N° 1067, 1898, p. 408. ..... *835*
Figure 228 : Voilier à moteur auxiliaire de 12 m de long destiné à un équipage d'amateurs : la « cuisine » n'est plus placée dans le poste, à l'avant, mais à gauche de la descente, avant le « salon ». Le Yacht, N° 2769, 1936, p. 262. ..... *868*
Figure 229 : « Une nouvelle police d'assurance « tout en un » », Le Yacht, N° 3311, 1952, p. 538. ..... *889*
Figure 230 : « L'avant du Bonita et son équipage. De gauche à droite : Mlles Marthe Oulié, Yvonne de Saussure, Ella Maillart. (Photos L. Mouret) », Le Yacht, N° 2450, 1930, p. 133. ..... *922*
Figure 231 : « Petit bateau de croisière conduit par un équipage féminin », Le Yacht, N° 2769, 1936, p. 232. *924*
Figure 232 : « Manœuvres de force » de deux matelotes souriantes et gracieuses, effectuées sous la surveillance de la capitaine, les mains dans les poches, attitude attribuée alors au sexe masculin. Le Yacht, N° 2636, 1933, p. 38. ..... *926*
Figure 233 : « La préparation du repas » par trois élégantes : une friture à la poêle sur un réchaud posé sur la plage arrière. Le Yacht, N° 2636, 1933, p. 38. ..... *926*
Figure 234 : « Mme Virginie Hériot à bord de son yacht Ailée » in « Une messe anniversaire à la mémoire de Mme Virginie Hériot », Le Yacht, N° 2633, 1933, p. 487. ..... *929*
Figure 235 : « Mlles Nicole Peytel et Huguette Léonblum, gagnantes de la 4e épreuve du Championnat des Chats du C. V. P. », Le Yacht, N° 2773, 1936, p. 326. ..... *930*
Figure 236 : « Croisière de Lame-VI en promenade avec quelques amis ». Une femme – Mme le Normand, second et navigatrice ? – participe à la manœuvre en tirant sur une écoute. Un jeune garçon tient la barre. Le Yacht, N° 2660, 1934, p. 136. ..... *936*
Figure 237 : « Mme Odette Autant-Lara à la barre du Viking », Le Yacht, N° 2482, 1930, p. 606. ..... *936*
Figure 238 : L'autorité du père-capitaine est mise à mal par les fils-équipiers : « A toi de pomper, papa, tu n'as pas barré, toi ! », dessin de Jacques Damour, Bateaux, N° 162, 1971, p. 55. ..... *945*
Figure 239 : « Couchette-cercueil classique souvent baptisée "couchette du navigateur" si placée près de la table à cartes ». Gérard Borg (dir.), Nauticus, Encyclopédie pratique du bateau, Tome 7, Aménagements intérieurs, Paris, EMOM, 1978, Figure 150, p. 131. ..... *954*
Figure 240 : « Tendances nouvelles de la mode féminine pour les sports nautiques : Minorque, corsaire en piqué jaune, sportshirt en jersey jaune bayadère », Photo Willy Ronis, Le Yacht, N° 3049, 1947, p. 391. ..... *957*
Figure 241 : Les outils du maître-coq sont soumis à discussion. Photographies de G.-H. Lévêque, Le Yacht, N° 3311, 1952, p. 536. ..... *959*
Figure 242 : « A bord, Madame ne doit pas être astreinte aux mêmes corvées qu'à la maison », Le Yacht, N° 3331, 1952, p. 1029. ..... *961*

Figure 243 : « Pendant qu'il fait la vaisselle, elle peut s'initier aux secrets de la navigation », Le Yacht, N° 3331, 1952, p. 1029. ..... *961*
Figure 244 : « Pourquoi pas chef de bord ? », Photo F. Dréau, Glénans, N° 81, 1975, p. 36. ..... *974*
Figure 245 : « Les jeunes aussi », photo de Joëlle Merle, Bateaux, N° 158, 1971. ..... *979*
Figure 246 : Publicité du chantier Bénéteau pour un voilier de pêche-promenade : « Bénéteau… sécurité d'abord », Bateaux, N° 182, 1973, p. 13. ..... *990*
Figure 247 : Publicité du chantier Gib'sea contestée par un lecteur. « Même si l'envie de se tremper les pieds est forte, cela reste dangereux », Bateaux, N° 510, 2000, p. 11. ..... *991*
Figure 248 : Couverture du N° 219 de la revue Bateaux : « "La femme à la barre", enfin une démonstration éclatante de ce slogan, de la part d'Agnès Caradec qui mène magistralement Katsou vers Rio. (Photo Patrice Charpentier) », 1976, p. 43. ..... *993*
Figure 249 : « La femme à bord ». Dessin de Jacques Damour, Bateaux, N° 166, 1972, p. 108. ..... *994*
Figure 250 : « Le réchaud à pétrole, bien utilisé, peut être un allié efficace ». Dessin de Jacques Damour, Bateaux, N° 168, 1972, p. 98. ..... *994*
Figure 251 : Publicité pour les constructions nautiques Edel : « Pour convaincre votre femme d'épouser la mer », Bateaux, N° 189, 1974, p. 33. ..... *998*
Figure 252 : Publicité pour le Dufour 34 : « Quand les hommes s'en mêlent… parce qu'on a pas toujours une équipière dévouée, il faut nous mettre aux fourneaux. Nous l'avons fait, et nous avons compris… et voilà ce que ça donne sur le Dufour 34 », Bateaux, N° 192, 1974. ..... *1000*
Figure 253 : Publicité du chantier Jeanneau, Bateaux, N° 272, 1981, p. 298-299. ..... *1001*
Figure 254 : Publicité pour le convertisseur-chargeur Moulinex Nautic : « 12 h 30, 8°, Force 7 et 4' pour le bœuf aux carottes », Bateaux, N° 391, 1990, p. 9. ..... *1002*
Figure 255 : Publicité pour le chantier Bénéteau : « First 50, peut-on rêver plus racé ? », Bateaux, N° 606, 2008, p. 17 ..... *1004*
Figure 256 : Extrait d'une publicité de l'entreprise Plastimo concevant des pilotes automatiques, « équipiers silencieux » des croiseurs, Bateaux, N° 182, 1973, p. 29. ..... *1018*
Figure 257 : Publicité pour le shipchandler Accastillage Diffusion : « Bonne nouvelle pour votre femme… Vous allez enfin faire les courses ! », Voile Magazine, N° 136, 2007, p. 37. ..... *1020*
Figure 258 : « Pour se faire bien comprendre des équipiers, les ordres doivent être clairs et précis », texte et photographie de Jean-Louis Guéry, Bien skipper son voilier, Hors-série N° 29, Paris, Voiles et voiliers, 2005, p. 38. ..... *1021*
Figure 259 : « Départ de la course Sydney-Hobart. Photo transmise par avion à l'Ambassade d'Australie ». Mademoiselle Sally Saalfield, occupant le rôle de coq, salue le photographe, entourée de ses frères équipiers et de son père capitaine, Le Yacht, N° 3240, 1951, p. 26. ..... *1029*
Figure 260 : Publicité du Crédit Maritime, Bateaux, N° 538, 2003, p. 143. ..... *1031*
Figure 261 : Hermine, jeune chef de bord, « joue » son rôle. Photographie S. Josso. Croisière amicale, 1993. ..... *1044*
Figure 262 : Couverture du Yacht, journal de la navigation de plaisance, N° 53, samedi 15 mars 1879.« Le yawl de 45 Tx « Diadème » », Le Yacht, N° 1285, 1902, p. 513. ..... *1096*
Figure 263 : Couverture du premier numéro de la revue Bateaux, en juin 1958, présentant un « Cotre des Glénans (photo Ph. Doumic) » *1106*
Figure 264 : Couverture de la revue Glénans, N° 61, février 1970, montrant un Cotre des Glénans croisant derrière Fort Cigogne, dans l'Archipel des Glénan (photographie Catherine Pansier). *1113*
Figure 265 : Couverture de Loisirs nautiques N° 240, 1991. « Tracer sa route en croisière, construire un pêche-promenade motorisé » : « Architecture et construction navales » ; « le magazine de la plaisance passion ». *1115*
Figure 266 : Couverture du Voiles et voiliers N° 7, septembre 1971, présentant des équipages de dériveurs sous spi, en régate (photographie G. Beauvais). *1116*
Figure 267 : Couverture de Voile magazine N° 141 S, septembre 2007, un mensuel généraliste : « 27 pages de nouveautés », « comment protéger son bateau », « la Mini a trente ans : les marins et les bateaux qui ont écrit sa légende », « la France d'île en île » *1117*

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE 5

INTRODUCTION 7

Qu'est-ce qu'un voilier habitable ? 10
Une organisation sociale singulière : un chef de bord et de famille 12
Une démocratisation de la navigation sur voiliers ? Un leitmotiv qui intrigue 14
Déclinaisons d'une doxa 18
1. Naître en 1950 18
2. Oublier 20
3. Se nommer 22
Tout pour la vitesse… Et l'habitation ? 24
Décrire les pratiques d'habitation des voiliers en croisière, aujourd'hui comme hier . 27
Un point aveugle qui n'est pas propre aux acteurs du nautisme 28
Construire un objet en lien avec la diversité des travaux connexes 29
Choix d'écriture 30
Problématiser l'habitation du voilier 32

PREMIERE PARTIE 37

CONSTRUIRE UN OBJET DE RECHERCHE ET ELABORER UNE PROBLEMATIQUE : L'HABITATION DU VOILIER DE PLAISANCE EN CROISIERE FAMILIALE 37

CHAPITRE 1 39

LA CONSTRUCTION D'UN OBJET ETHNOLOGIQUE : DEFINIR LE VOILIER DE PLAISANCE HABITABLE 39

I - Des fonds d'archives aux plans d'eau : variation de place et de problématique 41
A. Que fait un ethnologue sur son terrain ? 41
1) Quand l'observation est participante, la culture est positive 42
Observer la culture comme une chose 42
Participer pour tout voir et ne plus être vu 43
Une ambivalence indépassable 45
2) Place de la subjectivité dans la démarche réflexive 47
La réflexivité comme maîtrise de la subjectivité 47
La subjectivité comme risque narcissique 49
La réflexivité n'est pas relationnelle 52
3) L'empathie pour tout comprendre 54
Une posture asymétrique 54
Empathie et observation participante : des concepts opératoires ? 57
4) La connaissance par l'intersubjectivité 58
Une crise chronique 58
Une crise, deux paradigmes 60
Des formulations variées de la crise du paradigme positiviste en ethnologie 60

Articulation des paradigmes ... 65
B. Variations autour de la démarcation « nous » / « eux » ... 68
1) « Eux » concoivent les voiliers / « nous » les utilisons ... 68
2) « Eux » sur leur voilier / « nous » à terre ... 70
Se tenir à l'extérieur ou comment induire un discours identitaire ... 71
Comprendre au risque d'oublier sa propre expérience ... 73
Du pourquoi au comment naviguer ... 76
3) Être chef de bord, femme, épouse et mère au risque de la recherche ... 77
II - Le voilier de plaisance dans les sciences sociales : une habitation passée sous silence ... 81
A. L'anthropologie d'une passion ordinaire ... 81
1) Naviguer : passionnément ? ... 83
Petites navigations et grands savoir-faire ... 84
Les déclinaisons d'une passion ... 85
Quelle anthropologie de la passion nautique ? ... 86
2) Naviguer : un désir d'hommes ? ... 88
3) Des désirs négociés ... 90
B. L'histoire d'une plaisance sportive ... 90
1) Une protoplaisance pré-sportive ... 91
2) Naviguer librement : la naissance administrative de la plaisance ... 91
3) Une petite plaisance de promenade ... 93
C. La sociologie d'une activité physique et sportive distinctive ... 95
1) La voile dans l'espace des sports ... 96
Ecologisation et ascétisme : une pratique à fort capital culturel ... 96
Une pratique fermée ... 97
Un apprentissage « par corps » ... 98
Une pratique stable ... 100
Un champ dominé par la course ... 102
2) Le voilier comme lieu de vie ... 103
Des rôles différents ... 104
La domination masculine ... 105
Le mode de vie de la croisière ... 106
III – Etudier le voilier de plaisance dans l'anthropologie du maritime en France ... 109
A. La société ou le bateau ? ... 109
1) Une analyse par la société : l'anthropologie maritime ... 110
Comparaisons utiles pour l'étude de la marine de plaisance. L'exemple du tabou du lapin ... 111
Chez les pêcheurs de Saint-Malo, une analyse symbolique ... 111
Sur le terrain plaisancier, une analyse individualiste ... 112
Chez les marins et les mineurs, une analyse structuraliste ... 113
Chez les marins de commerce, une analyse fonctionnaliste ... 114
Anthropologie maritime et construction d'un imaginaire marin ... 115
D'un ordre symbolique marin … ... 115
… À un culturalisme marin ... 117
Marins, terriens, terriens-marins… Quelle(s)identité(s) maritime(s) pour les plaisanciers ? ... 119
La mer et les marins dans la mythologie judéo-chrétienne ... 119
Les représentations associées à la mer changent ... 120
L'héritage des pêcheurs ... 122
Être marin : acquérir des techniques du corps et de l'esprit ? ... 123
La mer dans l'analyse des techniques ... 124
2) Une analyse par le bateau : l'ethnologie nautique ... 126
Le bateau comme totalité culturelle ... 127
À la recherche d'une culture maritime perdue ... 127
Démarche patrimoniale et démarche ethnologique ... 129
Les acteurs du patrimoine et la question de la définition de la plaisance ... 130
Naviguer pour son plaisir : luxe, courses et exploits ... 131
La plaisance : une évolution technique ? ... 131
Les plaisanciers oubliés ... 132
La plaisance : un objet ethno-anthropologique à l'état de projet ... 133
B. Comment étudier l'habitation à bord ? De la technologie culturelle à la culture matérielle 134

1) Le bateau, un « organisme artificiel » ? Débat épistémologique sur le statut des techniques 135
La part naturelle de la technique : le modèle de l'évolution biologique 135
Le dualisme nature/société au coeur du débat 136
Des bateaux qui évoluent comme des poissons ? 136
Le yachting : une évolution technique darwinienne ? 139
Le discours de l'architecte 139
Une histoire du progrès 140
André Leroi-Gourhan et la conception biologique des techniques 141
Des postures ontologiques radicales : les pôles naturalistes, intentionnalistes et symbolicistes 143
2) Le bateau, un « véhicule » ? Statut du bateau dans la classification des techniques 147
Le bateau comme moyen de transport : les techniques d'acquisition 147
Le bateau comme habitation : les techniques de consommation 149
Les techniques du corps à bord 151
Le bateau incorporé 155
Le corps, l'objet et le mouvement 155
Le sujet 156
Barrer un voilier : un exemple d'incorporation de la culture matérielle 159

CHAPITRE 2 162

LA CONSTRUCTION D'UNE PROBLEMATIQUE : PENSER L'HABITATION DU VOILIER DANS LE CHAMP ANTHROPOLOGIQUE 162

I – Un nomadisme marin 164
A. La croisière : tourisme, voyage, … 164
1) Un tourisme nautique 164
Faire des tours 165
Premiers guides de tourisme nautique 167
Le routard nautique 169
2) Une identité de voyageur 171
B. … et nomadisme ? 174
1) Les images du nomadisme 175
2) Semi-nomades et nomades marins 177
Le nomadisme : mode de vie et identité 178
Les nomades de la mer : se déplacer par mer sur un bateau-habitation ? 178
Les nomades de la mer : des exclus ? 181
C. Un nomadisme moderne ? 183
1) L'habitation mobile : vers le nomadisme ? 185
Habiter : soutenir un rapport au lieu 186
Les relations pays-résidence : nomadisme et sédentarité 187
Les sociétés urbaines : sédentaires ou nomades ? 188
La croisière : un mouvement nomade ? 189
2) La croisière : un nomadisme désiré mais difficile 191
Le bateau : un territoire français ? 194
Sans adresse fixe, un vagabond des mers 196
L'impossibilité de rester touristes 196
Voyageur : un statut qui n'existe pas 198
L'ambiguïté territoriale de la loi du pavillon 199
Pas de navigation sans domicile fixe 201
3) Quel statut pour les navires au port de plaisance ? 202
Habiter au port sur son bateau 202
Le bateau à quai comme location touristique 203
L'opposition des institutions nautiques 204
La peur du voilier comme habitation nomade 205
II - Des bateaux anthropomorphisés 207
A. Le bateau comme corps humain 207
1) Une anthropomorphisation lexicale et architecturale 207
2) Faire corps avec le bateau 209

B. Le bateau comme individu ... 210
1) Le port d'attache ... 213
2) Le nom ... 214
Affirmer une identité ... 214
Marquer un passage ... 217
3) Le tonnage ou l'importance du volume intérieur ... 221
C. Le baptême ou la naissance sociale du bateau et de son équipage ... 223
1) La naissance d'un équipage ... 225
2) Le parrainage d'un projet de navigation ... 225
3) Un rite de passage d'agrégation ... 227
Le rite de séparation d'avec la terre ... 229
L'aspersion : un rite de marge purificateur ... 231
La marge : une zone de passage dangereuse ... 232
La proue comme espace de marge ... 236
En mer, de nouvelles catégories du propre et du sale ... 241
L'aspersion au champagne comme rite de purification de la souillure terrestre ... 248
Le partage de la boisson comme rite d'agrégation ... 250
La navigation et le risque mortel ... 251
Des règles pour prévenir le risque ... 253
III – Un miroir social ... 255
A. Du corps humain au corps social : une société en concentré ... 257
B. Une société divisée ... 258
1) Les hommes en bateau et les femmes à terre ... 259
2) Hommes et femmes sur le même bateau ... 260
C. Le couple bateau/maison ... 263
1) Le bateau est la maison sur l'eau ... 263
2) Le bateau et la maison à terre ... 268

DEUXIEME PARTIE ... 270

POUR UNE ANTHROPOLOGIE DE L'ESPACE DU VOILIER ... 270

CHAPITRE 3 ... 272

ARTICULER LA CONCEPTION DES BATEAUX AUX PRATIQUES D'HABITATION ... 272

I - Une anthropologie de l'espace pour penser les relations du spatial au social ... 274
A. Des concepts opératoires ... 276
1) Délimitation, orientation, fondation ... 277
2) Les modes d'action sur l'espace ... 277
3) Les changements ou reformulations ... 279
4) Des systèmes morphologiques actifs ... 280
5) L'espace de représentation, pratique architecturale ... 281
B. Reformulations endogènes progressives à bord ... 283
1) Décorer ... 283
2) Des aménagements inspirés des habitations terrestres ... 285
3) Comment habiter le bateau ... 287
4) Des détails qui changent tout ... 290
C. L'espace de représentation des voiliers ... 295
1) Dessiner le plan d'un voilier : un acte professionnel ... 296
Concilier, par un dessin, demande du client, contraintes techniques et esthétique ... 296
Dessiner des plans de yachts ... 297
Être architecte naval ... 299
Faire un bateau comme pour soi-même ... 304
Une expérience de navigation singulière et incorporée ... 305
Un projet d'hommes ... 306
Le bateau d'industrie et la figure du plaisancier moyen ... 310
Signer le dessin d'une carène ... 315

Les performances sous voile : la mission architecturale 315
Rapide et beau 316
2) La place des emménagements en architecture navale 320
Un travail en marge de l'architecture navale 320
Des appartements pour les femmes de plaisanciers 322
La maison flottante : une demande en contradiction avec la mission architecturale . 324
Un intérieur design pour des bateaux d'industrie 325
Des aménagements conformistes calqués sur le modèle terrestre 335
Une disposition immuable 335
Une disposition logique qui a fait ses preuves 339
Un aménagement idéal ? 340
La chimère d'aménagements pour des usages singuliers 340
Rationaliser la demande : répondre aux besoins du bonhomme standard 342
La magie des modules standards : le plus dans le moins 345
Paradoxes 350
II - Variations conceptuelles autour du lieu de vie 353
A. La maison, l'habitation 354
1) Le symbolisme de l'imaginaire 355
Inconscient collectif et archétypes 355
La maison imaginaire 357
De la maison-cosmos à la maison-corps 360
Le bateau de plaisance : symbole du ventre maternel ? 362
2) Le symbolique comme système 365
Les relations entre les représentations 365
L'analyse spatiale de la maison Kabyle 366
La maison en plan …. 367
La maison comme représentation du monde 369
L'étude ethnologique des formes du bâti en France : une anthropologie de l'architecture 370
Types et genres 370
Le dessin des architectes 372
L'habitation inhabitée ? 374
B. L'habiter 375
1) L'habiter holiste 376
L'expérience sensible sous-tendue par des logiques 376
Des pratiques habitantes engendrées par des modèles de classe ou culturels 376
Modèle ou réalité ? 377
2) L'habiter individualiste 379
L'ethnologue habite son terrain 379
Un sujet qui invente le quotidien 380
La culture populaire 380
Stratégies et tactiques 381
Les pratiques de l'espace 382
Les récits d'espace 383
Un sujet qui pense avec ses doigts 386
La culture matérielle 386
La subjectivation par les actions 387
Gouverner les autres et soi-même 387
Articuler représentations et pratiques 388
Un sujet sensible 389
Le corps sensible, un oublié de la « raison » 389
Les « modulations » dans la « durée » 390
L'écriture du « hors-champ » de l'anthropologie holiste 391
Le sujet incarné 392
C. L'habitat 393
1) L'habitat plaisancier, un objet géographique ? 393
2) Penser la mobilité résidentielle 394
La résidence multiple : un concept ouvert 395
La *domus* : articuler individus, vie familiale et habitation 397
Alterner les rôles et les identités 399
3) Passer d'une résidence à l'autre 401

Les rites de passage et l'individu 401
Les rites de passage et la matérialité 402
Le voilier : résidence ou espace de marge ? 404
D. La boîte à outils et le terrain 406
1) Des outils incompatibles ? 408
2) Ouvertures 409
La succession des programmes 409
La confrontation des programmes 411
Un paradigme du dialogue 412
Le confort : lieu du dialogue ? 413

CHAPITRE 4 416

L'AMENAGEMENT DES YACHTS : 416

DU SALON BOURGEOIS AU SALON NAUTIQUE 416
I- La navigation de plaisance : un loisir partagé en famille dans la société bourgeoise du 19e siècle 419
A. Habiter un voilier en famille 419
1) Une pratique anglo-saxonne 423
2) Habitation en famille sur de grands yachts 427
Monsieur et Madame ont des chambres séparées 429
Monsieur et Madame habitent la même cabine 431
Naviguer en famille 433
3) Habitation en famille sur de petits yachts 437
Préserver l'intimité familiale 437
Un moteur auxiliaire comme matelot 438
Des « bateaux de famille » pour un « yachting familial et moyen » 439
4) Définir le « yacht familial » 446
Concevoir des yachts de famille 448
Construire soi-même un yacht de famille 449
B. Mener soi-même son yacht 452
1) Fuir la ville en naviguant librement 452
2) Faire naviguer seul son navire au 19e siècle 456
Naviguer sur de petits yachts 457
Former les yachtsmen 459
Des bateaux sûrs 462
Des bateaux économiques 464
3) Des petits voiliers de croisière à moteur auxiliaire 468
II - Quels usages d'un modèle bourgeois dans les sciences sociales ? 472
A. Un modèle opératoire 472
1) Une idéologie « naturelle » ignorée 472
2) Permanence du modèle spatial et des pratiques habitantes 476
3) Un modèle bourgeois si naturellement stable ? 479
B. Une approche historique de la bourgeoisie 480
1) L'influence éliasienne 481
La formation d'un ethos bourgeois 482
Structures et signification de l'habitat 482
Autocontrainte 488
Les activités sportives comme maîtrise de la violence 492
Sensibilité à la nature, dégoût citadin et autocontrôle 492
2) L'influence ariègienne 497
C. Une culture bourgeoise ? 502
1) Une définition insaisissable 503
2) L'expérience ethnographique d'une culture « naturelle » 503
3) Une culture bourgeoise « très 19e siècle »… 504
4) Un modèle transposable ? 505
D. La bourgeoisie comme catégorie sociale 507
1) Bourgeoisie et domination 507

Une classe dominante ... 507
Se dominer ... 508
2) Un groupe social en opposition ... 509
Bourgeoisie *vs* classes moyennes ... 509
Bourgeois *vs* intellectuels ... 510
Ethos bourgeois *vs* ethos populaire ... 511
3) Un ethos bourgeois ... 511
Ethos bourgeois et classes sociales ... 511
L'ethos bourgeois entre ascèse et hédonisme ... 513
4) Un habitus bourgeois ... 514
Distinction et/ou habitus ... 514
Ethos et habitus ... 516
III - Le yacht : un salon nautique ? ... 518
A. Assignation des espaces du voilier de plaisance ... 519
1) Le yacht, un espace hiérarchique ... 520
À tribord poupe ! ... 520
Maintenir la hiérarchie ... 524
2) Une tripartition nautique bourgeoise ... 528
B. Le salon du yacht ... 533
1) Un salon central ... 533
Une pièce propre aux habitations bourgeoises ... 534
La plus petite unité d'aménagement ... 535
Salon ou salle commune ? ... 538
2) Diverse influences sur l'aménagement des petits yachts ... 541
Le studio : espace restreint et mobilier polyvalent ... 541
Le mobilier fixe de l'Art Nouveau ... 542
Le mobilier fixe transformable des habitations occidentales mobiles de voyage ... 545
3) Salon ou carré ? ... 549
C. Le salon sur le pont ... 553
1) Aménager un pont plat ... 553
Du mobilier sur le pont ... 554
Le toit du rouf comme table des cartes ... 557
Un deck-house avec vue sur mer ... 559
2) Aménager le pont arrière ... 561
Un living-room en plein vent ... 565
Un espace de sécurité ... 567
3) Les équipements du salon sur le pont ... 572
Des équipements amovibles ... 573
Des équipements fixes ... 575
Un cockpit-salon ... 578
Un carré avec vue sur mer ... 583
Un salon qui ne gîte plus ... 586

TROISIEME PARTIE ... 590

GOUVERNEMENTALITES EN JEU DANS LA RECHERCHE DU CONFORT ET LE MAINTIEN DE LA HIERARCHIE ... 590

CHAPITRE 5 ... 592

DISCOURS, OBJETS, PRATIQUES ET GOUVERNEMENTALITES DU CONFORT A BORD ... 592

I - Le confortable à bord des yachts au 19e siècle ... 597
A. Le petit yacht : un objet de confort ? ... 597
1) Le souci du confortable ... 598
2) Le confort comme discours sur le corps à corps avec l'objet ... 601
Reconstruire le quotidien ... 602
Mettre des mots sur le corps à corps avec la matière ... 603

Pouvoirs en jeu ... 611
B. Pour des cruisers rapides, logeables et confortables ... 614
1) Définir le cruiser ... 615
Un bateau habitable ... 618
Une embarcation maniable ... 618
Un yacht économique ... 619
Un croiseur sûr ... 619
2) Favoriser la construction des cruisers ... 620
Des régates pour encourager la construction ... 621
Organiser des concours de plans ... 622
Motoriser ... 624
3) Les éléments du confortable au 19e siècle ... 624
Manœuvrer facilement ... 627
Naviguer en toute sécurité ... 628
Pavois et filières pour ne pas tomber ... 628
Echouer ... 629
Débarquer ... 629
Se repérer ... 631
Avoir de l'espace ... 632
La hauteur sous barrots ... 632
Le rouf ... 633
Décorer ... 634
Dormir ... 635
Manger ... 636
Aller aux toilettes ... 639
Ranger ... 640
II - Le confort moderne des yachts du premier 20e siècle ... 642
A. La distinction des conforts dans l'entre-deux-guerres ... 642
1) Le confort des machines auxiliaires ... 643
Des auxiliaires de navigation ... 643
Des auxiliaires domestiques ... 644
2) Du cruiser confortable au bateau marin ... 648
3) Le confort des aménagements ... 650
Pas de confort sans aménagements ... 651
Élégance, mode et décoration ... 653
Quel confort pour les couchettes ? ... 655
4) L'influence de la course-croisière : cuisine centrée et table des cartes ... 656
B. Course en haute mer et confort à la mer dans l'après-guerre ... 662
1) Rationalisation des tâches et des aménagements ... 663
De nouvelles normes architecturales et esthétiques ... 663
Adapter les éléments du confort à la mer de la course à la croisière ... 665
La haute mer dans le plus petit des voiliers ... 670
2) Le confort à la mer ... 672
L'exclusion du confort au mouillage ... 674
Classe des terriens *versus* famille des marins ... 676
La sexuation du confort : les hommes sur le pont et les femmes dans la cabine ... 679
C. Le confort minimum : de petits bateaux sûrs pour tous ... 686
1) Le confort moderne pour quatre dans les yachts de taille moyenne ... 686
2) Un confort relatif pour les petits yachts ... 693
Le cruiser minimum ... 693
Un prix minimum ... 694
Une habitabilité maximum dans un cruiser minimum ... 695
Le confort minimum ... 697
3) Confort et sécurité ... 702
L'ambivalence des croisièristes ... 702
Lier confort et sécurité ... 705
III - Le marché du confort nautique ... 710
A. Le confort au port et la logique du marché ... 710
1) De l'artisanat à l'industrie : logique de navigation versus logique de consommation ... 711
Comment choisir un bon bateau ? ... 711
Des ports surchargés ... 714

2) Un nouveau confort : celui au port 715
La séparation entre la course au large et la croisière rapide 715
Un petit studio familial très performant 718
Se libérer - un peu - de la jauge de course 721
Confort au mouillage et confort au port 722
Le confort au mouillage 722
Le confort au port 724
3) Confort au port et sédentarisation 728
Des voiliers caravanes 728
Des plaisanciers sédentaires 730
Polémique autour de la cabine double arrière 732
Un confort familial ? 736
La révolution du confort ? 738
B. Échapper à la logique du marché : quand naviguer devient un luxe 741
1) Construire des bateaux comme pour soi-même 741
Des bateaux qui naviguent 742
Naviguer pour le plaisir sur de petits bateaux 744
Naviguer sur de petits voiliers sûrs 746
La course en haute mer : sésame et cadre conceptuel des croiseurs marins 749
Peu de micro-croiseurs 751
2) Concilier confort en mer et confort domestique : un luxe marin 752
Se distinguer avec un bateau qui navigue 752
Confort et progrès 757
Confort et luxe 759
3) Les bateaux de grand voyage : le confort de l'autonomie 763
4) Luxe et volupté du design d'un loft sur mer 766
C. Les enjeux contemporains du confort à bord 770
1) L'ambivalence des architectes 771
Fatalité du client-roi 771
La vitesse contre le confort 772
2) L'ambivalence de la presse 775
Fascination pour le confort domestique 775
Adhésion au bonheur technique marchand 776
3) L'ambivalence des plaisanciers 779
Confort à la mer et réflexivité 780
Confort et corps varient 781
Plaisirs et déplaisirs du confort 782
4) L'ambivalence des institutions publiques 784
Toujours plus de confort et d'inconfort 784
Reformuler la problématique 787
5) Conforts et gouvernementalités 789
Les objets du confort comme accès à la socialisation 789
Gouvernementalités et filière d'approvisionnement des voiliers 795
La gouvernementalité du chef de bord et de famille 799

CHAPITRE 6 803

UNE HABITATION HIERARCHIQUE ET SEXUEE : LES RELATIONS D'AUTORITE DES HOMMES ET DES FEMMES EN cROISIERE FAMILIALE 803
I – Le voilier de croisière : bastion de la domination masculine ? 808
A. L'essentialisation des rôles sociaux de sexe 813
1) « La femme » ne sait pas et n'aime pas naviguer : le dire en riant 814
Une nature féminine… 816
…En lien avec celle masculine 816
2) Cuisine et enfants : rôle de femme… ou d'équipière ? 818
3) Au-delà de la domination masculine 820
B. L'autorité n'est pas le pouvoir 823
1) Chef de bord et équipier : des statuts réglés par des relations hiérarchiques 824
2) Combinaison de deux figures hiérarchiques 827
3) Autorités et pouvoirs 830
Deux autorités à bord ? 831

Les pouvoirs de la relation d'autorité 831
La tyrannie du chef de bord 832
Le mal des équipiers 835
Et celui des équipières 837
II - Les relations hiérarchiques à bord 840
A. Un capitaine, des matelots 842
1) Diriger son propre navire 844
Etre seul maître à bord au nom de la liberté 845
Combattre pour un permis de navigation de plaisance 847
Asseoir l'autorité du propriétaire 853
Recruter un bon équipage : faut-il un rôle de plaisance ? 853
Un brevet de capitaine de yacht ? 856
2) Les matelots du capitaine 862
Joies et misères d'un équipage professionnel 862
Les équipages d'amateurs 865
Former le bon équipier 868
Les équipiers de course-croisière 870
Les équipiers de croisière 872
B. La responsabilité du capitaine 878
1) Une responsabilité éthique 879
Une autorité forte 879
Une responsabilité éthique forte pour une autorité forte 881
Être responsable de la vie : une position éthique utopique 881
Liberté, responsabilité et fausse sécurité 883
Un esprit de sécurité pour une liberté véritable 884
Une liberté pour un seul 885
Etre responsable de la vie : un chef de bord chef de famille 886
2) La responsabilité juridique du propriétaire 888
3) Aujourd'hui, des responsabilités lourdes 891
La responsabilité civile du « gardien de la chose » 892
La responsabilité pénale pour « mise en danger de la vie d'autrui » 893
4) Limiter la responsabilité 896
La garde en commun 896
Le contrat d'équipage, contrat tacite 897
La limitation de responsabilité par abandon 898
Prendre une assurance plaisance 901
Une assurance facultative 901
Une responsabilité civile et pénale cachée 901
Des risques niés 903
5) Un rôle difficile 906
Des responsabilités épuisantes 906
Hiérarchie et entente 912
Mener seul son embarcation, accompagné 915
III – La sexualisation de la relation hiérarchique 918
A. Les rôles des femmes du bord 918
1) S'approprier au féminin les idéaux du yachting : la capitaine et ses matelotes 919
Former les femmes aux sports nautiques 923
Des régatières pour défendre la nation 927
Former des équipières de croisière 933
2) Recomposition des rôles conjugaux dans la navigation en famille 937
Le danger des dames de mer 937
Pour lui : épouser son équipier 940
Une organisation idéale superposant hiérarchie nautique et conjugale 940
Une solution avantageuse pour la nature féminine 942
Epoux et skipper : une position hiérarchique à maintenir 943
Pour elle : un capitaine de mari 946
Suivre son mari : une chance de naviguer 946
Être une équipière compétente : matelote et maîtresse de maison 948
Tenir son rôle de femme 953
Le risque de perdre sa féminité 953
Être élégante 956

La supériorité de la cuisinière 957
B. Une hiérarchie indissoluble dans l'eau de mer 966
1) Des femmes capitaines : la révolution à bord ? 966
Si peu de chefs de bord féminins 966
Une nouvelle conception de la relation d'autorité 970
Des femmes chefs de bord à partir des années soixante-dix ? 972
2) Mère en mer 975
De jeunes enfants qui sont mieux à terre 976
Quand les mousses sont du bord 978
Des petits tyrans 980
Adapter le bateau et la navigation 981
Le voilier comme lieu éducatif 983
Idéalisation de la vie à bord, rationalisation et négation des contraintes 984
Une éducation nouvelle… très traditionnelle 986
Nier les risques 989
3) Les mères quittent le pont 992
Une égalité potentielle 992
Une impossible réorganisation des rôles : la révolution manquée 995
Elles n'aiment pas naviguer 997
Elles s'intéressent aux trucs de femmes 999
Retour à la navigation en solitaire accompagné 1008
Naviguer seul en famille : par goût ou par dépit ? 1009
Organiser la navigation 1014
Fuir dans des solutions matérielles 1017
Une organisation qui exclut 1019
Bonne ambiance : une nouvelle injonction de réussite 1023
4) Où sont passées les filles de plaisanciers ? 1025
Trois générations de filles de plaisanciers 1026
Être fille ou fils de plaisancier 1028
Une transmission patrilinéaire des goûts et savoir-naviguer 1031
Femme initiée, mari néophyte : une navigation problématique 1033
Hommes initiés, épouses néophytes : le cas idéal 1035
Hommes et femmes initiés : comment maintenir la hiérarchie ? 1037
Des marges de manœuvre ? 1040
Les rôles statutaires dans l'interlocution 1040
Interpréter un rôle à sa manière 1041
Jouer un rôle, jouer avec le rôle 1042
La liberté englobe l'inégalité de sexe 1045

CONCLUSION 1050
Une culture plaisancière 1050
Une culture en lien avec la société occidentale urbaine 1051
Une culture bourgeoise 1054
Pour une anthropologie de la conception et de la production des objets en lien avec leur utilisation 1056
Articuler dispositif spatial et pratiques habitantes : un travail à renouveler sans cesse 1061
Confronter les paradigmes pour penser la complexité 1062
Interpeller les acteurs 1064
Ouvertures temporelles et spatiales 1065

BIBLIOGRAPHIE 1068

SOURCES 1090
A - SOURCES IMPRIMEES 1090
1- OUVRAGES NAUTIQUES 1090
2 - PERIODIQUES NAUTIQUES 1096
Le Yacht, journal de la navigation de plaisance (ou Le Yacht, journal de la marine) .. 1096
Bateaux 1106

Glénans, informations et documents 1113
Loisirs nautiques 1115
Voiles et voiliers 1116
Voile magazine 1117
3 - PRESSE REGIONALE ET NATIONALE 1118
B - SOURCES INTERNET 1118
C - SOURCES TELEVISUELLES 1121
D - SOURCES RADIOPHONIQUES 1121
E - SOURCES ORALES 1121

GLOSSAIRE PLAISANCIER 1122

TABLE DES ILLUSTRATIONS 1134

TABLE DES MATIERES 1144

Résumé : Effectuer des croisières dans un cadre familial et/ou amical sur des voiliers dits habitables est une activité de loisir relativement importante en France qui, aujourd'hui, soulève des questions sociales diverses. J'ai choisi de poser un regard anthropologique sur cette pratique située dans un entre-deux disciplinaire, entre champ du maritime et champ de l'habitation. Plus précisément, la vie à bord des voiliers pose la question des liens entre le dispositif spatial, création architecturale, et les possibilités d'action des occupants. Une perspective diachronique permet de situer les emménagements contemporains des voiliers dans l'architecture des habitations bourgeoises et plus particulièrement dans la société bourgeoise du 19e siècle, période à laquelle la petite plaisance familiale se développe en France. La recherche du confort et le maintien de la hiérarchie à bord apparaissent alors comme des thématiques récurrentes éclairant tant la question des « bateaux-ventouses » qui ne navigueraient pas assez, encombrant les ports, que celle de l'exclusion des femmes du désir et du goût de naviguer.

Mots-clés : Plaisance, Voilier, Croisière, Habitation, Famille, Confort, Architecture navale, Hiérarchie.

Title : Living aboard pleasure sailing boats on family cruises. An anthropological study of a living space and the related governance mentalities at stake.

Summary : Going on cruises as a family and/or with friends on sailing boats with accommodation is a relatively popular leisure activity in France which, today, raises a wide variety of social questions. I have chosen to cast an anthropological eye-view on this activity which falls between two disciplinary areas: that of maritime and that of living space. More specifically, life on board sailing boats raises questions about the interaction between the available space, architectural design and the possibilities of its occupants to take action. From a diachronic perspective we can see that contemporary lay-outs of sailing boats resemble the architecture of upper-middle class houses, especially those of the 19th century: a period when leisure-time within the family unit began to emerge. Desire for comfort and the respect for on-board hierarchy seem to be recurring themes, shedding considerable light not only on the subject of sailing boats which rarely go out sailing and block up marinas, but also the exclusion of women from the desire to sail and the pleasure of sailing.

Key words : Pleasure, Sailing boat, Cruising, Accommodation, Family, Comfort, Naval architecture, Hierarchy

Discipline : Ethnologie

Laboratoire : Centre de Recherche Bretonne et Celtique
Université de Bretagne Occidentale
20, rue Duquesne
CS 93837
29238 Brest Cedex 3