



**HAL**  
open science

# Les plaisanciers au long cours, des habitants de la mer

Anne Gaugue

► **To cite this version:**

Anne Gaugue. Les plaisanciers au long cours, des habitants de la mer. Sciences de l'Homme et Société. Université Picardie Jules Verne, 2020. tel-03169683

**HAL Id: tel-03169683**

**<https://hal.science/tel-03169683>**

Submitted on 15 Mar 2021

**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.

**Université Picardie Jules Verne, Amiens**

**Anne GAUGUE**

**Dossier pour une  
Habilitation à diriger des recherches**

*Volume 1 : position et projet scientifique*

**LES PLAISANCIERS AU LONG COURS,  
DES HABITANTS DE LA MER**

Soutenu le 05 octobre 2020

Discuté avec un jury composé de :

- Xavier BERNIER, Professeur des Universités en Géographie, Université Paris-Sorbonne (rapporteur)
- Béatrice COLLIGNON, Professeure des Universités en Géographie, Université Bordeaux Montaigne
- Philippe DUHAMEL, Professeur des Universités en Géographie, Université d'Angers (rapporteur)
- Jacques LEVY, Professeur des Universités en Géographie, Université de Reims Champagne-Ardenne
- Philippe NIVET Professeur des Universités en Histoire, Université de Picardie Jules Verne
- Olivier LAZZAROTTI, Professeur des Universités en Géographie, Université de Picardie Jules Verne (garant)
- Philippe VIOLIER Professeur des Universités en Géographie, Université d'Angers

## REMERCIEMENTS

Mes plus chaleureux remerciements s'adressent d'abord à Olivier Lazzarotti qui a accepté d'être le parrain de cette habilitation. Je remercie également très vivement les membres de mon jury : Xavier Bernier, Béatrice Collignon, Philippe Duhamel, Jacques Levy, Philippe Nivet et Philippe Violier.

Cette habilitation s'inscrit dans un itinéraire qui s'est dessiné grâce aux rencontres et échanges avec mes collègues. J'exprime aussi ma gratitude aux membres de l'équipe MIT et du C.H.S.S.S.C. ainsi qu'aux enseignants du département métiers de la culture de l'université Clermont Auvergne avec qui je travaille depuis maintenant vingt ans.

Ce travail n'aurait pas été possible sans les habitants de la mer. Merci à Annie et Michel de m'avoir fait découvrir cette manière d'habiter le monde, merci à tous les plaisanciers au long cours qui ont pris du temps pour répondre à mes questions et se raconter.

## Organisation du dossier d'Habilitation à diriger des recherches

Conformément aux consignes de la section 23 du CNU<sup>1</sup>, cette Habilitation à Diriger des Recherches se compose de deux volumes.

Dans le **volume 1**, intitulé *Les plaisanciers au long cours, des habitants de la mer*, je présente mes positions scientifiques et le résultat de mes recherches.

La première partie de ce volume porte sur mon itinéraire de recherche, du tourisme à l'habiter, ainsi que sur mon positionnement scientifique, dans lequel j'expose l'apport d'une approche par l'habiter pour appréhender les identités géographiques et les spatialités individuelles des habitants.

La deuxième partie de ce volume 1 traite de l'habiter en mer des plaisanciers au long cours. Dans l'introduction, j'aborde, de façon synthétique, la manière dont les espaces maritimes sont traités en géographie, puis j'expose ma méthodologie de travail et montre qu'une recherche centrée sur les habitants de ces espaces peut être considérée comme innovante. J'expose ensuite les résultats de mes recherches puis propose des perspectives se situant dans le prolongement de ce travail.

J'ai d'abord travaillé, dans le cadre de ma thèse, sur la géopolitique des musées en Afrique, puis ai mené des recherches sur le tourisme avant de m'intéresser aux habitants de la mer, les marins pêcheurs d'abord puis les plaisanciers au long cours. La section 23 du CNU offre aux « candidats qui souhaitent présenter une nouvelle orientation de recherche, notamment parce que l'HDR est l'occasion d'une bifurcation », la possibilité de présenter un volume « Position et projet scientifique » correspondant « à la formule antérieure du volume ' inédit ' ou ' original ' »<sup>2</sup>. L'habilitation m'a permis d'explorer de nouvelles thématiques de recherches. Dès lors, mon volume 1 n'est pas une synthèse de mes travaux, mais relève davantage d'un travail inédit, possibilité envisagée par le CNU.

Le volume 2 comprend mon CV ainsi qu'une sélection de mes publications. J'ai choisi de retracer mon parcours d'abord de façon factuelle en présentant ma formation, mes activités d'enseignement, de recherche ainsi que mes responsabilités administratives et mon investissement dans des coopérations internationales. Ce C.V. détaillé s'achève par une synthèse plus personnelle, relevant de l'éagogéographie, dans laquelle j'analyse mon cheminement d'habitante.

---

<sup>1</sup> « Recommandations pour la qualification aux fonctions de professeur » par le bureau de la section 23 du CNU (Sophie de Ruffray, Vincent Dubreuil, Delphine Gramond et Lucile Médina), juillet 2019 consulté sur <https://www.conseil-national-des-universites.fr/>

<sup>2</sup> *idem*

## Itinéraire de recherche : du tourisme à l'habiter

Depuis la soutenance de ma thèse en 1995, mes thématiques de recherche ont profondément évolué. Dans ma thèse intitulée *Géopolitique des musées africains : la mise en scène de la nation*, je proposais une analyse des musées faisant apparaître un décalage entre l'objectif unitaire proclamé et les réalités que vivent ces Etats. J'étudiais en particulier les mythes et censure régnant dans les expositions, où le passé est revisité et la tradition réinventée, au service des politiques contemporaines. A l'issue de mon doctorat, j'ai orienté mes recherches sur le tourisme d'une part et l'habiter en mer des marins pêcheurs puis des plaisanciers au long cours d'autre part.

D'origine bretonne, je passe depuis mon enfance une grande partie de mes vacances dans cette région. C'est à Camaret sur mer, qu'à partir de huit ans, je débute mon apprentissage de la voile sur un optimist, puis navigue sur des 420, des 505 et des Hobby Cat. Après la thèse, j'ai davantage de temps pour naviguer et décide de m'initier à la croisière d'abord en famille puis dans le cadre d'une association parisienne *Tribord Amures* qui propose des cours de navigation en semaine et des sorties en mer les week-end et durant les vacances. En devenant, pour quelques jours, un habitant de la mer, je prends plaisir à changer mes repères terrestres, à jouer à me situer pour me déplacer. Pour s'orienter en mer, il est nécessaire d'analyser la carte ou les données fournies par le GPS tout en observant le paysage que l'on voit et en se représentant celui que l'on ne voit pas ou pas encore : récifs qui ne se découvrent pas et qu'il est pourtant essentiel d'éviter au risque d'abimer sinon la coque du moins la quille, paysages évoluant au rythme des marées qui modifient les conditions de navigation. Cet apprentissage de la navigation me conduit à orienter mes recherches sur les savoirs géographiques, qu'ils soient savants ou vernaculaires. La thèse de Béatrice Collignon, *Les Inuit. Ce qu'ils savent du territoire*, est publiée en 1996 dans la collection Géographie et culture chez l'Harmattan ; un an avant, dans cette même collection, est paru *Ethnogéographies* (1995) ouvrage collectif sous la direction de Paul Claval et Singaravelou. Inspirée par ces travaux, je souhaite mener une recherche sur les savoirs géographiques concernant les espaces maritimes et demande à être rattachée au laboratoire Géographie et cultures, de l'Université Paris IV, alors dirigé par Paul Claval. J'envisage de m'interroger d'une part sur les représentations des espaces et territoires marins, de celles élaborées par les pêcheurs de Polynésie aux cartes d'organismes scientifiques tels que le SHOM (Service d'Hydrographie et d'Océanographie de la Marine) et

d'autre part sur le savoir naviguer qui s'appuie tout à la fois sur la maîtrise d'un savoir savant et sur une observation attentive de l'environnement. Mais il m'apparaît rapidement que cette recherche ne peut avoir de sens que si elle s'inscrit dans une thématique plus générale différenciant le savoir naviguer selon les types de marine, pêche, plaisance, commerce etc. Il me semble qu'un savoir géographique ne peut s'appréhender qu'à partir de l'étude des modes d'habiter des individus détenteurs de ce savoir, de leurs pratiques et représentations. Je décide alors d'orienter mes recherches sur les pêcheurs, ayant alors l'impression que ces marins maîtrisent les savoirs géographiques les plus riches car combinant savoirs savants et vernaculaires. Le cliché du vieux loup de mer a la vie dure ...

Un ami et collègue historien, Jean-Claude Lescure, vient de reprendre la direction de la collection *La vie quotidienne* à Hachette Littératures. Je lui propose d'écrire un ouvrage sur la vie quotidienne des marins-pêcheurs. Je souhaite alors mettre l'accent sur le quotidien en mer en m'appuyant sur des témoignages de marins embarqués à la grande pêche, c'est-à-dire effectuant des marées de plus de 20 jours, ainsi qu'à la pêche au large soit des sorties de plus de 96 heures. Mes sources sont des récits de vie publiés par des pêcheurs ou recueillis lors d'entretiens effectués dans les ports de l'Atlantique et de la Manche, à la Rochelle, Lorient, le Guilvinec, Camaret, Erquy, Etaples et Boulogne. La vie quotidienne de ces marins est abordée à travers plusieurs thèmes, tels que les compétences et savoirs mobilisés pour naviguer et pêcher, le bateau comme lieu de vie ou encore les ruptures et discontinuités entre la vie en mer et à terre. Le livre paraît en 2003 sous le titre *Affronter la mer*. Je n'utilise pas encore le terme d'habiter ... et pourtant c'est bien de cela dont il s'agit, à travers le récit des modes de vie saisis principalement à partir des pratiques et des représentations géographiques de ces hommes et de leur famille. Et Olivier Lazzarotti, dans un compte rendu de mon ouvrage dans les *Annales de Géographie* (n°638-639, 2004) ne s'y trompe pas qui qualifie ces pêcheurs d'habitants.

Après cette étude sur les marins pêcheurs, je continue de travailler sur les habitants de la mer en privilégiant désormais ce que je considère alors comme des pratiques touristiques. Mes centres d'intérêt ont évolué depuis mes travaux sur les marins pêcheurs. Enseignant depuis 1999 à l'université Clermont Auvergne dans des formations tourisme, j'ai quitté le laboratoire Géographie et cultures pour rejoindre l'équipe MIT (Mobilités Itinéraires Tourisme — Université Paris VII) qui place le tourisme au cœur de ses réflexions. Je décide d'entamer un travail sur les plaisanciers au long cours, ceux qui durant quelques mois ou quelques années larguent les amarres et partent naviguer d'escale en escale.

Je n'ai pas traversé l'Atlantique ni passé le canal de Panama. Aujourd'hui, c'est essentiellement à bord d'*Arca*, voilier habitable de 9 mètres basé à Larmor Plage (Morbihan) et que nous partageons avec trois autres copropriétaires, que je navigue en Bretagne, nord et sud, avec quelques incursions vers l'Irlande et l'Angleterre. La croisière n'est pas pour moi uniquement une partie de plaisir et je subis le mal de mer qui me retient à l'extérieur ou ressens parfois un ennui profond lorsque l'absence de vent prolonge indéfiniment l'arrivée au port. Mais ce qui m'attire dans cette pratique l'emporte, en premier lieu itinérer de port en port et s'orienter en mer. Faire des ronds sur l'eau durant la journée pour revenir le soir dans le même port ne m'intéresse pas. Le plaisir de la croisière est pour moi indissociable de celui de l'escale, qui permet d'habiter chez soi tout en étant ailleurs. Le voilier est un espace domestique mobile ; alliant le confort du cocon familial et l'autonomie dans les déplacements, il permet de dormir dans son lit tous les jours tout en changeant de port. J'apprécie la liberté mobilière qu'offre la navigation de plaisance : se rendre où l'on veut quand on veut et cela sans qu'il soit nécessaire d'anticiper en réservant par avance un hébergement ; habiter une île et profiter du rythme qui s'instaure alors que les derniers excursionnistes embarquent sur la navette du soir.

Annie et Michel, les cousins qui m'ont initiée à la croisière, sont eux-mêmes des plaisanciers au long cours : je les écoute raconter leurs voyages et grâce à la bibliothèque du bord, je découvre les classiques des récits de grand voyage maritime ceux de Bernard Moitessier ou de Michka. A travers ces récits et témoignages, j'entrevois une manière peu commune d'habiter le monde, que j'ai envie, non pas d'expérimenter en pratique, mais d'interroger par une approche scientifique ... d'autant plus que prendre pour objet d'études les plaisanciers au long cours me semble alors s'inscrire dans la continuité des mes recherches sur le tourisme d'une part et la vie quotidienne des marins pêcheurs d'autre part.

Après quelques temps, il m'apparaît qu'aborder l'étude des plaisanciers au long cours par la seule entrée tourisme n'est pas satisfaisant car ces individus naviguant et itinérant ont certes des pratiques touristiques, mais pas seulement. La longue croisière ne peut être assimilée au seul tourisme mais doit être considérée comme un mode de vie ou plutôt une manière d'habiter le monde. Après la disparition de l'équipe MIT, je souhaite intégrer une équipe de recherches travaillant non plus sur le tourisme mais sur l'habiter. Je demande alors mon rattachement à l'équipe d'accueil Habiter le monde de l'Université Picardie Jules Verne en 2012. Autour d'Olivier Lazzarotti, elle rassemble des géographes, des anthropologues, des sociologues et des philosophes dont les recherches portent sur l'habiter.

J'ai souhaité élargir mes recherches au-delà du seul champ tourisme et m'orienter vers l'habiter car il me semble problématique de considérer le passage du quotidien au hors quotidien comme une caractéristique fondamentale des mobilités touristiques sans s'interroger sur ce qui relève de l'une ou l'autre de ces catégories.

L'opposition entre quotidien et hors quotidien est très présente en géographie du tourisme. Dans le *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, R. Knafou et M. Stock définissent le tourisme comme un « système d'acteurs, de pratiques et d'espaces qui participent de la 'recréation' des individus par le déplacement et l'habiter hors des lieux du quotidien » (2003, p. 931). Cette même définition oppose les pratiques de loisirs « qui s'effectuent dans le temps et l'espace du quotidien » aux pratiques touristiques du hors quotidien « qui suppose l'éloignement de l'individu de sa demeure et de son espace de vie habituel » (*idem*). Dès lors, « cette inscription dans le hors quotidien fait du tourisme une activité de rupture » (*idem*, p. 932). Depuis quelques années, les approches du tourisme sont plus nuancées et s'attachent à montrer comment le hors quotidien infuse le quotidien, sans cependant s'interroger sur ce que recouvre ces termes. Dans *Tourismes 3 La Révolution durable*, ouvrage collectif de l'équipe MIT auquel j'ai participé, l'opposition entre quotidien et hors quotidien, très présente dans certains chapitres, est plus nuancée dans d'autres. Les paragraphes sur la sociabilité insistent sur l'opposition entre le tourisme comme « moment suspendu du quotidien » par opposition avec « l'espace-temps du quotidien » (Equipe MIT, 2011, p. 19) ; à l'étranger, le touriste séjourne « dans un lieu du hors quotidien » (*idem*, p.38) et c'est dans « une situation du hors quotidien » que le touriste pratique des activités sportives (*idem*, p. 63). Les auteurs de cet ouvrage analysent cependant les influences réciproques entre quotidien et hors quotidien dans le chapitre 8 intitulé *Vers un tournant récréatif*. Ainsi, la différenciation des pratiques « remet en cause la différenciation entre tourisme et loisirs » (*idem*, p.201) : certaines pratiques du « hors quotidien sont réintroduites dans le quotidien », à l'instar de l'escalade tandis que des pratiques relevant de la sphère du quotidien font désormais l'objet d'une offre touristique, les séjours de golf ou de surf devenant « ainsi un prolongement du quotidien » (*idem*). D'autres travaux que ceux de l'équipe MIT prennent également en compte la perméabilité entre quotidien et hors quotidien. Maria Gravaï Barbas souligne qu'entre lieux dits touristiques et lieux qualifiés d'ordinaire, un processus de différenciation est également en cours : « les oppositions ordinaires/extra-ordinaires s'estompent : des stations se 'banalisent' en se transformant en villes tandis que des banlieues populaires ordinaires s'affirment comme des destinations touristiques émergentes » (Gravari-Barbas, 2017, p. 405).



Ces travaux n'opposent certes plus de façon catégorique le quotidien et le hors quotidien, l'ordinaire à l'extraordinaire, mais s'attachant à l'infusion de l'un sur l'autre, ils continuent de privilégier une réflexion binaire autour de ces deux pôles. Bref, penser en termes de quotidien et hors quotidien paraît bien ancré dans les recherches sur le tourisme. Or cette approche des mobilités récréatives ne me paraît pas satisfaisante parce qu'elle exclut un grand nombre de ces mobilités. Par ailleurs, les termes de quotidien et hors quotidien sont utilisés comme allant de soi, sans que soit réellement expliqué ce qui relève de l'une ou l'autre de ces catégories.

Considérer que le tourisme relève du hors quotidien exclut de fait un grand nombre de déplacements à finalité récréative, notamment les mobilités vacancières, qui consistent à séjourner régulièrement dans des lieux de vacances habituels que ce soit dans des hébergements marchands (campings, villages vacances) ou non (résidences secondaires, maisons d'amis). Ces vacanciers qui fréquentent des lieux touristiques et ont des pratiques touristiques, de repos, de jeu ou de découverte ne sont pas dans une situation de hors quotidien mais aspirent à retrouver une routine vacancière, un quotidien non régi par les contraintes professionnelles. Ils ne franchissent pas d'horizon d'altérité mais aiment à se retrouver dans des lieux familiers où ils s'adonnent à des pratiques récréatives. Tous les étés, je vais dans les Monts d'Arrée en famille, là où enfant, je passais mes vacances scolaires, ainsi qu'à Larmor Plage, dans le Morbihan, où mes activités se répartissent entre la plage, le festival interceltique, quelques visites de musées et monuments et, bien sûr, un peu de navigation entre Groix, Belle Ile et le golfe du Morbihan. Je peux être considérée comme touriste car j'ai bien effectué un déplacement ayant pour finalité la possibilité de m'adonner à des pratiques récréatives. Cependant, je séjourne dans des lieux qui me sont familiers et en aucun cas, mes vacances en Bretagne ne peuvent être définies comme un hors quotidien mais relèvent d'un quotidien différent de celui où les rythmes sont dictés par les temps professionnels. Si certains chercheurs établissent une distinction entre vacanciers et touristes, d'autres considèrent que les touristes sont des vacanciers qui ne déploient pas de pratiques touristiques. Ce point de vue pour le moins surprenant est défendu par Saskia Cousin qui considère que « les touristes sont d'abord des vacanciers. Du point de vue des pratiques, faire du tourisme est une activité minoritaire dans une période de vacances » (2017, p. 129)<sup>3</sup>. Au delà de cette réflexion de S. Cousin qui prête pour le moins à confusion, une approche centrée

---

<sup>3</sup> Les pratiques considérées comme touristiques par cet auteur sont « exercer une activité sportive » et « visiter des églises, des monuments, des sites historiques » (Cousin, 2017, p. 130).

sur l'opposition entre quotidien et hors quotidien ne permet pas d'appréhender les mobilités vacancières.

Une réflexion binaire opposant quotidien et hors quotidien exclut également les itinérances récréatives de plusieurs mois voire plusieurs années, comme celles des backpackers, des retraités australiens résidant dans leur camping-car et se déplaçant au gré des saisons ou encore des plaisanciers au long cours dont le mode d'habiter mêle ordinaire et extraordinaire, routine de la vie à bord et découverte de lieux étrangers. Dès lors, les catégories quotidien / hors quotidien se brouillent ... sans doute parce qu'elles sont floues et recouvrent des réalités différentes selon les chercheurs.

A la suite des travaux d'Henri Lefebvre, de Michel de Certeau ou encore d'Erving Goffman, le quotidien est devenu un objet de recherche privilégié en sciences humaines. Ces travaux ont permis de faire entendre « la richesse de la parole des gens ordinaires, pour peu qu'on se donne la peine de les écouter et de les encourager à s'exprimer » (L. Giard *in* de Certeau 1990, p. XXIII). Dans son introduction à *l'Invention du quotidien*, Luce Giard rappelle que l'ambition de M. de Certeau est « la réfutation des thèses communes sur la passivité des consommateurs et la massification des conduites » (*idem*, p.XXIV). Dans les deux volumes composant *l'Invention du quotidien* – « Arts de faire » et « Habiter, cuisiner » - c'est « la foule anonyme des pratiquants inventifs et rusés » qui retient l'attention du chercheur (*idem*, p.XXVIII). Appréhender le quotidien en prenant comme objet d'études la « foule anonyme » ou les « gens ordinaires » n'est cependant qu'une approche partielle de ce que recouvre la notion polysémique de quotidien. Dans un article portant sur le concept de vie quotidienne, N. Elias recense les multiples utilisations de ce terme et de ses contraires en sociologie :

- « 1. vie quotidienne *versus* jour férié, de congé
2. vie quotidienne = routine *versus* sphère d'activités sociales extraordinaires, non routinières. [...]
- 4 Vie quotidienne = vie de la masse populaire *versus* vies des hauts placés et des puissants [...]
- 5 Vie quotidienne = domaine d'expérience de la vie de tous les jours *versus* tout ce que l'histoire politique traditionnelle retient comme pertinent et qu'elle envisage comme « grands » évènements.
6. Vie quotidienne = vie privée (famille, amour, enfants) *versus* vie publique ou professionnelle

7. Vie quotidienne = sphère des expériences et des pensées naturelles, spontanées, authentiques, irréfléchies *versus* sphère des expériences et pensées réfléchies, artificielles, non spontanées, en particulier des expériences et pensées scientifiques » (Elias, 1995, p.242-243).

Cette notion n'« est rien moins qu'homogène », constate N. Elias d'autant plus qu'il est « rare que l'on dise clairement ce qu'est la vie non quotidienne » (*idem*, p. 243). G. Balandier souligne également que la notion de quotidien prête à confusion : « La sociologie du quotidien est maintenant en expansion, mais son objet n'en reste pas moins à mieux définir. Elle se donne à voir « en négatif » peut-on dire ; elle est davantage précisée par ce qu'elle évite de considérer que par ce qu'elle considère. Son champ d'intervention a des limites fluctuantes ; et qui paraissent sans fin déplaçables » (1983, p. 7). Plutôt que de considérer le quotidien en tant que sphère autonome distincte d'un non quotidien bien difficile à repérer, Balandier propose de se pencher sur « l'étude différentielle des quotidiennetés » (*idem*, p.15) et dès lors considère ainsi que « le voyage (le dépaysement) introduit à des quotidiennetés radicalement différentes » (*idem*, p.14). L'étude différentielle des quotidiennetés permet une analyse fine des manières d'habiter et de leur dynamique. Nos quotidiens diffèrent selon l'échelle temporelle d'observation. Ainsi, à l'échelle d'une semaine ou d'une année, le quotidien rythmé par les contraintes professionnelles est bien évidemment autre que celui des temps non travaillés. Et à l'échelle d'une vie, des quotidiens multiples se succèdent, en fonction de l'évolution de notre situation familiale (habiter seul ou en couple, avec ou sans enfants) ou professionnelle, selon qu'on soit étudiant, actif, chômeur ou retraité. L'étude différentielle des quotidiennetés permet de s'attacher au rythme de l'habiter en prenant en compte certes ce qui fait rupture mais aussi ce qui succède à cette rupture, c'est-à-dire aux nouvelles quotidiennetés induites par le changement. La confrontation à l'altérité peut être considérée comme une rupture, mais le lieu étranger ne le reste pas. Peu à peu l'habitant se familiarise avec l'inconnu et y déploie un nouveau quotidien. S'attacher non pas à un quotidien opposé à un hors quotidien mais à des quotidiennetés différenciées permet de saisir les dynamiques des manières d'habiter, lorsque des pratiques, au départ réflexives, deviennent routinières ou que des lieux étrangers deviennent familiers. C'est le savoir habiter des habitants, leurs apprentissages et compétences, qui rendent possibles ces évolutions.

Le quotidien ne peut dès lors être réduit à ce qui est banal et récurrent mais intègre également ce qui relève de l'in-habituel. Au cours de mes études supérieures, j'ai eu au programme de littérature un roman de Queneau, *Les fleurs bleues*, qui raconte le déroulement des journées de

deux héros que tout oppose. Le Duc d'Auge traverse les siècles et vit, au début du roman, au Moyen Age et en 1964 à la fin de l'histoire. Il est belliqueux et passe le plus clair de son temps à livrer bataille, assassiner ses adversaires et s'opposer au roi. Cidrolin vit en 1964 ; il observe les passants de sa péniche, se rend au restaurant, reçoit ses enfants. Ses deux activités principales sont manger et faire la sieste. La vie extraordinaire de l'un contraste avec la banalité de l'existence de l'autre, et pourtant ces deux personnages n'en font qu'un : Cidrolin rêve qu'il est le Duc d'Auge qui rêve lui qu'il est Cidrolin... et ils se retrouvent à la fin du livre au point de n'être qu'une seule personne.

Le roman de Queneau est évidemment plus riche et plus complexe que ces quelques lignes de résumé. Ce que j'en retiens, c'est que dans la vie de tous les jours d'un même individu, se mêlent ordinaire et extraordinaire. Dès lors, une analyse considérant le quotidien comme une sphère autonome, distincte d'un hors quotidien bien difficile à saisir, ne permet pas d'appréhender les itinéraires de vie des individus en général et des plaisanciers au long cours en particulier. L'idée que les études que je mène sur les marins, pêcheurs ou plaisanciers au long cours, s'inscrivent dans une problématique plus générale, celle de l'habiter, s'impose.

Une analyse des quotidiennetés différenciées des habitants intègre les questionnements présents dans les recherches sur le quotidien et s'ouvre à d'autres interrogations. Des travaux sur le quotidien, je retiens l'attention portée à « la parole des gens ordinaires », selon l'expression de Luce Giard (1990, p. XXIII) et aux itinéraires individuels ainsi que l'importance accordée aux rythmes, rupture et continuité marquant ces itinéraires. Le concept d'habiter permet d'introduire une dimension géographique essentielle dans l'analyse de ces quotidiennetés, indissociables des lieux dans lesquelles elles s'inscrivent.

Dans le travail qui suit, les questions soulevées, les problématiques abordées sont apparues puis se sont affinées peu à peu, au cours d'un cheminement qui n'a pu se dessiner qu'en dialogue avec les autres et s'est construit grâce aux rencontres et échanges au sein de Géographies et cultures, de l'équipe MIT et d'Habiter le monde.

## **Positionnement scientifique**

### **Habiter ou la dimension géographique des identités**

Le concept d'habiter, présent depuis plusieurs décennies dans les sciences humaines et sociales, occupe désormais une place de plus en plus importante dans les interrogations de chercheurs de disciplines variées, géographes, sociologues, anthropologues, philosophes, psychologues etc. Nous ne retracerons pas ici les différentes acceptations d'habiter en sciences humaines et sociales, un certain nombre de textes (cf. notamment Lazzarotti 2006 a et 2014 a ; Lussault 2007), proposant une synthèse des sens de l'habiter et retraçant l'évolution de ce concept depuis les travaux d'Heidegger. Pour le philosophe allemand, la condition humaine se définit par l'habiter : « être homme veut dire : être sur terre comme mortel, c'est-à-dire : habiter » (M. Heidegger, *Essais et conférences*, Gallimard 1958, p. 173). Aujourd'hui, un grand nombre de chercheurs, se situant ou non dans la lignée d'Heidegger, considèrent l'habiter comme condition spécifique à l'être humain. Habiter est « le propre de l'humain », selon T. Paquot, M. Lussault et C. Younes (2007) ou encore sa « condition géographique » comme l'affirme O. Lazzarotti (2006, a).

#### **Habiter, habitants**

S'interroger sur l'habiter est une manière d'appréhender les liens entre les individualités et l'espace. L'habiter, selon M. Lussault, est « la spatialité typique des acteurs individuels » qui « se caractérise par une forte interactivité entre ceux-ci et l'espace dans lequel ils évoluent » (2007, p.45). J. Levy souligne également que « l'idée que nous habitons l'espace est une bonne manière de résumer les relations complexes que les hommes et les sociétés entretiennent avec leur spatialité, la subissant et la transformant à la fois, et ce à toutes les échelles, de la maison au monde » (Levy, 2002 p. 396). Dans cette analyse des relations entre l'homme et l'espace, grand classique de la géographie, la construction des identités occupe une place centrale. T. Paquot insiste sur cette dimension lorsqu'il considère que « habiter, c'est construire votre personnalité, déployer votre être dans le monde qui vous environne et auquel vous apportez votre marque et qui devient vôtre » (2007, p.15). O. Lazzarotti s'attache également à la dimension identitaire de l'habiter lorsqu'il souligne que « les lieux habités, qu'ils soient pratiqués ou rêvés, constituent bien une part – la part géographique – des identités et altérités humaines » (2014 a, p.12).

L'espace habité contribue à construire les êtres humains ; il est également construit par les habitants qui, par leur présence, leurs pratiques, leurs rêves modèlent le monde, façonnent les lieux et les qualifient. Entre le monde et l'homme c'est une relation réciproque qui s'établit. Habiter c'est « se construire en construisant le monde » (Lazzarotti, 2006 a, p. 192) et il est dès lors nécessaire rappelle Jean-Marc Besse « de prendre en compte l'entrelacement de l'homme et du monde : l'homme est une partie du monde qui est une partie de l'homme<sup>4</sup> ».

L'espace que nous habitons se déploie « de la sphère intime, sensorielle et corporelle au monde » (Lussault, 2007, p.46). Il ne peut dès lors être réduit au logement ou encore au lieu de résidence principale. Dans les nombreuses recherches actuelles sur l'habiter, deux positions nous paraissent critiquables : celles qui réduisent l'habiter à l'habitat ou qui considèrent qu'habiter suppose un ancrage d'un certain temps dans un lieu.

La géographie classique française, d'A. Demangeon à J. Brunhes, a réduit « l'habiter à l'habitat » constate O. Lazzarotti qui regrette que des générations de géographes « n'ont su que faire de ce mot, n'osant le taire mais le déjouant, le contournant et le dérivant pour, finalement, tourner autour du pot » (2006 a, p. 174). Aujourd'hui encore, certains géographes continuent de privilégier l'habiter au sens de résider, c'est-à-dire d'élire domicile quelque part. Habiter, c'est « s'ancrer en un certain point de l'espace humain afin d'y établir son existence et son bien être » selon J. Pezeu-Massabuau pour qui habiter revient à « soustraire à notre seul usage une portion de l'espace [...] ; en faire un lieu qui ne contienne et ne définisse que nous ; y établir les limites de notre bien-être, c'est-à-dire peut être aussi de notre existence » (Pezeu-Massabuau, 2003, p. 138). S'il est bien évident que l'étude des espaces domestiques a toute sa place dans les recherches sur l'habiter, ces dernières ne sauraient s'y réduire, car le concept d'habiter « possède un spectre beaucoup plus large que celui de l'habitat : celui d'une appréhension globale du mode d'occupation de l'espace par les individus et les groupes » (Lussault, 2013, p. 26).

Un certain nombre d'auteurs considère par ailleurs qu'habiter un lieu suppose d'une part, d'y résider depuis un certain temps ... sans que cette durée ne soit réellement définie et d'autre part, de s'y investir. Ainsi, Maria Gravari-Barbas dans l'introduction à l'ouvrage collectif *Habiter le Patrimoine*, souligne qu'habiter, « c'est occuper, s'approprier, se poser, s'installer, investir de manière durable un lieu » (2005, p.14). Pour Jean-Marc Besse habiter un lieu

---

<sup>4</sup> Jean-Marc Besse « Géographie psychique. Notes sur la connaissance de l'espace et le sentiment qui l'accompagne », conférence du 04 octobre au FIG 2014, Saint Dié des Vosges.

s'inscrit également dans la durée. Habiter, écrit-il, « ce n'est pas seulement être quelque part, c'est y être d'une certaine manière et pendant un certain temps » (Besse, 2013, p.10).

La question de la durée de l'habiter ne nous paraît pas pertinente : elle suppose une vision binaire des sociétés humaines en opposant les sédentaires et les mobiles et ne permet pas de saisir la complexité des sociétés contemporaines et des parcours de vie des hommes et femmes qui les composent, où s'entrelacent mouvement et immobilité. Prétendre qu'il faut une certaine durée pour habiter, c'est opérer une distinction entre les habitants, occupants légitimes du lieu, et les autres ... ceux dont on espère qu'ils ne sont là que de façon temporaire ou qui, résidents de fraîche date, n'ont pas encore montré « patte blanche » et prouvé qu'ils pouvaient s'intégrer dans ce lieu et s'y fondre pour être qualifiés d'habitants. Peuvent être ainsi rejetés comme habitants légitimes d'un lieu ceux qui ne font qu'y passer, comme les touristes, ou ceux qui sont des résidents récents, notamment les immigrés. Or les touristes, les nouveaux arrivants ou encore les individus en situation de précarité habitent les lieux – c'est ce que montre clairement un certain nombre d'articles du numéro spécial *Habiter*<sup>5</sup> de la revue TIGR. Que l'on soit récemment installé ou présent depuis plusieurs générations, de passage pour quelques heures, quelques jours ou résident permanent, nous habitons là où nous sommes, par nos pratiques, notre perception, notre regard.

Le point de vue qui consiste à lier durée et habiter considère également qu'habiter passe par un investissement dans le lieu. Ainsi Maria Gravari-Barbas estime que pour habiter, il faut « investir de manière durable un lieu » (2005, p.14) et Jean-Marc Besse souligne qu'« habiter c'est s'emparer activement des espaces où nous nous trouvons, par nécessité ou par hasard, c'est s'approprier ces espaces. [...] Nous ne pouvons pas habiter n'importe où, nous ne pouvons pas nous sentir habiter en n'importe quel lieu » (2013, p. 161 et 189). Habiter aurait ainsi une valeur éminemment positive exprimant 'l'harmonie' entre un individu et un lieu. Etre un habitant serait dès lors une qualité, celle d'hommes et de femmes entretenant, par leur investissement et leur attachement à leurs lieux de vie, des liens privilégiés avec ces derniers. La question de ce qui nous relie au lieu est certes centrale dans les recherches sur l'habiter et il est évident que nous souscrivons pleinement à ce que propose Jean-Marc Besse lorsqu'il écrit que « l'espace ne nous est pas si indifférent que cela » et que dès lors, « nous avons nos lieux d'élection ». (2013, p.189). Cependant, plutôt que de définir l'habitant comme un

---

<sup>5</sup> *Habiter*, Travaux de l'Institut de Géographie de Reims, n°115-118, 2003-2004. Cf notamment les articles de Philippe Duhamel (Au fondement du tourisme : Habiter autrement le monde) et Giorgia Ceriani (Migrations internationales : vers un nouvel habiter ?).

individu investi dans un lieu, nous considérons que l'habitant peut se sentir plus ou moins en 'accord' avec le lieu où il est, s'y sentir ou non à sa place. Entre les habitants et leurs lieux, les liens sont multiples, et peuvent selon les cas être douloureux ou épanouissants, frustrants ou source de bien-être. Et l'un des objets d'une recherche sur l'habiter est de placer l'habitant au centre de la réflexion pour saisir les liens qu'il tisse avec les lieux. Que notre présence dans un lieu soit ancienne ou récente, temporaire ou durable, que nous souhaitions nous y installer pour ne plus en bouger ou au contraire en partir au plus vite, nous habitons le lieu où nous sommes. Etre quelque part, même en n'y faisant que passer, c'est y habiter. Et bien évidemment, nous ne sommes pas habitant d'un seul lieu mais de tous ceux qui nous constituent. Habitants polytopiques selon l'expression de Mathis Stock ou multilocalisés, les individus se construisent à travers les lieux qu'ils fréquentent ou ont fréquenté, régulièrement ou non. De l'enfance à l'âge adulte, pour le travail ou durant les vacances, nous nous constituons peu à peu en ces lieux.

Le concept d'habiter permet d'envisager une approche tout à la fois phénoménologique et pragmatique des spatialités individuelles. C'est par nos pratiques mais aussi par notre imagination et nos représentations que nous habitons les lieux et le monde. Dès lors, il n'est pas nécessaire d'être ou d'avoir été présent dans un lieu pour l'habiter, le pouvoir de l'imagination nous permettant d'habiter des lieux inconnus. Certains lieux, bien qu'inconnus, nous constituent à l'instar de ceux où une partie de l'histoire familiale s'est déroulée et dont le souvenir nous est transmis par les récits, les photos ou tout autre support mémoriel. Parfois, la langue nous y rattache. Les lieux connus par la seule imagination sont également tous ceux qui nous font rêver et où on aspire à se rendre : les terres promises, symboles d'espoir d'une vie meilleure sont multiples, de la Polynésie pour les plaisanciers au long cours, à l'Europe ou l'Amérique du Nord pour les Africains et Asiatiques candidats à l'immigration. Ces lieux rêvés sont habités par les candidats au voyage qui s'y projettent et s'y imaginent. Et il arrive que l'on construise sa vie de façon à résider réellement, de façon permanente ou temporaire, dans ces lieux d'abord connus par la seule puissance évocatrice des rêves. Ce qui a conduit Augustin Berque à orienter ses recherches vers l'Extrême Orient, c'est un livre offert par sa grand-mère, *Sur les traces du Bouddha* de René Grousset. « Dans cette relation du périple accompli par Xuan Zang (602-664) (...) je m'étais épris de ces régions occidentales [la province chinoise du Xinjiang] et c'est là que j'entendais faire ma thèse plus tard » (Berque, 2014, p.12). Augustin Berque commence alors à apprendre le chinois aux Langues Orientales, mais alors qu'il se prépare à partir en Chine, la Révolution culturelle met un terme brutal à



son projet. Il choisit alors de se tourner vers le Japon, « pour que mes sinogrammes me servent au moins à quelque chose » (*idem*, p.12). Les exemples sont nombreux de voyages trouvant leurs origines dans la littérature. Il en est ainsi des périple de Lamartine ou de Barrès en Orient. Avant son départ, Lamartine s'est nourri de pages de Chateaubriand, Bernardin de Saint-Pierre, ou encore de Byron. C'est enfant que Maurice Barrès découvre l'Orient à travers la lecture que lui fait sa mère de *Richard cœur de Lion en Palestine*, roman de Walter Scott : « à cette minute, mon imagination s'empare de quelques figures ravissantes qui ne doivent jamais plus me quitter, les jeunes femmes qui sont des anges, l'Orient, allaient dormir au fond de mon esprit avec l'harmonie de la voix de ma jeune maman pour se réveiller à l'heure de mon adolescence »<sup>6</sup>. Les lieux habités par la seule imagination jouent parfois un rôle essentiel dans la construction des itinéraires individuels.

Nous habitons non pas un seul lieu mais plusieurs en même temps, certains connus d'autres seulement fantasmés. Ces multiples lieux, F. Guérin-Pace propose de les rassembler sous le terme de « patrimoine identitaire géographique », qui inclut pour chaque individu « son lieu de naissance, les lieux d'origine de sa famille, les lieux dans lesquels il a vécu successivement, les lieux qu'il fréquente ou qu'il a fréquentés, les lieux de vie de ses proches, mais aussi des lieux plus imaginaires ou projetés comme les lieux de vie souhaités ou de projets éventuels ». (Guérin-Pace, 2006, p. 102). Ces lieux qui nous constituent, nous les habitons simultanément et différemment - nos pratiques et manières de faire, nos images et nos représentations diffèrent selon les lieux. L'habiter permet ainsi de saisir les liens singuliers que chaque habitant tisse avec ses lieux, c'est-à-dire la part géographique de son identité qui, de lieu en lieu, se construit, mûrit, se complexifie.

En prenant pour objet d'étude les plaisanciers au long cours, j'ai souhaité m'attacher à une géographie des hommes ou plus exactement des habitants, c'est-à-dire des « hommes regardés dans et par [leur] dimension géographique ». (Lazzarotti, 2014, b, p.13). Si la géographie a souvent été davantage centrée sur l'étude des lieux que sur celle des hommes, Yann Calbérac souligne cependant que « tout au long du XIXème siècle, la discipline s'intéresse de plus en plus aux hommes », comme en témoignent les travaux d'Elisée Reclus ou encore la géographie coloniale qui « conduit les géographes à s'intéresser non plus seulement aux

---

<sup>6</sup> Barrès, *Cahiers*, T. I, cité par M. Alsaïd, *L'image de l'orient chez quelques écrivains français (Lamartine, Nerval, Barrès, Benoit)* Thèse de doctorat en Lettres et arts , 2009, Lyon 2 p. 28

milieux mais aussi aux populations locales » (Calbérac, 2010, p. 63). Depuis quelques décennies, c'est l'individu qui retient l'attention des chercheurs en sciences sociales, (cf. les contributions au dossier débat *L'individu comme ressort théorique dans les sciences sociales* initié en 2006 par la revue *EspacesTemps.net*). En géographie, c'est lors du colloque *Logiques de l'espace, esprit des lieux*, qui se tint à Cerisy 1999 que « fut mis au débat, pour la première fois d'une façon aussi radicale, le postulat que l'individu-acteur et ses actions spatiales pouvaient/devaient être placés au centre de l'attention des géographes » (Lussault, 2019, p.8). C'est la notion d'habitant, qui retient désormais l'attention des géographes engagés dans une réflexion sur les spatialités individuelles<sup>7</sup>. Les travaux contemporains sur l'habitant sont issus des recherches théoriques sur l'habiter et mettent au cœur de la réflexion la singularité des habitants pluriels ou « polytopiques » selon l'expression de M. Stock.

### **L'habitant tisserand**

En tant qu'habitant, les individus tissent des liens avec ce qui constitue un lieu, à savoir les éléments construits par les activités humaines ainsi que les autres habitants et le milieu physique.

Tisser des liens avec l'espace, c'est bien sûr l'aménager pour y vivre mieux en répondant aux besoins, aux désirs, aux projets des habitants ... ou des politiques. « Planifier, aménager, c'est écrire le monde : non seulement faire des marques, mais leur donner un sens [...] Autrement dit, cela revient à présumer, de manière plus ou moins incitative plus ou moins totalitaire, de qui habite, où et comment » (Lazzarotti, 2014 a, p. 24).

Habiter suppose de cohabiter avec et parmi les autres. Cela passe par l'établissement de la bonne distance - de la distance acceptable – entre moi et les autres. « L'art d'habiter suppose un réglage des proximités et des distances » souligne Jean-Marc Besse, chaque habitant s'attachant à « trouver, définir, ajuster, entretenir les bonnes distances entre [lui] et les autres, entre les autres et [lui] » (2013, p. 43). L'instauration et le respect de règles permettent de vivre ensemble au mieux dans cet espace partagé. Depuis les travaux d'E. Goffman sur la mise en scène de la vie quotidienne, de nombreux autres chercheurs se sont penchés sur ces rites et règles de conduite dans l'espace public. Théo Fort-Jacques, par exemple, dans un article intitulé *Habiter, c'est mettre l'espace en commun*, analyse les codes de (bonne) conduite dans le métro parisien pour s'interroger sur « les enjeux d'une éthique de l'habiter »,

---

<sup>7</sup> cf Lazzarotti 2017 ; Calberac, Lazzarotti, Levy et Lussault (sous dir.), 2019.

ou comment concilier « un système normatif projeté dans l'espace » avec les pratiques individuelles du lieu (2007, p. 264).

La dimension physique est évidemment partie prenante de ce qui constitue l'espace, et l'habitant tisse des liens avec les éléments le composant - « the earth beneath our feet, the sky arching above our heads, the air we breathe, not to mention the profusion of vegetation, powered by the light of the sun, and all the animals that depend on it, busily absorbed in their own lives as are we in ours » (Ingold, 2011 b, p. 95). En décrivant ainsi les éléments physiques, l'anthropologue britannique Tim Ingold choisit d'insister sur la relation entre les hommes et le milieu physique. Cette démarche est proche des travaux du géographe Augustin Berque sur la mésologie définie comme « l'étude des milieux », le milieu étant « la relation entre la société et l'environnement » (2014, p. 15 et 20). En géographie, cette approche mésologique est présente dès la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle dans l'œuvre d'Elisée Reclus qui considère le milieu non pas « comme un 'environnement' extérieur à l'homme, mais comme une production de celui-ci, ou plus exactement comme une co-production, toujours changeante, parce que vivante » (Lefort et Pelletier, 2015, p. 344).

Chacun à leur manière, Tim Ingold et Augustin Berque placent au cœur de leurs recherches les relations homme-milieu physique et considèrent les travaux du naturaliste Jakob von Uexküll comme précurseurs. Dans *Théorie de la signification*, J. von Uexküll démontre que chaque espèce vit dans un milieu (*Umwelt*) qui lui est propre et qu'il est dès lors nécessaire d'opérer une distinction entre l'*Umwelt* « c'est-à-dire le monde tel qu'il se constitue à travers la vie quotidienne d'un animal spécifique » et l'environnement naturel (Ingold, 2013, p. 157). A. Berque opère un rapprochement entre les travaux du naturaliste allemand et ceux de Watsuji, philosophe nippon, tous deux posant « la même question de fond : comment la réalité apparaît-elle concrètement à un sujet donné, qu'il soit humain (Watsuji) ou non humain (Uexküll) ? [...] Uexküll et Watsuji établissaient, chacun de leur côté, une distinction fondamentale entre, d'une part, l'environnement brut [...], et d'autre part le milieu tel qu'il s'est élaboré dans sa relation évolutionnaire et historique avec le sujet. Cela, Uexküll le nomme *Umwelt* et Watsuji *fûdo* » (Berque 2014, p. 50-51). C'est par le terme de médiance, désignant « le couple dynamique formé par l'individu et son milieu » que Berque propose de traduire *fûdo* (*idem*, p.33). T. Ingold utilise non pas le terme de milieu mais celui d'*environment* – environnement dans les traductions françaises - pour rendre compte de ce couple : « l'environnement est un terme relatif – c'est-à-dire relatif à l'être pour lequel il est un environnement. [...] Mon environnement est donc le monde tel qu'il existe et acquiert une

signification par rapport à moi » (Ingold, 2013, p.28). L'environnement est à distinguer de la nature (qui se rapproche de ce que Berque nomme environnement brut) car « le monde ne peut exister comme nature que pour un être qui n'en fait plus partie, et qui peut y porter un regard extérieur. [...] La distinction entre l'environnement et la nature correspond à une différence de perspective : nous considérons-nous comme des êtres à l'intérieur d'un monde ou comme des êtres sans monde ? » (*idem*, p.29).

Le milieu selon A. Berque ou l'*environment* tel que l'entend T. Ingold est donc relatif, propre à chaque espèce vivante mais aussi à chaque société ou groupe humain. « Les sociétés aménagent leur milieu comme elles le perçoivent, et elles le perçoivent comme elles l'aménagent » souligne Berque dans sa thèse sur *Les Grandes terres de Hokkaidô* (Berque 2014, p.29). Les habitants de la mer ne tissent pas les mêmes liens avec le milieu maritime selon qu'ils sont embarqués sur des bateaux de pêche, des navires de commerce ou des voiliers de plaisance. En effet, chacun perçoit son « environnement en fonction de ce qu'il [lui] offre dans la poursuite de l'action dans laquelle [il est] engagé » (Ingold, 2013, p. 137). Et tout comme les autres éléments constitutifs du monde habité, « l'environnement n'est jamais achevé. Si les environnements sont façonnés à travers les activités des êtres vivants, ils ne cessent de se construire tant que la vie suit son cours » (*idem*, p.28).

Habitant le monde et ses lieux, nous tissons des liens avec ce qui le constitue, des autres êtres humains aux éléments physiques. Cette activité de tissage s'exprime par nos pratiques et nos actions, mais aussi par notre imaginaire et nos représentations, car c'est « dans le nouage du réel, de l'imaginaire et du symbolique » que « le monde s'instaure » (Younes, 2007, p. 363).

Par pratiques, nous entendons ce que les hommes « font et la façon dont ils le font », selon la définition de M. Foucault (cité par Lazzarotti, 2014 a, p. 10 et Lussault, 2000, p. 22) et prenons également en compte 'où ils le font'. Ces pratiques peuvent être vitales (manger, dormir) ou non, être effectuées tous les jours (cuisiner, marcher, se laver, parler ...) ou de façon plus exceptionnelle (faire la fête ou du sport), être routinières et automatiques ou discursives et nécessiter réflexion et concentration mais dans tous les cas elles s'inscrivent dans des lieux.

La façon dont les hommes font ce qu'ils font ou selon l'expression de Michel de Certeau leur « art » ou « manières de faire » diffèrent selon les lieux et les individus. Cela est lié certes à la maîtrise de la pratique mais aussi à la connaissance que nous avons des lieux et à nos compétences géographiques. Faire ses courses dans un magasin d'alimentation dans un pays inconnu et dans une langue non maîtrisée nécessite de mobiliser des compétences et savoir-

faire qui sont moins sollicités lorsque la même activité se déroule dans le supermarché en bas de chez soi. Pour appréhender les manières d’habiter, il est nécessaire de s’interroger sur ce qui lie pratiques et lieux. D’une part, nous choisissons les lieux en fonction des pratiques que nous souhaitons y mener. D’autre part, selon les lieux, bien souvent nos manières de faire évoluent, changent et s’adaptent au lieu où nous sommes. Nos manières de faire témoignent de notre plus ou moins grande familiarité avec le lieu et donc de nos compétences géographiques. Dans un lieu au départ inconnu, certaines pratiques (par exemple se déplacer, faire ses courses), de réflexives deviennent routinières au fur et à mesure que nous nous familiarisons avec ce lieu.

Les habitants pratiquent les lieux, ils les pensent et les rêvent également, « les mots, les images, les sons tout autant que les représentations et les inconscients de toutes sortes » accompagnant les pratiques (Lazzarotti, 2014 a, p. 11). Pratiques et manières de faire naissent de notre imagination anticipatrice car avant d’agir, nous nous représentons en train d’effectuer cette action. Dans un article portant sur l’interprétation scientifique de l’action humaine, A. Schütz considère que l’imagination précède toute action : « tout projet consiste en une anticipation du futur mené sur le mode de l’imagination. Or ce n’est pas le processus de l’action au moment où il se déroule, mais l’acte imaginaire comme s’il était réalisé qui est le point de départ de tous les projets que l’on peut faire. Je dois visualiser la situation qu’engendrera mon action future avant de pouvoir entreprendre la moindre étape de cette action » (Schutz, 2008, p. 26).

L’imagination permet également d’habiter simultanément ici et ailleurs, de se projeter hors du lieu où nous sommes et d’investir d’autres espaces, aidés parfois en cela par certains supports. « C’est grâce aux livres que j’ai acquis la capacité de m’absenter des lieux officiels de mon existence pour habiter d’autres lieux où je désirais vivre, pénétrer dans des demeures où je n’aurais su entrer sans leur aide » écrit Jean-Marc Besse (2013, p. 171), qui reconnaît aux cartes ces mêmes qualités : « Qu’est-ce qu’une carte sinon la possibilité qui nous y est donnée de nous abstraire, de nous absenter des lieux mêmes où nous sommes présents pour nous projeter dans des espaces lointains qu’elle convoque à notre regard » (*idem*, p.104). L’imagination est par ailleurs un puissant moyen de compréhension du monde pour les habitants. « A la fois ‘faculté de connaissance’ et ‘état de conscience’ essentiels dans notre rapport au monde », elle permet en effet de réduire « l’infini complexité du réel à des images qui peuvent être appréhendées » (Debarbieux, 1992, p. 875 et 884). Loin d’être une composante négligeable de l’habiter, l’imagination doit être considérée non pas comme une

fuite ou un frein à l'action mais bien comme « un moteur de la vie réelle » (Ingold, 2013, p. 337).

### **Sept milliards d'habitants**

L'habitant, qui pratique et imagine le Monde et ses lieux, est au cœur de notre réflexion sur l'habiter car c'est bien lui qui est « le véritable roitelet du Monde, l'acteur spatial en majesté, dont les spatialités élémentaires, en nombre infini, trament la mondialité, au quotidien » (Lussault, 2013, p.293).

Chaque habitant développe sa propre spatialité. « Nous habitons tous le même monde mais nous l'habitons différemment » souligne O. Lazzarotti (2014 a, p.2) qui propose la notion de signature géographique pour désigner la façon dont « chaque habitant, de manière unique, pratique les lieux » (*idem*, p.13) Les manières d'habiter sont multiples, et diffèrent d'un individu à l'autre par les pratiques et les manières de faire, par l'ampleur de l'espace investi et le nombre de lieux fréquentés ou imaginés, ou encore par la façon de se situer dans le monde. Et les manières d'habiter de chacun changent selon les lieux, selon que ces derniers lui sont étrangers ou familiers ou encore qu'il s'y sente ou non à sa place. Les lieux que nous pratiquons et que nous imaginons ne nous laissent pas indifférents : nous émettons des jugements sur eux et nous développons avec certains des liens affectifs, nous nous y attachons. Le thème de l'attachement aux lieux, développé par les psychologues ou les études marketing, fait également l'objet de recherches en géographie. F. Guérin-Pace souligne ainsi l'importance des lieux dans l'affirmation des identités : « une personne sur trois interrogée dans l'enquête *Histoire de vie* évoque son lieu d'origine ou un lieu d'attachement, comme importants pour dire qui elle est » (Guérin-Pace, 2006, p.101).

Certains chercheurs ont proposé des critères qui permettraient de distinguer les différentes manières d'habiter. Ainsi, Mathis Stock propose de prendre en compte les « situations » pour comprendre « quels sens prennent les pratiques : une situation touristique est différente d'une situation de travail et permet de comprendre comment les individus encodent et décodent leurs actions et l'espace » (2012, p.67). Privilégier la situation pour dresser une typologie des manières d'habiter me paraît trop figé, car les passerelles entre situations sont nombreuses. On peut ainsi découvrir un lieu comme touriste puis décider de s'y installer et d'y travailler pour bénéficier des qualités touristiques du lieu. Et être dans une situation de travail n'empêche en rien des pratiques touristiques, par exemple visiter une ville ou flâner à la terrasse d'un bistrot lors d'un déplacement dont la motivation première est professionnelle.

Certains chercheurs couplent pratiques et investissement dans le lieu pour proposer une typologie des manières d'habiter. Giorgia Ceriani distingue ainsi des types d'habiter « en fonction du rapport au lieu établi par les individus, défini à partir de leurs pratiques associées à la manière dont ils les orientent pour définir leur place dans le lieu » (2007, p. 443). Elle aboutit ainsi à délimiter quatre types d'habiter :

- Habiter dans le lieu « relève d'un rapport fonctionnel et détaché aux lieux, qui sont exploités pour leurs qualités avec un très faible investissement affectif de la part de l'acteur » (2007, p.444).
- Habiter contre le lieu est un « type d'habiter caractérisé par une ségrégation résidentielle, professionnelle et sociale volontaire » (*idem*, p. 454).
- Habiter du lieu se « caractérise par un investissement affectif et pratique » (*idem*, p.470).
- Habiter pour le lieu est défini comme « un habiter très investi dans le lieu, se traduisant par des démarches actives en faveur du lieu et plus seulement pour se faire une place dans le lieu » (*idem*, p. 482).

Cette typologie des habitants établie à partir de leur investissement dans un lieu est problématique. D'une part, elle ne permet pas de rendre compte des évolutions. Or il est bien évident que les liens qui s'établissent entre un individu et un lieu évoluent et se modifient. Par ailleurs, le degré d'investissement est défini et donc interprété par le chercheur. C'est donc le chercheur qui assigne une case à un individu, et non l'habitant lui-même. Dès lors, un des risques, relevé précédemment, est que ces catégories, au départ scientifiques, ne deviennent des catégories politiques permettant de distinguer les habitants légitimes et les autres. Distinguer des manières d'habiter 'pour le lieu' et 'contre le lieu' peut rapidement conduire à établir des hiérarchies entre habitants et à désigner les parias de ceux qui sont utiles à la « communauté ».

La notion de place peut être un moyen d'approcher les manières dont l'habitant se situe dans un lieu.

**La place** peut désigner la portion d'espace que chaque habitant occupe et correspond à cet « espace bien délimité auquel l'individu peut avoir droit temporairement et dont la possession est basée sur le principe du tout ou rien » (Goffman, 1973, p. 46), par exemple dans les espaces publics, des restaurants aux transports. Être à sa place suppose de disposer de

suffisamment d'espace où se tenir et se déployer. C'est avec les autres que chacun négocie l'espace ou la place où déployer son corps. La place que nous occupons n'est pas uniquement celle de notre corps, mais celle, symbolique, qui témoigne de notre statut. « Les règles de bienséance sont parmi les plus puissants codes de procédures spatiales qui existent et dans aucune société il n'est anodin de s'asseoir » (Lussault, 2009, p. 132). Concevoir un plan de table, ce n'est pas seulement attribuer une chaise à chacun des convives, mais exprimer des hiérarchies entre ceux-ci et distinguer ceux dont le statut implique d'être bien placés - à proximité des hôtes ou des supérieurs hiérarchiques - et les autres.

La notion de place permet également d'appréhender la manière dont, au sein d'un groupe, les habitants se situent et sont situés par les autres. La place, selon M. Lussault, « met en relation, pour chaque individu, sa position sociale dans la société, les normes en matière d'affectation et d'usage de l'espace en cours dans un groupe humain quelconque et les emplacements que je nomme les endroits, que cet individu est susceptible d'occuper en raison même de sa position sociale et des normes spatiales ». (2009, p.127) La notion de place est essentielle dans une réflexion sur l'habiter car elle permet de saisir comment dans un lieu les individus se situent et se représentent mais aussi comment ils interagissent avec les autres. En effet, « comment trouver sa place sans savoir se situer par rapport aux autres ? » (Lazarotti, 2001, p. 270). Les places s'élaborent dans l'interaction entre habitants, dans leur nécessaire cohabitation et sont issues du croisement de regards, celui de l'individu pensant sa place et ceux des autres habitants participant à son placement. E. Goffman distingue ainsi « la personne et le moi » comme étant « deux portraits du même individu, le premier encodé dans les actions des autres, le second dans les actions du sujet lui-même » (1973, p.318), ces deux portraits participant également à l'élaboration des identités individuelles. Il y a la place qu'on se construit ... et la place que les autres nous octroient ou nous assignent, qui peut ou non nous convenir. A.F. Hoyaux souligne qu'habiter c'est « se placer tout en plaçant les autres » (2015, p.366).

Ces réflexions théoriques soulignent la portée existentielle de la place. Lors du colloque *Carte d'identités. L'espace au singulier*, qui s'est tenu à Cerisy en 2017, O. Lazarotti et M. Lussault insistent tous deux sur ce point. Se demander « où suis-je à ma place? » est une manière de s'interroger sur « où est le lieu de mon être ? » suggère Olivier Lazarotti (2019 p.107), tandis que Michel Lussault considère que « la spatialité permet à chaque individu de prendre place et de se tenir dans le monde. Elle est créatrice pour chacun d'un *ethos*, d'un mode d'existence propre. Elle serait ainsi un *ethopoïein* ; Michel Foucault reprend cette



notion de Plutarque et la redéfinit de la sorte : est *ethopoietos* « quelque chose qui a la qualité de transformer le mode d'être d'un individu » (Lussault, 2019, p.16).

La notion de place est essentielle dans une approche de l'habiter ... mais élaborer une typologie des habitants en fonction de leur place est problématique. Il paraît difficile de définir la place de l'habitant, c'est-à-dire la façon dont il se perçoit et est perçu là où il est, sans éviter des dérives interprétatives. Il ne revient pas au chercheur d'établir qui est à sa place ou non.

Une autre manière d'appréhender la question de la place est de s'interroger sur la liberté dont chaque habitant dispose pour choisir ou non « un lieu où être », selon la formule d'O. Lazzarotti.

Une première distinction peut être opérée entre les habitants qui choisissent où se placer et ceux à qui on assigne une place. Des camps de fortune aux camps d'enfermement, le pouvoir dénie parfois aux habitants non désirés le droit de choisir leur place et les oblige à se tenir en un lieu choisi par lui. Sans doute une des façons les plus violentes d'assigner une place à un habitant est-elle de l'enfermer dans ce que E. Goffman désigne sous le nom d'institutions totales, ces « lieux de résidence et de travail où un grand nombre d'individus, placés dans la même situation, coupés du monde extérieur pour une période relativement longue, mènent ensemble une vie recluse dont les modalités sont explicitement et minutieusement réglées » (1968, p. 41). Les établissements décrits par Goffman sont à rapprocher des hétérotopies de déviation analysées par M. Foucault, où l'on « place les individus dont le comportement est déviant par rapport à la moyenne ou à la norme exigée » (1984), des cliniques psychiatriques aux prisons. Alors que ces institutions totales visent à détruire l'identité de leurs pensionnaires, les 'reclus' s'adaptent et élaborent des parades pour préserver leur moi. Un certain nombre de travaux portent aujourd'hui sur les manières d'habiter ces lieux – pour n'en citer que quelques-uns, ceux de Michel Augier sur les camps de réfugiés, d'André Frédéric Hoyaux sur les camps de concentration ou de Marie Morelle sur les prisons<sup>8</sup>. Ces chercheurs

---

<sup>8</sup> Augier Michel, 2008, *Gérer les indésirables. Des camps de réfugiés au gouvernement humanitaire*, Paris, Flammarion, 350 p

Augier Michel 2011, *Le Couloir des exilés. Être étranger dans un monde commun*, Bellecombe-en-Bauge, Éditions du Croquant, 120 p.

Hoyaux A.F., 2006, « Pouvait-on habiter un camp de concentration sous le nazisme ? », *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims*, 29-30, p. 123-136

Marie Morelle. « La prison centrale de Yaoundé : l'espace au cœur d'un dispositif de pouvoir », *Annales de géographie*, Armand Colin, 2013, 3 (691), pp.332-356. <hal-01025131>

montrent comment ces exclus et reclus habitent ces lieux et se les réapproprient en utilisant les failles du système.

L'étude des spatialités individuelles permet d'appréhender les manières d'habiter de ceux qui peuvent choisir où se placer. Dans le rapport *Echelles de l'habiter*, le groupe de recherche SCALAB, sous la direction de J. Levy et S. Thibault, propose une « typologie synthétique des profils des habitants à travers la relation liens/lieux » (Levy et Thibault, 2004, p.47) élaborée en croisant les caractéristiques des séjours (durée et activités) et des déplacements (fréquence, mode et durée du déplacement, activités durant le déplacement) effectués par les enquêtés au cours d'une année. Cette recherche, qui s'attache notamment « aux différentes combinaisons du répétitif et de l'inédit dans la vie individuelle » (Levy, 2019, p. 44), fait apparaître que « les plus grands mobiles disposaient le plus souvent d'un lieu-havre stable (leur résidence principale) autour duquel ils rayonnaient parfois souvent et loin, tandis que les personnes à deux ou trois lieux significatifs étaient plus sédentaires (...) les déplacements pouvaient être fréquents mais obéissaient à des règles temporelles invariables » (*idem*).

C'est également la relation entre mobilité et immobilité ou plus exactement entre emplacements et déplacements des habitants qu'Olivier Lazzarotti privilégie pour proposer une typologie des habitants, élaborée à partir du croisement de quatre qualificatifs. « La carte d'identitéS représente les emplacements et les déplacements pour donner une image de la place des habitants. Les figures d'habitants désignent quelques types correspondant à des types de place. Le régime identitaire définit les problématiques d'identification des habitants. Leur qualification identitaire définit les horizons des productions identitaires » (2019, p.115). Ainsi définies, les relations entre emplacements et déplacements peuvent s'effectuer selon trois combinaisons. La première correspond aux habitants « assignés » qui ne peuvent choisir leurs lieux, qu'ils soient dans une situation d'« emplacements sans déplacements » ou, inversement, « de déplacements sans emplacements, comme c'est le cas des pratiques traditionnelles du nomadisme pastoral » (Lazzarotti, 2019, p. 115). Dans la seconde combinaison « l'emplacement, autrement dit l'immobilité, demeure le repère structurant de la carte d'identitéS », même si emplacement et déplacement coexistent (*idem*). Les habitants contemporains mobiles relèvent de la troisième situation. Disposant d'un choix ouvert aux lieux, « ils peuvent choisir d'être ici ou là, quitte à habiter différemment des lieux différents » (*idem*).

---

Milhaud Olivier, Marie Morelle, « La prison entre monde et antimonde », *Géographie et cultures*, L'Harmattan, 2006, pp.9-28. <[hal-01025228](https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01025228)>

Pour saisir les parcours des habitants, deux outils méthodologiques peuvent être mobilisés : les récits d'habitants se racontant ainsi que leurs cartes d'identitéS, selon la terminologie proposée par Olivier Lazzarotti, représentant leurs emplacements et déplacements.

Sur la carte d'identitéS de l'habitant Franz Schubert élaborée par O. Lazzarotti figurent les lieux de naissance et de mort du musicien, les villes et territoires qu'il a parcourus au cours de son existence ainsi que les migrations de ses parents. Ainsi conçue, la carte d'identitéS « montre l'habitant localisable, le situant dans le monde et dans son temps ; elle reconnaît ses emplacements et ses déplacements (Lazzarotti, 2006) et permet ainsi d'envisager les relations entre les uns et les autres, celles-là même qui fondent la place de chaque habitant et habitante » (Lazzarotti, 2019, p. 108). J. Levy propose de mobiliser les techniques de géolocalisation qui, renseignant sur les lieux fréquentés et les déplacements, permettent d'expérimenter le « suivi spatial d'un individu » (Levy, 2019 p. 35). Cependant, les cartes d'identitéS ne disent rien de la hiérarchie que l'habitant construit entre ses lieux et ses déplacements, ni des liens qu'il tisse avec chacun de ces lieux, des pratiques qu'il y déroule et des représentations qu'il en a. De même, les techniques de géolocalisation permettent de « savoir où se trouve quelqu'un » mais pas ce « qu'il y fait, ni avec qui » (Levy, 2019, p. 35). Ces outils méthodologiques ne peuvent être interprétés sans que l'habitant ne se raconte et doivent dès lors être couplés avec leurs récits de vie. Pour étudier l'habiter des plaisanciers au long cours, je me suis basée sur leurs cartes d'identitéS représentant leurs déplacements et emplacements au cours de leur itinérance maritime ainsi que sur la manière dont ils racontent leur voyage.

L'habiter ne peut s'appréhender indépendamment des mobilités, que l'on s'intéresse à des habitants contemporains ou des siècles passés, comme en témoigne l'exemple de F. Schubert (Lazzarotti, 2017). Mondialisation et mobilités croissantes engendrent désormais de nouveaux rapports aux lieux, de nouvelles façons d'habiter le monde. L'habiter ou la part géographique de l'identité s'élabore pour certains habitants, de plus en plus nombreux, dans de multiples lieux, ceux où ils vivent ou ont vécu, ceux qu'ils imaginent et dont ils rêvent.

### **Habitants mobiles**

Certaines des interrogations que nous soulevons font partie, depuis plusieurs décennies, des préoccupations des chercheurs en sciences humaines et sociales. Les recherches sur l'habiter reprennent ainsi certaines interrogations autrefois abordées par les géographes travaillant sur les genres de vie, concept « aujourd'hui désuet en raison notamment de la plus grande

mobilité des populations et de la spécialisation des lieux et des temps » (Schmitz, 2012, p. 35). De même, en sociologie, le terme d'habiter a souvent été utilisé pour analyser les modes de vie des communautés rurales ; cette approche est désormais obsolète selon J. Urry, car les façons contemporaines d'habiter « comportent des associations complexes d'appartenir à et de voyager » (2000, p. 159), l'habiter incluant presque toujours « diverses formes de mobilité » (*idem*, p. 139). Les travaux sur l'habiter présentent également des similitudes avec les recherches sur l'espace vécu, notion développée en géographie par Armand Frémont dans les années 1970 ou sur l'espace de vie qui, selon le géographe Guy di Méo « se confond pour chaque individu avec l'aire de ses pratiques spatiales » et « correspond à l'espace fréquenté et parcouru par chacun avec un minimum de régularité » (Di Méo, 2000, p. 38). Cependant, ces recherches sur l'espace vécu et l'espace de vie, axées essentiellement sur la sédentarité et la régularité quotidienne, ne prennent pas suffisamment en compte la mobilité et donc la polytopie des habitants contemporains. Guy Di Méo réduit ainsi l'espace de vie aux espaces fréquentés « avec un minimum de régularité » (*idem*, p. 38). Or nous habitons également des lieux fréquentés exceptionnellement ou encore des lieux non fréquentés et pourtant habités grâce à la force de notre imaginaire.

Les modèles privilégiant la sédentarité et l'enracinement sont désormais caducs, des travaux d'Heidegger décrivant « le modèle d'être du paysan sédentaire » (Lazzarotti, 2001, p.332) à ceux de Moles et Rohmer fondés sur la proxémie c'est-à-dire l'idée que « l'importance des êtres, des choses et des événements [diminue] nécessairement avec la distance »<sup>9</sup>. Toute réflexion sur l'habiter doit nécessairement prendre en compte les bouleversements du monde contemporain qui ont pour nom mondialisation, urbanité et mobilité.

Les mobilités ne cessent d'augmenter, des navettes quotidiennes entre le domicile et le lieu de travail aux déplacements impliquant des franchissements de frontières (Knafou, 1998). Le seul tourisme international est ainsi passé de 25 millions de déplacements en 1950 à plus d'un milliard depuis 2012. Les mobilités contemporaines se caractérisent non seulement par leur croissance mais également par leur diversification, que ce soit par les projets et motivations qui les sous-tendent, les distances parcourues ou les temporalités dans lesquelles elles s'inscrivent. La planète est désormais 'nomade' affirme l'édition 1998 du festival international de géographie de Saint-Dié, et ces 'nomadismes' participent à la mondialisation.

---

<sup>9</sup> Moles A. et Rohmer E., 1999, *La psychosociologie de l'espace*, Paris, L'harmattan, p.33, cité par M. Stock, 2007, p. 110

Le Monde, souligne Olivier Lazzarotti, est une « dimension géographique unique et originale » et se présente désormais non plus comme « la somme des lieux » mais comme « liaison des lieux » (2014 a, p.5). En effet, « les hommes ne vivent plus dans des mondes qui s'ignorent mais dans un même espace de relation, qui s'étend aujourd'hui à l'ensemble de l'écoumène, à l'ensemble des êtres humains. Cet être géographique nouveau mérite un nom propre et donc une majuscule : le Monde » (C. Grataloup, 2007, cité par Lazzarotti 2014 a, p.5).

Nous sommes des habitants du Monde, dans sa globalité, ainsi que des habitants mobiles et donc polytopiques. Reconnaître la multiterritorialité ou la polytopicité c'est admettre que l'homme est géographiquement pluriel et que ses appartenances ou attachements territoriaux sont évidemment multiples. Les nouvelles technologies, permettant d'être réellement ici et virtuellement ailleurs, accentuent ces identités géographiques plurielles. Elles permettent tout à la fois « un nomadisme virtuel — de chez soi par la télévision ou Internet— et une sédentarité virtuelle en déplacement, grâce notamment à l'utilisation du téléphone cellulaire » (Forget 2005, p.104). Mobilité et mondialité ont également des conséquences sur les lieux. D'une part, ils se métissent en accueillant des habitants d'horizons divers. D'autre part, la concurrence s'accroît entre les lieux, et pour être attractif, chacun « se doit alors d'être tout à fait unique, c'est-à-dire, de mettre en avant ce qui, le composant, n'est pas délocalisable, et mondial c'est-à-dire accessible au plus grand nombre » (Lazzarotti, 2014 a, p.15).

Un des premiers auteurs à s'être penché sur habiter et mobilité est G.H. Radkowski qui, dès les années 1960, souligne qu' « habiter ne veut plus dire résider, mais circuler ». Dans des textes écrits entre 1963 et 1968 et rassemblés dans *Anthropologie de l'habiter. Vers le nomadisme*, il analyse les modes d'habiter des sociétés nomades et sédentaires et considère que les civilisations construites par les sédentaires « finissent de s'écrouler sous le piétinement impatient de nouveaux nomades qui sont en train d'édifier la plus grande et la seule réellement pure et intégrale civilisation nomade de l'histoire : nous, les modernes » (2002, p. 150). Radkowski met ainsi en lumière le fait qu'une « relation nouvelle à l'espace, post-sédentaire, est en train d'émerger » (Levy et Lussault, 2003, p. 441).

Dans les travaux récents, deux champs sont privilégiés pour aborder les habitants mobiles et polytopiques : le tourisme et les migrations de travail.

La notion d'habitants polytopiques a été développée par Mathis Stock à partir des migrations touristiques. Dans sa thèse soutenue en janvier 2001 intitulée « *Mobilité géographique et*

*pratiques des lieux* » M. Stock s'intéresse à des lieux touristiques anciennement constitués : Brighton et Hove (Royaume-Uni) et Garmisch-Partenkirchen (Allemagne). Son objectif est de « reconstruire les ancrages supposés multiples des hommes et leur manière de pratiquer les différents lieux du monde » (Stock 2001, p. 21), de façon à proposer, dans une démarche pragmatique, une « théorie de l'habiter visant la manière dont les hommes associent lieux et pratiques » (*idem*, p. 16). A la suite de son doctorat, M. Stock a poursuivi sa réflexion sur « les sociétés à individus mobiles : vers un nouveau mode d'habiter » (2005) ou encore sur « l'hypothèse du mode d'habiter polytopique » (2006) qui se caractérise par la recherche de la plus grande adéquation possible entre lieux et pratiques. L'équipe MIT dirigée par R. Knafou, a également mené des recherches sur l'habiter touristique défini comme un habiter temporaire : le tourisme est un « déplacement, c'est-à-dire un changement de place, un changement d'habiter : le touriste quitte temporairement son lieu de vie » (Knafou et al, 1997, p. 198) et va habiter temporairement d'autre lieux. Habiter touristiquement le monde, c'est « aller vivre ailleurs pour vivre autrement » selon Ph. Duhamel (2003-2004, p. 78) qui souligne que l'habiter touristique est temporaire, qu'il résulte d'un choix et privilégie les lieux et les pratiques du hors quotidien. L'habiter touristique est motivé par le projet de pratiquer des activités récréatives, « l'enjeu du déplacement touristique [étant] bien la reconstitution, après le travail, du corps et de l'esprit » (Equipe MIT, 2002, p. 104).

Les migrations de travail sont également un terrain privilégié pour analyser la polytopie des habitants contemporains. Parmi les nombreux travaux portant sur les migrations internationales, quelques-uns placent au centre de leurs préoccupations l'habiter des migrants. Dans sa thèse soutenue en 2007, G. Ceriani-Sebregondi<sup>10</sup> prend l'exemple des migrations des Marocains en Europe pour proposer une typologie des types d'habiter, reposant sur le plus ou moins grand investissement des migrants dans les lieux qu'ils habitent. Julien Brachet analyse les espaces de la mobilité des migrants et des convoyeurs au Sahara et souligne qu'« entre voyage et installation temporaire, habiter n'est plus seulement un « art du lieu » mais aussi un « art du mouvement », celui-ci conduisant à découvrir et à vivre ou faire l'expérience de multiples lieux, fixes et mobiles, de territoires linéaires, réticulaires, d'espaces discontinus » (Brachet, 2008, p. 169).

Le jeu des mobilités sur les constructions et les évolutions individuelles est une composante essentielle des travaux d'O. Lazzarotti ou de J. Clifford. Qu'est-ce qui change « quand un

---

<sup>10</sup> cf également Ceriani Sebregondi G., 2003-2004, « Migrations internationales : vers un nouvel habiter ? » *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims*, n° 115-118, p. 59-7

homme change de lieu et qui parfois aussi le change ? [...] Qu'est-ce qui ne change pas d'un homme quand il change de lieu ? » s'interroge O. Lazzarotti (2006 a, p.6), tandis que l'anthropologue J. Clifford se demande « Qu'est-ce qui reste pareil même quand on voyage ? » (1997, p.44). Dans un article intitulé *Traveling cultures*, Clifford développe l'exemple des Moe. Ce groupe de musiciens hawaïen a vécu durant cinquante-six ans en tournée dans de nombreuses régions du monde, ne retournant que très rarement à Hawaï, ce qui ne les a pas empêchés de « préserver et d'inventer un sentiment d'identité hawaïenne » (« *a sense of hawaiian home* ») (Clifford, 1997, p.26) Nombreuses sont les créations artistiques qui se nourrissent tout à la fois d'un lieu d'origine et de nouveaux environnements, comme en témoigne le mouvement de la négritude qui fut, comme le rappelle J. Clifford tout autant parisien qu'antillais ou africain – c'est au centre du quartier Latin, au lycée Louis Le Grand, qu'Aimé Césaire et Léopold Sedar Senghor se rencontrent. Dès lors, la question est moins de savoir « d'où viens-tu ? » que « entre où es-tu ? » (*where are you between ?*) (Clifford, 1997, p. 37).

Les hommes sont pluriels considère Bernard Lahire (2001), leurs identités sont multiples tout comme les contextes qu'ils rencontrent et dans lesquels ils agissent. Michel Lussault souligne également ce qu'il nomme le caractère « polyédrique » de l'individu – « au sens où celui-ci est une entité complexe possédant plusieurs faces » (2000, p.21). Cette pluralité n'est pas uniquement sociale, elle est également géographique et nous sommes faits de multiples lieux. En quelques lignes, l'écrivain essayiste Michel Butor exprime l'importance des voyages et des lieux dans la constitution des individus.

« Je me suis ainsi constitué tout un système de patries que j'améliore peu à peu,  
ou plutôt :  
je me suis ainsi constitué en un système de patries qui s'améliore peu à peu,  
ou plutôt :  
tout un système de patries qui s'améliore me constitue ainsi peu à peu » (Butor, 1974,  
p.29)

Ceux qui habitent ici et viennent d'ailleurs ont longtemps été considérés comme déracinés ou déterritorialisés ... alors même qu'un individu peut être d'ici et d'ailleurs simultanément et se sentir constitué, à l'instar de Michel Butor, de plusieurs 'patries'. Les routes précèdent parfois les racines rappelle J. Clifford.

Pour signifier cette pluralité géographique, les figures du réseau ou de l'archipel sont régulièrement convoquées : c'est au sein d'un « espace-réseau » que les hommes habitent selon G.H. Radkowski tandis que Jean Viard dans *La société d'archipel* (1994) ou Denis Retaille (1998) privilégient la figure de l'archipel. Or ces deux images ne sont pas satisfaisantes car elles renvoient à un monde déjà là et ne permettent pas de rendre compte de la dynamique du monde en train de se construire parce qu'habité par des individus en mouvement. Par ailleurs, ces figures mettent sur un même plan les lieux régulièrement visités de ceux fréquentés exceptionnellement et ne font pas apparaître de dimension chronologique entre nos lieux d'hier et d'aujourd'hui. D'autre part, l'image du réseau ou de l'archipel privilégie les lieux et non ce qui les relie à savoir l'habitant en mouvement. Ainsi, Jean Viard estime qu'« entre chaque espace », il n'y a « rien ou un simple trait-trajet » (1994, p.29). Or les mobilités ne peuvent se réduire à un point de départ et d'arrivée, le déplacement en lui-même étant constitutif de ces mobilités. Pour appréhender ces habitants en mouvement Tarrus propose la notion de territoires circulatoires, qui prend en compte le chemin parcouru par les migrants et pas uniquement les points de départ et d'arrivée.

La figure de la ligne ou du « chemin itinérant », selon l'expression de l'anthropologue Tim Ingold, permet de rendre compte de la pluralité géographique de l'habitant en mouvement. « Suivre un trajet est, je crois, le mode fondamental que les êtres vivants, humains et non humains, adoptent pour habiter la terre. L'habitation ne signifie pas selon moi le fait d'occuper un lieu dans un monde prédéfini pour que les populations qui arrivent puissent y résider. L'habitant est plutôt quelqu'un qui, de l'intérieur, participe au monde en train de se faire et qui, en traçant un chemin de vie, contribue à son tissage et à son maillage » (Ingold, 2011 a, p.108). Ingold s'oppose ainsi à la perspective constructiviste pour qui « les mondes sont fabriqués avant d'être vécus, ou, pour le dire autrement, les actes d'habitation du monde sont précédés par des actes de fabrication » (2013, p. 160) et considère que « les individus sont des êtres humains en devenir permanent car nous ne cessons jamais de nous construire, ni de contribuer à construire les autres êtres de la même manière que les autres êtres nous construisent » (Descola et Ingold, 2014, p. 37). Nous habitons tout autant les lieux où nous stationnons que les chemins ou lignes que nous traçons et qui, loin d'être rectilignes, se croisent et s'enchevêtrent sans cesse – en cheminant, nous nous constituons tout en participant à la construction du monde en train de se faire.



Si on considère que les habitants tracent leur chemin, il est dès lors nécessaire de prendre en compte ce qui se passe sur le chemin et comment nous habitons nos itinéraires. Nos lignes de déplacements ne peuvent se réduire à « un rien ou un simple trajet », ce qu'affirme Jean Viard (1994, p.29) ou encore à des « couloirs de circulation, ces 'non-lieux' de Marc Augé » comme le sont les « routes et autoroutes, lignes de métro, gares » selon G. di Méo (2000, p.29). Or les espaces traversés et parcourus ne sont pas neutres comme le souligne T. Cresswell : « The bare fact of movement is rarely just getting from A to B. The line that connects them, despite its apparent immateriality, is both meaningful and laden with power » (Cresswell, 2006, p.9).

Comme avec les lieux, nous tissons des liens avec les itinéraires que nous habitons, par nos pratiques, nos attachements et nos représentations. En train ou en avion, nous nous distrayons en lisant ou en regardant un film, nous travaillons ou nous entamons parfois des échanges avec nos voisins. Et chacun de ces déplacements est une expérience unique : « Our feet may hurt as we walk, the wind might blow in your face, we may not be able to sleep as we fly from New York to London » (Cresswell, 2006, p. 4). Nous entretenons avec certains itinéraires des liens affectifs comme en témoigne Charles Trenet qui chante son attachement pour la Nationale 7 : « De toutes les routes de France, d'Europe / Celle que j' préfère est celle qui conduit / En auto ou en auto-stop / Vers les rivages du Midi [...] On est heureux Nationale 7 ». Certains itinéraires mythiques nourrissent notre imagination<sup>11</sup>, de la Route 66 aux lignes tracées par l'Orient Express et le Transsibérien. Et ces mobilités nous nourrissent et nous constituent au même titre que la station dans un lieu. Dans un texte emblématique du Nouveau Roman, Michel Butor nous rappelle que le voyage nous modifie – c'est au cours d'un voyage en train entre Paris et Rome, que le héros de la *Modification* évolue jusqu'à renoncer à son projet initial qui était de quitter son épouse pour rejoindre Cécile, sa maîtresse.

Les recherches actuelles sur habiter et mobilité privilégient soit l'étude des mobilités touristiques d'une durée réduite (en général, le temps des vacances) ou abordent la notion d'habiter en étudiant des parcours de vie ancrés dans quelques lieux. En m'appuyant sur les recherches précédemment citées, j'ai souhaité mener une réflexion sur **l'itinérance comme style de vie**, c'est-à-dire s'inscrivant sur une longue période- d'une à plusieurs années voire

---

<sup>11</sup> cf Musset A. (dir.), 2018, *7 routes mythiques. Quand l'Histoire se mêle à la légende*, Paris, A. Colin, 160 p.

dans certains cas à une grande partie de la vie – et conduisant les individus à habiter de très nombreux lieux, parfois quelques jours, parfois plus durablement. Pour mieux comprendre la façon dont les hommes en mouvement habitent, j’ai choisi d’axer ma recherche sur les plaisanciers au long cours, ces hommes et femmes qui décident de larguer les amarres pour vivre sur leur voilier en naviguant de port en port, plusieurs mois, voire plusieurs années. Ce choix de la grande croisière maritime permet de travailler sur **un habiter itinérant et polytopique, à visée récréative et s’insérant dans un environnement physique particulier, celui des espaces maritimes.**

Les plaisanciers au long cours, habitants itinérants et polytopiques, ont une manière particulière et peu répandue d’habiter le monde. Vivre sur son bateau, c’est avoir le monde à sa portée et donc un très grand choix de lieux à sa disposition. La grande croisière est un mode particulier de découverte du monde, qui permet d’être en même temps chez soi et ailleurs. Le voilier, tout à la fois moyen de transport et espace domestique, permet aux plaisanciers de voyager et découvrir le monde tout en offrant la sécurité de la maison familière. La question du choix des lieux d’escales est centrale ainsi que l’analyse des relations que les plaisanciers construisent avec ces lieux. Habitants, les plaisanciers au long cours tissent des liens avec ces lieux, qu’ils soient étrangers ou familiers, terrestres ou maritimes. Ces liens s’expriment dans les pratiques et manières de faire des plaisanciers ainsi que dans le regard qu’ils portent sur ces lieux et dans leur façon de s’y placer.

A partir de l’exemple des plaisanciers au long cours, il s’agit également de s’interroger sur les manières d’habiter un environnement particulier, la mer. Les géographes spécialistes de la mer privilégient les points de vue physique, géopolitique et économique, notamment à travers l’étude de la pêche et des transports. L’habiter en mer des marins, professionnels ou plaisanciers, est un champ de recherche qui reste à explorer. J’appréhende la vie au large des plaisanciers au long cours à partir de leurs pratiques à bord, certaines étant similaires à celles qu’ils mènent à terre, d’autres directement liées à la mer. Je m’intéresse également à la façon dont les plaisanciers perçoivent l’environnement maritime, aux images des espaces océaniques qu’ils se construisent et aux savoirs géographiques qu’ils mobilisent pour se situer et se déplacer.

**LES PLAISANCIERS AU LONG COURS,  
DES HABITANTS DE LA MER**

Le thème de l'habiter en mer situe mes recherches dans une tradition disciplinaire, celle de la géographie de la mer, abordée d'abord dans ses aspects physiques (Guilcher puis Vanney), puis à travers l'étude des transports maritimes, des flux et des ports (Vigarié par exemple) ou encore de la pêche, avec les travaux, entre autres, de François Carré. C'est une géographie de la mer contemporaine que je souhaite ici proposer, une géographie qui s'attache aux hommes, aux marins ... c'est-à-dire aux habitants de la mer.

La mer, souvent perçue comme un « territoire du vide », selon l'expression de Corbin est indéniablement un espace habité que ce soit par des sédentaires, techniciens ou ingénieurs travaillant sur des plateformes pétrolières, ou des hommes et femmes en mouvement, touristes à bord de paquebots de croisières, passagers de lignes maritimes régulières, migrants embarqués sur des embarcations de fortune, plaisanciers itinérants autour du monde ou personnels navigants et marins professionnels travaillant sur des navires scientifiques, militaires, de commerce, de pêche, ou de sous-marins. Dans les zones maritimes les plus fréquentées du monde, le nombre d'habitants temporaires est élevé : en 2006, plus de trente millions d'hommes et de femmes empruntaient le détroit du Pas de Calais tous les ans). Aujourd'hui, 400 navires commerciaux circulent quotidiennement dans ce même détroit, (soit 1/4 du trafic mondial) auxquels s'ajoutent les ferrys, les navires de pêche et de plaisance<sup>12</sup>. Ces hommes et femmes qui vivent en mer élaborent des images et représentations des espaces maritimes et y déroulent des pratiques, certaines similaires à celles qu'ils mènent à terre, d'autres directement liées à la mer : ce sont des habitants de la mer.

### **Études maritimes**

Les études maritimes occupent une place réduite en géographie et furent longtemps axées sur les seuls aspects physiques puis économiques, à la suite des travaux d'André Vigarié, « fondateur de la géographie portuaire et maritime française » selon J. Marcadon<sup>13</sup>, qui travailla à partir des années 1960 sur les échanges maritimes et les ports de commerce. Si ces thématiques sont toujours dominantes, de nouveaux champs sont apparus depuis les années 1990 qui prennent en compte les représentations et les identités des gens de mer ou encore l'analyse des pratiques sportives et de loisirs sur la frange côtière. Cependant, ces travaux plus récents portent essentiellement sur le littoral et la bande côtière et ne s'intéressent pas à la vie

---

<sup>12</sup> <http://www.cross-grisnez.developpement-durable.gouv.fr>, consulté en septembre 2019

<sup>13</sup> J. Marcadon, 2007, « André Vigarié, fondateur de la géographie portuaire et maritime française », *Le Monde*, 9 janvier

en haute mer. L'habiter en mer contemporain est aujourd'hui un champ de recherche largement inexploré.

« La mer ne trouve pas sa place, à part entière, dans le discours des géographes », regrette M. Roux. « Réservée au seul domaine du spécialiste, elle n'est pas intégrée dans les grandes fresques régionales ou générales » (1997, p. 83)<sup>14</sup>. Les géographes spécialistes de la mer ont privilégié les points de vue physique, géopolitique et économique, notamment à travers l'étude de la pêche et des transports. Pour tenter de cerner ce qu'est aujourd'hui la géographie de la mer en France, nous avons relevé les thèmes de recherches des 56 membres de la commission de la mer, de la côte et des îles du Comité national français de géographie<sup>15</sup> en 2015. La domination des géographes physiciens, et notamment des géomorphologues est très nette : sur les 53 membres de la commission dont les axes de recherches sont précisés, 20 poursuivent des travaux en géographie physique. La deuxième thématique de recherche la mieux représentée est l'approche environnementaliste, l'étude de la gestion de la nature littorale et de l'impact des aménagements concernant huit chercheurs. Les travaux en géographie économique et humaine de la mer sont menés par 22 chercheurs : six travaillent sur la pêche, 4 sur les ports de commerce et les échanges maritimes, 4 sur le tourisme, 3 sur les espaces insulaires et 5 sur d'autres thèmes. Cette commission de géographie de la mer, de la côte et des îles rassemble avant tout des chercheurs travaillant sur le littoral, la mer étant appréhendée du rivage. Ainsi, les chercheurs déclarant travailler sur le tourisme privilégient comme objet d'étude soit le tourisme de nature et la protection du littoral soit les ports de plaisance. La haute mer est présente dans les travaux sur les transports maritimes et la pêche, les espaces océaniques étant alors appréhendés d'un point de vue économique. GéoMonde, répertoire des géographes français établi par l'UMR Prodig<sup>16</sup>, fait apparaître les mêmes résultats : les chercheurs qui indiquent travailler sur la mer et les océans privilégient également les aspects physiques et environnementaux.

Certes, la commission de géographie de la mer ou le répertoire des géographes français ne rassemblent pas, loin de là, tous les géographes travaillant sur les espaces maritimes, mais l'étude des travaux de ses membres permet d'avoir une idée de ce que la notion de géographie

---

<sup>14</sup> Sur la place de la mer dans la géographie scolaire et universitaire en France, cf. M. Roux, 1997 chap. III Les mers, des espaces a-géographiques, p.83-112

<sup>15</sup> Site <http://cnfg.univ-paris1.fr> consulté en avril 2015. En septembre 2019, la commission de la mer, des côtes et des îles ne comprend plus que 5 membres : l'un travaille sur le transport maritime, et les quatre autres sur les aspects physiques et environnementaux des littoraux. (source : <http://www.cnfg.fr/commissions/mers-cotes-et-iles>)

<sup>16</sup> UMR Prodig. Site [geomonde.univ-paris1.fr](http://geomonde.univ-paris1.fr) consulté en mai 2015

de la mer recouvre aujourd'hui en France, à savoir la domination de la géographie physique et, en géographie humaine, la place prépondérante accordée aux activités économiques que sont la pêche et le commerce.

Depuis une vingtaine d'années, les travaux sur les espaces maritimes ont cependant connu un tournant important. Préfaçant en 1996 la publication des actes du colloque *La maritimité de cette fin du XXème siècle, quelle signification ?*<sup>17</sup>, P. Claval soulignait alors que « la 'matière' maritime dans ses composantes sociales et culturelles occupe désormais une place primordiale sur le devant de la scène, à la fois au niveau des pratiques et des images, de la constitution des identités contemporaines et de la recherche qui s'attache à comprendre cet ensemble complexe de faits sociaux lié à la présence de la mer et à l'étendue des rivages » (1996, p. 11). Le néologisme 'maritimité' qui apparaît au début des années 1990<sup>18</sup> désigne les liens entre les sociétés humaines et la mer et le littoral. Il permet de saisir « l'ensemble des expressions possibles qui traduisent à terre, le lien privilégié entre un espace spécifique – l'océan – et des individus » selon l'historien Alain Cabantous (1996, p. 62) ou encore « la variété des façons de s'approprier la mer, en insistant sur celles qui s'inscrivent dans le registre des préférences, des images, des représentations collectives » (Péron, 1996, p. 14). Lors du colloque sur la maritimité, qui rassemble en 1991 des historiens, des géographes, des anthropologues ainsi que des juristes, les communications portent sur le sens de la mer, l'insularité, le cadre juridique de la maritimité, la maritimité urbaine ou encore le tourisme. Selon P. Claval, ces travaux montrent que le rapport à la mer, « autrefois réservé aux groupes qui vivaient de l'exploitation des ressources présentes sur les côtes et au large » a évolué. Désormais « les nouvelles formes de la maritimité expriment des choix et la possibilité pour des fractions désormais importantes de la population, d'élire un style de vie et de le pratiquer » (1996, p. 333). Les réflexions sur la maritimité se sont ensuite poursuivies : en 1996, un colloque se déroule à Brest sur le thème « la Ville maritime. Temps, espaces et représentations ». Quatre ans après, en 2000, la même ville accueille un colloque sur le patrimoine maritime, ces deux manifestations étant organisées par le laboratoire Géolittomer de l'Université de Bretagne Occidentale.

---

<sup>17</sup> *La maritimité aujourd'hui*, sous la direction de F. Péron et J. Rieucan, Paris, L'Harmattan, 1996, 336 p.

<sup>18</sup> L'année précédant le colloque sur la maritimité, ce concept avait été développé lors des rencontres sur « Le Languedoc, le Roussillon et la mer. Des origines à la fin du XIXème » organisées à Sète en 1990. Cf Rieucan, Jean et Cholvy, Gérard, dir. (1992) *Le Languedoc, le Roussillon et la mer. Des origines à la fin du XXe siècle*. Paris, L'Harmattan, 2 vol., 312 p. et 412 p.

La mer ne se réduit plus, dans les contributions scientifiques, à un espace de travail mais est également considérée comme un décor propice à la contemplation et comme un espace de récréation. L'ouvrage de l'historien A. Corbin, *Le territoire du vide. L'occident et le désir du rivage* (1988) est précurseur, qui analyse l'émergence entre 1750 et 1840 de nouveaux regards sur le littoral. Alors qu'auparavant, l'océan n'inspirait que crainte et répulsion, les populations urbaines vont peu à peu considérer les rivages comme un spectacle offert à la contemplation esthétique et un décor pour les activités récréatives. En géographie, Michel Roux notamment s'est intéressé aux représentations des espaces maritimes. Dans son ouvrage *L'Imaginaire marin des Français* (1997), il analyse les mythes et géographies de la mer à partir de multiples sources, notamment les politiques navales menées en France depuis la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, les œuvres littéraires (Victor Hugo, Pierre Loti, Joseph Conrad, Jules Verne etc), les travaux en sciences humaines et sociales et les manuels scolaires ou encore le traitement médiatique de la course au large. Il poursuit son analyse de l'imaginaire spatial dans *Géographie et complexité* (1999) en développant, entre autres, l'exemple de la navigation de plaisance.

Parallèlement à ces analyses sur l'imaginaire maritime, des travaux sont également menés sur la mer comme espace de loisir. Une recherche effectuée en décembre 2018 sur les mots clés Navigation à voile - Navigation de plaisance - Yachting - Voiliers dans le catalogue des thèses<sup>19</sup> fait ressortir que la plaisance est un sujet de recherche dans différentes disciplines, en sciences humaines et sociales, en sciences économiques et juridiques mais aussi en médecine ou pharmacie. Dans ces deux dernières disciplines, la mer est considérée comme un espace de vie autarcique où l'homme ne peut compter que sur lui-même pour se soigner<sup>20</sup>.

En sciences humaines, c'est en géographie, en sociologie et en STAPS que les travaux sur la plaisance sont les plus nombreux. En histoire, deux doctorats, soutenus à l'Université de la Rochelle, portent sur la plaisance : celui de D. Charles<sup>21</sup> (soutenu en 2003) sur les interactions entre innovations techniques et évolution des mentalités à partir de l'exemple du

---

<sup>19</sup> site [www.theses.fr](http://www.theses.fr), consulté en décembre 2018.

<sup>20</sup> La thèse de chirurgie dentaire de F. Brechoteau porte ainsi sur *Les navigateurs hauturiers face aux problèmes de l'urgence bucco-dentaire* (Bordeaux, 1991) ; en pharmacie I. Mallet prodigue des *Conseils de soins, d'hygiène et de sécurité pour voguer de ses propres voiles* (Bordeaux 1991), tandis que G. Dolivet présente un travail sur les *Aspects médicaux de la préparation des plaisanciers hauturiers* (Thèse de médecine, Brest, 2008). *Le sommeil en conditions extrêmes, à propos de la navigation en solitaire* a retenu l'attention d'E. Maillot (1997).

<sup>21</sup> Charles D., 2003, *De l'histoire du yachting comme modèle fonctionnel du progrès*, Thèse d'histoire sous la direction de M. Acerra, Université de la Rochelle, 261 p.

yachting, et celui de Marie Dussier<sup>22</sup> (2015) sur l'évolution de la plaisance à La Rochelle. En ethnologie, une thèse porte sur la plaisance, celle de Stéphanie Brulé-Josso, soutenue en 2010. Dans son doctorat, intitulé *L'habitation du voilier de plaisance en croisière familiale : anthropologie d'un espace et des gouvernementalités en jeu* »<sup>23</sup>, S. Brulé-Josso retrace l'évolution de la plaisance côtière et des aménagements intérieurs des voiliers depuis le XIX<sup>ème</sup> siècle. Depuis le début des années 1990, huit doctorats de géographie ont porté sur la navigation de plaisance analysée à partir de deux angles principaux : les zones de navigation côtière ainsi que les aménagements portuaires et leurs impacts, économique ou écologique<sup>24</sup>. En 2010, le travail de Camille Parrain rompt avec ces deux approches et s'intéresse à la croisière hauturière et notamment à la territorialisation des espaces océaniques<sup>25</sup>. Les thèses de droit<sup>26</sup> ou de gestion<sup>27</sup> portant sur la plaisance privilégient également pour l'essentiel l'étude des infrastructures portuaires. Quant aux chercheurs en sociologie ou en STAPS, ils se sont davantage intéressés aux catégories socio-professionnelles pratiquant la voile, Pierre Falt, en 1981, étant un des premiers à proposer une étude des usages sociaux de la croisière. Ce champ de recherches est ensuite exploré par d'autres, C. Sardou<sup>28</sup> (1996), T. Michot<sup>29</sup>

---

<sup>22</sup> Dussier M., *La Rochelle, capitale de la plaisance en Charentes-Maritimes : étude sur l'évolution d'un loisir nautique et de ses aménagements urbano-portuaires* sous la direction de [Bruno Marnot - La Rochelle](#) Histoire et civilisations soutenue le 08-07-2015.

<sup>23</sup> Brulé-Josso S., 2010, *L'habitation du voilier de plaisance en croisière familiale – Anthropologie d'un espace et des gouvernementalités en jeu*, Thèse d'ethnologie sous la dir de J.F. Simon, CRBC, Université de Bretagne occidentale, Brest, 1 150 p.

<sup>24</sup> En 2003, D. Retière a soutenu une étude comparative sur deux bassins de plaisance, en Bretagne et dans le Solent en Grande Bretagne. La thèse d'E. Sonnic (2006) porte sur les espaces de pratiques des plaisanciers, associant une partie terrestre et un versant maritime et I. Peuziat (2006) s'intéresse à la navigation de plaisance dans l'archipel des Glénans. N. Bernard (1993) s'est penché sur la façon dont les ports de plaisance structuraient le littoral finistérien, J. Lageiste (1994) a analysé le lien entre ports de plaisance et développement touristique en Bretagne. La thèse de C. Clerc-Giraud (1999) porte sur les ports de plaisance sur le littoral de la Provence Côte d'Azur et celle d'Ariane Provost (2010) aborde la reconversion des ports français à la plaisance.

<sup>25</sup> Parrain C., 2010, *Territorialisation des espaces océaniques hauturiers. L'apport de la navigation à voile dans l'Océan Atlantique*. Thèse de doctorat de géographie soutenue à la Rochelle sous la direction de Louis Marrou.

<sup>26</sup> Guillon Cottard I., 1997, *Les ports de plaisance et leur impact sur l'environnement maritime et terrestre*, Thèse de droit public sous la direction d'H. Augier, Aix-Marseille III, 486 p. ; Mba Nze J., 2008, *Les ports de plaisance : entre protection de l'environnement et rentabilité*, Thèse de droit sous la direction de J.M.Rainaud, Université de Nice, 349 p.

<sup>27</sup> Bo D., 2006, *La gouvernance des partenariats public-privé : exemple des ports de plaisance français*, thèse de gestion sous la direction de Spindler J. et Teller R., Université de Nice, 262 p.

<sup>28</sup> Sardou C., 1996, *Les déterminants de la pratique du loisir sportif. Le cas de la plaisance maritime à Marseille*, Thèse de sociologie, EHESS, 1996

<sup>29</sup> Michot T., *Contribution à la compréhension et à l'analyse des pratiques nautiques sur le bassin d'Arcachon*, Thèse de STAPS, Université de Paris-Orsay, 610 p.



(1999), C. Creac'h<sup>30</sup> (2003), etc. ...

En 2005, l'ouvrage *Le Nautisme, Acteurs, pratiques et territoires*, publié sous la direction de N. Bernard<sup>31</sup> rassemble des contributions de géographes, économistes et sociologues. La navigation de plaisance est alors abordée à partir de thèmes proches de ceux que nous avons relevés dans les thèses, à savoir les bassins de navigation, les loisirs nautiques (navigation sur de vieux gréements, pratique du surf, la navigation en eau vive etc), les infrastructures portuaires et leurs impacts économiques et écologiques. Dans cet ouvrage collectif rassemblant vingt contributions, seule celle de Jérôme Lageiste « *La circumnavigation de plaisance : voyage d'aventure, source de représentation et modèle de loisir* » aborde la plaisance hauturière.

Comme en témoignent ces thèses et travaux, la plaisance est certes devenue un objet de recherche, mais les travaux privilégient l'étude des infrastructures portuaires et la navigation côtière, la zone géographique étudiée étant le plus souvent circonscrite à un bassin précis. La navigation hauturière est rarement prise en compte, et lorsqu'elle l'est, elle est bien souvent réduite à un projet, un rêve. Le large est considéré comme un espace imaginé mais non fréquenté. Ainsi, selon P. Falt, « le bateau conjugue l'intensité du moment et le rêve sans cesse renouvelé, et bien souvent jamais réalisé, du projet. 80% des pratiquants aimeraient partir pour une circumnavigation. Ce chiffre considérable exprime bien la dynamique de l'évasion, du départ dans l'imaginaire du plaisancier » (Falt, 1981, p. 267). Dans un article intitulé *Les navigateurs circumterrestres au départ des ports de plaisance languedociens*, Jean Rieucou (1992) limite son analyse à la présentation des navigateurs mythiques (Moitessier, Tabarly...) et aux candidats à une navigation hauturière : il aborde les motivations, la construction et la préparation du bateau, la question du financement du voyage ... mais malgré le titre de l'article, la navigation hauturière elle-même est absente. « Combien prendront la haute mer, combien traverseront l'Atlantique ? » s'interroge J. Rieucou (1992, p. 264), laissant ainsi entendre par cette interrogation, à laquelle il ne répond pas, que les espaces hauturiers ont pour fonction première de nourrir les imaginaires, d'être habités par le pouvoir du rêve et non par la présence physique des habitants. Le grand large est réduit à un

---

<sup>30</sup> Créac'h Cécile, *Les usages sociaux des voiliers : enjeux culturels des modes d'appropriation de la navigation*, Thèse de doctorat en droit et sciences sociales, sous dir. JM Faure, Nantes, Septembre 2003, 405 p.

<sup>31</sup> Bernard N. (sous dir.), 2005, *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires*, Presses Universitaires de Rennes, 332 p.

espace imaginé presque irréel, les navigations de plaisance hauturières se résumant à des possibles, fantasmés mais non réalisés voire irréalisables.

Cependant, quelques-uns partent. Ils sont alors présentés comme des aventuriers à la recherche de l'exploit sportif n'hésitant pas à affronter le danger et prendre des risques. Dans son article sur les circumnavigations de plaisance, J. Lageiste s'attache avant tout aux premiers tours du monde à la voile, notamment celui de J. Slocum à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle et de A. Gerbault dans l'entre deux guerres. Ces circumnavigateurs sont décrits comme de « véritables aventuriers » (Lageiste, 2005, p. 62) menant « une vie errante dans des conditions très spartiates » (*idem*, p. 63). Et lorsque J. Lageiste s'intéresse à des navigations contemporaines, c'est qu'elles ont comme décor des lieux « à caractères inédits » (*idem*, p. 66), comme la croisière en Alaska de Michelle Demai au début des années 2000. Pour l'ethnologue Jean Griffet, les grandes croisières relèvent également de l'aventure, comme l'indique clairement le titre de son ouvrage *Aventures marines* qui s'attache « aux récits d'aventures vécues, qui se déroulent sur les mers, sous la surface des eaux, ou dans les îles » (Griffet, 1995, p. 7). Et les plaisanciers cités sont pour l'essentiel les mêmes que ceux mentionnés par J. Lageiste, c'est-à-dire les pionniers naviguant le plus souvent en solitaire, Le Toumelin et Bardiaux, mais surtout Alain Gerbault et Bernard Moitessier.

Les très rares articles de chercheurs francophones qui portent sur la vie au large sur un voilier sont centrés sur les pionniers de la navigation hauturière ou encore sur les sportifs qui s'affrontent lors de courses océaniques<sup>32</sup>. **Nous souhaiterions aborder la grande croisière sous un autre angle que celui qui a prévalu jusqu'alors et privilégier l'aspect plaisance de ces navigations. L'habiter en mer est aujourd'hui choisi par des individus anonymes et qui cherchent non pas l'exploit mais tout simplement un mode de vie qui corresponde à leurs désirs et aspirations, et qui s'inscrit plus souvent dans la routine que dans l'exceptionnel.**

Nous avons connaissance de quelques rares travaux sur les plaisanciers au long cours, publiés par des sociologues anglophones. J. Macbeth, enseignant chercheur à l'université de Murdoch (Australie) s'est intéressé à la *subculture* des plaisanciers étudiés en tant que groupe homogène (1995) ainsi qu'à l'utopie dont serait porteur ce choix de vie (2000). Il dirigea la thèse de G.R. Jennings (1999) qui propose une approche ethnographique du voyage à travers

---

<sup>32</sup> sur les compétitions en mer cf Bernad N., 2014, « Les courses au large. Défis océaniques, marqueurs territoriaux » in A. Miossec (sous dir.), *Géographie des mers et des océans*, PUR, p.205-225

l'exemple de ces habitants de la mer. Les motivations des plaisanciers, et notamment la recherche d'une meilleure qualité de vie, sont au cœur des travaux des chercheurs états-uniens, CM Lusby et S. Anderson (2008, 2015). Dans ces travaux, la dimension géographique est absente. Travailler sur les plaisanciers au long cours est une piste qui paraît riche d'enseignements pour alimenter les réflexions sur l'habiter.

### **Les plaisanciers au long cours : approche méthodologique**

L'habiter en mer des marins, professionnels ou plaisanciers, est un champ de recherche qui reste à explorer. En anthropologie<sup>33</sup> ou en histoire<sup>34</sup>, un certain nombre de travaux abordent la vie à bord des navires de travail, des bateaux de pêche aux navires de la Royale ou armés à la course. Ces recherches, qui se focalisent sur les travailleurs de la mer, privilégient les aspects historiques ou 'traditionnels' et ne prennent pas en compte les dynamiques contemporaines.

Il existe de nombreux récits de vie écrits par des marins embarqués, à la pêche ou au commerce, **mais le quotidien en mer aujourd'hui des marins professionnels est absent des interrogations scientifiques**. Dans le cadre de mes recherches sur la vie quotidienne des marins pêcheurs<sup>35</sup>, je n'ai eu connaissance que de très rares travaux universitaires sur la question<sup>36</sup>. L'habiter en mer des marins de commerce est également un objet de recherche marginale. Abordé à la fin des années 1990 par l'ethnologue M. Duval<sup>37</sup>, le quotidien des

---

<sup>33</sup> cf. la revue *Le chasse-marée* ainsi que les travaux des membres du Centre d'ethno-technologie en milieux aquatiques (CETMA) – Anthropologie maritime, par ex :

- *Anthropologie maritime : Les hommes et leurs bateaux. Usages, appropriation, représentations*, Geistdoerfer A., Leblic I et Matras-Guin J. (sous dir.), Paris, CETMA, 1995, 255 p.

- *Anthropologie maritime : Statuts et fonctions des femmes dans les communautés maritimes et fluviales*, Geistdoerfer A., Leblic I et Matras-Guin J. (sous dir.), Paris, CETMA, 1992, 207 p.

- *Anthropologie maritime : Histoire des pêcheurs... Histoire de pêcheurs*. Les sources historiques en anthropologie maritime, Coutancier B., Geistdoerfer A., Leblic I et Matras-Guin J. (sous dir.), Paris, CETMA, 1988, 139 p.

<sup>34</sup> Cf. entre autres les travaux de A. Lespagnol, F. Chappé, G. le Bouédec, A. Cabantous.

<sup>35</sup> A. Gaugue, *Affronter la mer. Marins-pêcheurs au XXe siècle*, Hachette, collection La vie quotidienne, 2003, 261 p.

<sup>36</sup> Les travaux universitaires sur l'habiter en mer aujourd'hui des marins pêcheurs sont les suivants : Bouvet Yvonne, *La grande pêche malouine – Une campagne à bord du Capitaine Pleven II en 1988*, Maîtrise de géographie, Université de Nantes, sous la direction de Jean Chaussade, 1988, 140 p.

Goalabre F., *La vie des hommes à bord d'un chalutier concarnois : leur organisation sociale et spatiale*, Maîtrise en ethnologie, Université de Brest, 1993, 112 p.

Pencalet-Kerivel F, 2006, *Les « Mauritanien » 1945-1990 : les pêcheurs langoustiers bretons dans un monde en mutation*, Doctorat en histoire, Université de Bretagne-Sud., 819 p.

<sup>37</sup> *Ni morts, ni vivants : marins ! Pour une ethnologie du huis clos*, PUF, 1998

marins de commerce est étudié par la sociologue Claire Flecher<sup>38</sup>, dans le cadre de son doctorat, ainsi que par le géographe Guy Baron qui analyse l'habiter en mer des marins de commerce à l'heure de la mondialisation<sup>39</sup>.

« Il y a deux sortes de gens », chante Jacques Brel. « Il y a les vivants. Et ceux qui sont en mer »<sup>40</sup>. « Ceux qui sont en mer » y ont d'abord été par nécessité, pour gagner leur vie. Mais depuis le XIX<sup>ème</sup> siècle, de nouveaux habitants de la mer sont apparus, qui ont fait le choix de quitter la terre et de vivre en mer pour le plaisir.

Ce travail sur l'habiter en mer place l'habitant au cœur de l'analyse. A partir d'une interrogation d'André Malraux dans ses *Antimémoires* - « Que m'importe ce qui n'importe que moi ? » - O. Lazzarotti s'interroge : « A quelle condition un itinéraire, toujours singulier, peut-il concerner le plus grand nombre ? » (2006 a, p. 232). Partir des singularités est une manière d'appréhender le collectif, car « être singulier ce n'est qu'être porteur, selon ses propres modalités, de traits universels, partagés par l'ensemble de l'humanité et, d'une certaine manière, accessibles à tous » (*idem*, p. 233).

Considérer l'individu comme « pivot essentiel de nos analyses géographiques » permet, selon M. Lussault, de « débusquer la spatialité dans ses formes les moins habituellement travaillées par les géographes » (2000, p.18). Ecouter l'habitant lorsqu'il se décrit dans ses activités routinières permet de saisir les pratiques courantes et les représentations qui y sont attachées, celles qui le plus souvent ne retiennent guère l'attention des chercheurs ou des habitants eux-mêmes. En analysant les itinéraires de vie des plaisanciers au long cours, leurs pratiques,

---

<sup>38</sup> Flecher C., *Navigations humaines au gré du flux mondialisé : le travail des marins des commerce sur les navires français de nos jours*, sous la direction de Patrick Cingolani, Université Paris X, soutenue le 02 octobre 2015.

<sup>39</sup> Baron G. 2011, « Equipages, gens de mer : habiter des navires aux défis des identités », in Lazzarotti O. et Olagnier P.J. (sous dir.), *L'identité, entre ineffable et effroyable*, pp.113-124, A. Colin/ Recherches

Baron G., 2012, « Habiter les navires, habiter la mobilité », in Frelat-Kahn Brigitte et Lazzarotti Olivier (sous dir.), *Habiter, vers un nouveau concept ?*, Armand Colin, p. 211-226 A. Colin

Baron G., 2013, « Habiter la haute mer, marins au commerce international », *Bulletin de l'Association des géographes français*, Vol. 90, n<sup>o</sup>. 4, 2013, p.p.521-536.

Baron G., 2014, *Habiter les navires au long cours, avant-poste de la mondialisation*,

Géoconfluences, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/oceans-et-mondialisation>. consulté en mai 2015

Baron G.(2014), «Vivre la mer et gens de mer : habiter et travailler sur la mer » in Meur-Ferenc C., Deboudt P, Morel V. (dir.), *Géographie des mers et océans – Capes et agrégation Histoire et géographie*, SEDES-A.Colin

<sup>40</sup> Le chanteur – navigateur paraphrase la citation datant de l'antiquité : « *Il y a trois sortes d'hommes : les vivants, les morts, et ceux qui vont sur la mer.* » Souvent attribuée à Platon ou Aristote, cette phrase a vraisemblablement été formulée par Anacharsis.

ordinaires ou extraordinaires, leurs représentations du monde et leurs rapports aux lieux, nous avons tenté de cerner leur mode d'habiter.

Les manières d'habiter peuvent évoluer au cours d'une vie, selon notre situation familiale (célibataire ou en couple, avec ou sans enfants) ou professionnelle (actif ou non) et ces dynamiques relèvent de décisions individuelles. Pour insister sur l'autonomisation des habitants, Levy et Thibault préfèrent, « à la notion de 'cycle de vie', celle de *parcours biographique*. En effet, il apparaît de plus en plus discutable de considérer comme un référent intangible une succession de séquences «normales», qui imposeraient leurs conséquences à l'ensemble des programmes d'activité des individus » (2004, p. 8). Au sein de parcours biographiques singuliers, j'ai retenu le temps de la grande croisière, tranche de vie caractérisée par un changement d'habiter. Si l'épaisseur temporelle de cette tranche de vie, est variable selon les plaisanciers - d'une année à une grande partie de la vie d'adulte -, elle correspond dans tous les cas à un désir de changer d'habiter, à une nouvelle manière d'habiter le monde.

Ce travail s'appuie sur un corpus de 142 habitants adultes ayant effectué une grande croisière d'un an ou plus depuis 1950, date à laquelle l'habiter en mer pour le plaisir commence à se diffuser et n'est plus seulement pratiqué par l'élite fortunée ou quelques aventuriers. Cependant, j'ai également analysé une dizaine de grandes croisières ayant eu lieu entre la fin du XIX<sup>ème</sup> et les années 1940 pour mieux comprendre la genèse de cette pratique et son évolution.

Seuls les voyages maritimes d'un an ou plus ont été pris en compte. Une année est un temps de coupure souvent envisagé par les candidats au grand voyage, cette durée étant acceptée par les entreprises, encadrée par la législation et respectant les rythmes scolaires : en France, l'inscription au CNED, permettant aux enfants de poursuivre leur scolarité par correspondance, se fait pour une année complète. Par ailleurs, cette durée permet, si l'équipage le souhaite, de naviguer loin. En un an de navigation un tour du monde, certes rapide, est envisageable. Dans le cas de navigations de plus courte durée, les itinéraires possibles se trouvent réduits, alors que lors d'une navigation d'une année ou plus, le plaisancier a le monde à sa portée. A quelques exceptions près, mon corpus est constitué de plaisanciers français qui démarrent leurs croisières à partir de ports situés en métropole. Dès lors, une majorité d'entre eux empruntent, à la même saison, des routes similaires.

Ce corpus a été constitué à partir d'entretiens et de récits autobiographiques publiés ou consultés sur internet<sup>41</sup>. De nombreux récits autobiographiques de grande croisière ont été publiés par des maisons d'édition spécialisées dans l'aventure marine (Loisirs Nautiques, L'ancre de marine) ou dans des collections dédiées à ce type de récits (Collection Mer - Arthaud, Bibliothèque de la mer - Ouest France, Voiles – Gallimard). Les grands noms de la plaisance hauturière ont ainsi publié le récit de leurs pérégrinations maritimes, des pionniers de la plaisance hauturière (J. Slocum à la fin du XIX<sup>ème</sup>, L. Bernicot, E. Maillart ou A. Gerbault dans l'entre-deux guerres) aux plaisanciers des années 1950 à 1970 : Annie van de Wiele, M. Bardiaux, B. Moitessier, G. Janichon etc.

La consultation de revues spécialisées, de blogs et de sites dédiés à la grande plaisance m'a permis de constituer un corpus de récits de vie de plaisanciers contemporains du début du XXI<sup>ème</sup> siècle. J'ai eu recours à la presse spécialisée, notamment la revue *Voiles et Voiliers* dans laquelle paraît régulièrement des récits de grande navigation. J'ai consulté l'ensemble des articles de cette revue abordant la grande croisière, depuis les premiers numéros (1971) jusqu'à 2017. Un grand nombre de plaisanciers au long cours mettent en ligne un journal de voyage, sur un blog personnel ou un site dédié à la grande plaisance. J'ai d'abord consulté les récits de grand voyage mis en ligne sur ces sites, notamment *Sail the world*, *Hisse et Ho* et *Bora-Bora*. Pour compléter ce premier échantillon, je me suis ensuite dirigée vers des blogs de navigateurs, d'abord ceux référencés par ces sites, puis d'autres, au hasard des navigations sur la toile.

A partir des années 2004-2005, je constitue un premier corpus de récits en ligne, que je consulte ensuite régulièrement. Si certaines croisières s'inscrivent dans une durée limitée d'un à deux ans, d'autres se poursuivent sur plus de 10 ans. Je suis ainsi l'itinérance de ces plaisanciers d'année en année. En 2015, j'ajoute à ce corpus initial une dizaine de récits de voyage qui démarre à cette époque, de façon à repérer, s'il y en a, les évolutions des grandes croisières depuis le début des années 2000.

Internet est évidemment une source inépuisable ... Pourquoi travailler sur une centaine de parcours de vie et non pas 200 ou 500 ? J'ai arrêté de collecter des récits de vie lorsque, à la lecture d'un nouveau texte, l'impression de déjà lu et connu dominait. Si chaque croisière hauturière est certes unique, il existe cependant de nombreuses similitudes de l'une à l'autre, des itinéraires suivis aux pratiques en escales et au quotidien en mer.

---

<sup>41</sup> Sur les 142 itinéraires de vie sur lesquels nous avons travaillé, 73 ont fait l'objet de publications, dans des ouvrages (17) ou dans des articles (56), 47 ont été consultés sur internet et 22 sont issus d'entretiens.

J'ai également mené une vingtaine d'entretiens auprès de plaisanciers au long cours. Je les ai rencontrés en France, lors d'un de leurs retours ponctuels durant le voyage ou à l'issue de leur itinérance maritime, ainsi qu'aux Canaries. Pour mieux saisir la réalité de la grande croisière, j'ai choisi d'interroger ces plaisanciers en chemin dans un des plus grands ports d'escale, Las Palmas, aux Canaries : situé sur la route Europe-Antilles, ce port accueille les plaisanciers avant la traversée de l'Atlantique, qui s'effectue en novembre-décembre, lorsque les alizés sont établis. C'est au mois de novembre que j'ai effectué un séjour à Las Palmas, période où les plaisanciers se rassemblent avant le grand départ. Mes dates de terrain à Las Palmas coïncidaient avec la présence de l'ARC – *Atlantic Rally for Cruisers*, transat organisée qui, en 2008, a rassemblé 210 voiliers. Lors de ce séjour aux Canaries, j'étais hébergée sur un voilier voyageur, résidence d'amis plaisanciers au long cours, alors en escale à la marina de Puerto de Mogán. J'ai ainsi pu partager cet autre quotidien des habitants de la mer et observer au plus près leurs pratiques en escales, le déroulement de la vie à bord d'un voilier de 10 mètres, les modes de sociabilité entre plaisanciers en itinérance ou encore les manières de préparer et d'appréhender la traversée de l'Atlantique.

La particularité de mon travail est de prendre comme objet des parcours d'habitants sur une longue durée, plusieurs années parfois même des décennies. L'habiter en mer n'est pas seulement ponctuel mais peut être également continu et récurrent ; certains plaisanciers sont itinérants durant une grande partie de leur vie et d'autres alternent entre mer et terre, effectuant ainsi plusieurs grands voyages entrecoupés de périodes à terre. Le choix de la longue croisière doit être replacé et analysé à l'échelle sinon d'une vie, du moins de longues périodes. Ce sont ces chemins d'habitants s'inscrivant dans la durée qui ont retenu mon attention. J'ai dès lors exclu ce qui ne relevait que du temps court, du moment : dans les revues ou les sites consultés, j'ai éliminé le récit isolé de l'escale ou de la navigation lorsque je n'avais pas connaissance de l'ensemble de l'itinérance.

Appréhender des parcours de vie d'habitants en chemin nécessite d'effectuer une veille documentaire régulière. J'ai suivi la trace de ces habitants en consultant régulièrement les blogs et autres sites dédiés au grand voyage et en échangeant par mails ou via les réseaux sociaux, notamment Facebook, avec les plaisanciers que je connaissais. Si certains des habitants constituant mon corpus ont aujourd'hui achevé leur voyage maritime, d'autres sont toujours en chemin. Quelques-uns ont également disparu, au moins virtuellement : ils ne mettent plus leur blog à jour ou restent silencieux sur les réseaux sociaux et autres forums.

Lors du dépouillement de ces récits de vie, j'ai été particulièrement attentive à trois thématiques :

- Habiter en itinérant : pour étudier l'itinérance maritime comme mode d'habiter, j'ai relevé les éléments renseignant sur les motivations conduisant à choisir un habiter itinérant, les compétences et expériences mobilitaires antérieures à la grande croisière, et les temps et lieux de l'habiter en mer à savoir la durée des voyages maritimes et leur éventuelle récurrence. J'ai également recensé les zones de navigations et les itinéraires suivis en m'interrogeant sur les logiques qui prévalent dans le choix des lieux de navigation et des escales et sur le rythme qui s'instaure entre vie à terre et en mer au cours de la croisière.

- Habiter l'escale : pour cette thématique, j'ai consigné les informations détaillant les pratiques et manières de faire lors des escales : que font les plaisanciers, comment le font-ils et où le font-ils, les pratiques ne pouvant s'appréhender indépendamment des lieux où elles se déroulent. J'ai également recensé les réflexions des plaisanciers informant sur la manière dont ils percevaient le lieu et s'y sentaient / situaient.

- Habiter au large : les témoignages retenus pour saisir la vie en mer abordent l'organisation de la vie à bord et les pratiques au large - ce qui change ou ne change pas quand on habite non plus à terre mais en mer. Les passages concernant les savoirs naviguer et la perception des espaces maritimes et leur différenciation ont également retenu mon attention.

Ma grille d'entretien reprenait ces trois thématiques principales, tout en me permettant d'approfondir un certain nombre de choses. En moyenne, je me suis entretenue avec mes interlocuteurs entre 1 heure et 3 heures, parfois en plusieurs séances. La question « Qu'est-ce qui change et qui ne change pas lorsqu'on devient un habitant de la mer en itinérance ? » servait de fil rouge au cours de ces rencontres. J'ai interrogé longuement les plaisanciers notamment sur leur manière d'habiter l'escale et le large, sur les pratiques et manière de faire en mer et à terre et sur les liens qu'ils tissaient avec les lieux, maritimes ou terrestres.

Les témoignages publiés par un éditeur, recueillis lors d'un entretien ou mis en ligne sur un blog relèvent tous du récit de vie, mais ne peuvent cependant être traités de la même façon. Lors d'un entretien, c'est l'enquêteur qui, par ses questions, oriente en grande partie le récit de vie et conduit la personne interrogée à développer des points qui intéressent la problématique du chercheur alors qu'ils peuvent paraître secondaires aux yeux de l'enquêté. Se raconter, dans un livre, un article ou un blog, relève d'une démarche uniquement



personnelle et la construction du récit de vie reflète alors d'abord les préoccupations et les centres d'intérêts de l'auteur... même si, dans le cas de publications, l'éditeur est en mesure d'intervenir sur le manuscrit. Les ouvrages publiés se caractérisent – du moins la majorité d'entre eux – par la qualité de l'écriture et l'originalité de la navigation. La majorité des pionniers – et pionnières - de la croisière hauturière, ont publié le récit de leur grande croisière, J. Slocum, A. Gerbault, A. van de Wiele, J. Y. Le Toumelin, M. Bardiaux, B. Moitessier, G. Janichon et J. Poncet etc. Ces témoignages sont ceux d'hommes et de femmes qui ont défriché les océans et prouvé qu'à bord d'un voilier de plaisance on pouvait effectuer le tour du monde, en franchissant le cap Horn ou le passage du Nord-ouest ou encore en naviguant au sud des 50èmes. Ces hommes et femmes, refusant une vie terrestre et sédentaire ont également inventé une nouvelle manière d'habiter fondée sur la recherche du bien être et du plaisir, de la découverte des autres et de la sociabilité entre soi.

Aujourd'hui, la conquête plaisancière des océans est achevée et habiter la mer est devenu un mode de vie partagé par quelques milliers d'anonymes ; les témoignages de ces habitants sont nombreux sur les blogs et sites dédiés au grand voyage. Ecrits au cours du voyage, ces récits de vie s'adressent tout autant aux amis et familles restés à terre qu'aux lecteurs inconnus et contiennent des textes, images et vidéos ainsi que des liens vers d'autres sites utiles, sites de navigateurs amis ou sites techniques sur la grande croisière. Ils permettent de donner des nouvelles et de rassurer les proches mais aussi parfois de se valoriser en décrivant un quotidien enchanteur, loin des contraintes terrestres. Ils ont également pour objectif de fournir des informations pratiques aux autres plaisanciers. Ces blogs, décrivant les itinéraires suivis et les escales effectuées, informent le chercheur sur la carte d'identités de ces plaisanciers. S'attachant également aux détails, des vêtements portés aux menus du bord, ces témoignages offrent aussi au chercheur la possibilité d'avoir accès à un moment de vie, à un instantané de pratiques, de représentations, d'images.

Les récits de vie sont des témoignages nécessairement incomplets et partiels. Travailler sur des itinéraires de vie d'habitant d'aujourd'hui, c'est n'avoir accès qu'à une partie de l'histoire, et ne pas connaître la suite voire la fin. J'ai élaboré des statistiques en m'interrogeant notamment sur le nombre d'années que duraient les grandes croisières ... mais les chiffres obtenus n'ont de sens que pour ceux qui ont fini leur itinérance maritime. De même, j'ai différencié les plaisanciers qui avaient fait une seule grande croisière de ceux qui en effectuaient plusieurs au cours de leur vie ... là encore, les résultats ne sont valables qu'à un moment précis car l'individu ayant achevé un grand voyage repartira peut-être un jour. Les

itinéraires de vie s'élaborent bien évidemment en continu et les données chiffrées, certes nécessaires, ne peuvent rendre compte de ces vies en cours.

Par ailleurs, tout récit de soi est nécessairement incomplet et partial. On peut reprocher aux plaisanciers se racontant de se survaloriser et de passer sous silence les craintes, les doutes, les difficultés pour ne mentionner que les bons moments. Cependant, « ce que les acteurs disent de leur pratique spatiale et des espaces n'a pas à être démasqué, débarrassé d'une quelconque charge de mensonge, lavé de la souillure de la subjectivité, mais forme un matériau signifiant à prendre au pied de la lettre » (Lussault, 2000, p.29). Par ailleurs, ces récits de vie, qu'ils soient recueillis lors d'entretiens ou postés sur un blog, reflètent l'état d'esprit de l'habitant à l'instant où il se raconte et les témoignages diffèrent selon les moments où ils sont écrits ou recueillis. B. Lahire prend ainsi l'exemple du récit d'un individu sur sa vie conjugale qui « selon le moment dans le parcours où on le sollicite » peut produire des versions fort différentes, entre « période heureuse de mariage / période du divorce tourmenté / constitution enthousiaste d'un nouveau couple » (Lahire, 2001, p. 36). Il en est de même pour les plaisanciers au long cours : la vie au large n'est pas racontée de la même façon par un même individu selon que sa navigation s'est déroulée dans de bonnes conditions ou non. Dès lors, tout chercheur travaillant sur ces matériaux doit être attentif à éviter deux écueils : le « mythe ordinaire de l'identité personnelle invariable » et « l'empirisme radical qui ne saisirait plus qu'un poudroisement d'identités, de rôles, de comportements, d'actions et de réactions sans aucune sorte de liens entre eux » (Lahire, 2001, p.33).

Ce qui caractérise l'habiter en mer des plaisanciers au long cours est d'être un mode d'habiter :

- choisi et à visée récréative : les plaisanciers ne sont pas des militaires, des marins pêcheurs ou de commerce allant en mer pour gagner leur vie mais des individus ayant opté pour ce mode de vie et qui ont parfois construit leur projet des années avant de partir.
- impliquant une alternance, selon des temporalités et des rythmes propres à chaque équipage, entre deux milieux de vie fondamentalement distincts, à savoir la terre durant les escales et le large, lors des traversées.
- itinérant et polytopique : vivre sur son bateau, c'est avoir le monde à sa portée et donc un très grand choix de lieux à sa disposition. En grande croisière, c'est le monde qui, dans ses composantes maritimes et terrestres, est parcouru, pratiqué et rêvé – bref habiter - par les plaisanciers.

- permettant d'être chez soi et ailleurs : le voilier, tout à la fois moyen de transport et espace domestique, permet aux plaisanciers de voyager et découvrir le monde tout en offrant la sécurité de la maison familiale.

Les recherches actuelles sur la singularité des habitants s'interrogent sur la manière dont chacun articule emplacements et déplacements (Lazzarotti, 2019), liens et lieux (Levy 2004 et 2019). Une hypothèse de ce travail est que les plaisanciers au long cours conjuguent d'une manière propre à ce mode d'habiter, mobilité et immobilité, séjours et déplacements. Si les navigations relèvent d'une situation de mobilité, les escales ne sauraient être réduites à une situation d'immobilité car elles sont le moteur du voyage et rendent possible l'itinérance. Par ailleurs, que signifient déplacement et emplacement lorsqu'on se déplace avec sa maison ? Habiter un espace domestique mobile permet d'être chez soi ailleurs ce qui brouille les distinctions usuelles entre lieux de résidences principales et secondaires, ainsi qu'entre lieux familiers et étrangers. M. Lussault souligne que chaque habitant combine, « de manière complexe, des fractions d'espaces de taille variée », du domicile aux espaces de vacances et aux trajets « qui assurent la jonction entre tous ces fragments » (Lussault, 2019, p.22) Les plaisanciers au long cours habitent en même temps des fractions d'espaces familiers et inconnus, durant les escales et lors de leurs déplacements maritimes.

Dans *Echelles de l'habiter*, J. Levy et S. Thibault notent que « les déplacements sont inséparables des destinations » (Levy et Thibault, 2004, p.16). Ce qui ressort de l'étude des déplacements à terre ne se vérifie pas toujours dans le cas des itinérances maritimes. Parfois, comme à terre, une escale attendue justifie la route tracée ... mais déplacements et destinations s'articulent de bien d'autres façons. Tout autant que les escales, le déplacement est au cœur de ce mode de vie choisi par les plaisanciers parce qu'il permet d'habiter mers et océans à bord de son voilier. Dès lors, les espaces maritimes, où les plaisanciers déploient leur mobilité, ne peuvent-ils être considérés également comme des destinations ? Les navigations pratiquées par les plaisanciers au long cours relèvent de la logique traversière analysée par X. Bernier : « souvent comprise à tort comme une forme simple, voire neutre, d'intermédiarité » la fraction de la traversée « est trop souvent conçue comme un entre-deux interfacique entre un espace de départ et un espace d'arrivée, un entre-deux que les acteurs chercheraient à vider de sens et de substance en dehors des fonctions de connexion et de franchissement. La fraction de la traversée ne saurait exister seulement par défaut ; elle demeure un espace référent qui lie et met en cohérence l'espace du traverser ». (Bernier 2013 b, p. 10).

Itinérer dans le monde sur son voilier, ce n'est cependant pas seulement une manière particulière d'articuler mobilité et immobilité mais c'est, fondamentalement, changer d'habiter. L'enjeu de ce changement est existentiel et doit être envisagé comme une manière de se construire : habiter sur son voilier n'est pas une fantaisie de riches occidentaux mais un véritable projet de vie.

La première partie de ce travail est centrée sur l'itinérance maritime. Après avoir abordé la naissance et la diffusion de la grande croisière, ce texte analyse les motivations des candidats à la grande croisière aujourd'hui et les modes de réalisation du projet. Le dernier chapitre s'intéresse aux systèmes de mobilité itinérante à travers l'analyse des temps et des lieux de la grande croisière.

L'itinérance des plaisanciers au long cours les conduit à habiter de multiples lieux terrestres. La seconde partie de ce travail s'intéresse à ces habitants polytopiques qui naviguent d'escale en escale et - temporairement - y jettent leurs amarres. Dans un premier temps, je traite de la question du choix des lieux et de la durée de ces pauses terrestres. J'aborde ensuite l'étude des liens que les plaisanciers tissent avec ces lieux et qui s'expriment dans leurs pratiques et manières de faire ainsi que dans le regard qu'ils portent sur ces lieux et dans leur façon de s'y placer. Le troisième chapitre porte sur le monde vu de la mer et analyse les compétences mobilisées pour tenir dans l'itinérance maritime.

La troisième partie aborde le quotidien en mer. Après un premier chapitre consacré au voilier comme espace domestique et moyen de transport, la vie au large est appréhendée à partir des pratiques quotidiennes à bord et des savoirs géographiques mobilisés pour naviguer. Le dernier chapitre porte sur la façon dont les plaisanciers perçoivent et différencient les mers et océans qu'ils sillonnent.

**PREMIERE PARTIE**  
**ITINERANCES MARITIMES**

L'itinérance est une des manières récréatives d'habiter le monde et aujourd'hui, sur les mers ou les routes, des habitants renoncent à élire domicile dans un seul lieu et choisissent de sillonner durant plusieurs années, voire parfois la majorité de leur vie d'adulte, des terres inconnues en se déplaçant de halte en halte, d'escale en escale.

Certains de ces périples, à l'image du Grand Tour, relèvent du voyage initiatique et sont effectués par de jeunes adultes, entre la fin de leurs études et l'entrée dans la vie active, à l'image de ces tours du monde initiés par les backpackers australiens et néo-zélandais puis rejoints par les Européens et les Etats-uniens (Vacher, 2006 ; Le Bigot 2017). L'itinérance peut également être choisie au moment de la retraite : plusieurs milliers de retraités australiens font ainsi le tour de leur pays en camping-car et se déplacent en fonction des saisons pour profiter du climat le plus agréable, - au sud durant les mois de l'été austral et dans la zone tropicale durant l'hiver (Vacher, 2005). Des adultes en activité optent également pour cette manière d'habiter et partent un an, deux ans ou plus longtemps sur les routes, à pied ou à vélo, en voiture ou en train. Six millions de Nord-Américains – dont près de la moitié n'ont pas atteint l'âge de la retraite - ont comme espace domestique un camping-car (*Recreational vehicle*) et vivent sur la route (Forget, 2012). Certains s'établissent dans un même lieu et y restent plusieurs mois, alors que d'autres changent d'emplacement plusieurs fois par mois. Etre itinérant ne signifie pas toujours découvrir de nouveaux horizons et se confronter à l'altérité. La majorité des *Rvers* ou camping-caristes circulent entre les Etats-Unis et le Canada et très peu s'aventurent jusqu'au Mexique.

Les itinérances récréatives sont multiples : elles se déroulent à tout âge et peuvent s'inscrire sur une très longue période de la vie d'adulte. Chaque habitant construit son système d'itinérance en choisissant son ou ses moyens de transport, en définissant son chemin, ses lieux d'escale, la durée de son périple ou encore les espaces concernés, du territoire d'un Etat au monde. Parmi ces habitants, certains choisissent d'itinérer non pas sur terre mais en mer et élisent domicile sur un voilier de plaisance.

Combien sont-ils à parcourir les océans du globe pour leur seul plaisir ? Il est difficile de fournir des statistiques sur les grands voyages maritimes. Les seules enquêtes portant sur les longues navigations hauturières sont celles menées par Jimmy Cornell. Plaisancier au long cours – il a navigué plus de 20 ans autour du monde – J. Cornell est l'auteur d'ouvrages de références sur la grande croisière, qu'il s'agisse de guides comme *Routes de grande croisière* ou *Escales de grandes croisière* ou de récits plus autobiographiques comme *Une*

*passion pour la mer* ou *200 000 Miles. A life of adventures*. Il est par ailleurs le fondateur du premier rallye transatlantique, l'ARC *Atlantic Rallye Cruising* ainsi que l'initiateur, en décembre 2000, du site internet *noonsite*, rassemblant des informations pratiques sur les routes maritimes et les escales fréquentées par les circumnavigateurs. Pour connaître approximativement le nombre de navires de grandes croisières et leur itinéraire, Jimmy Cornell demande aux autorités portuaires des principaux ports de plaisance, notamment ceux situés sur les routes les plus empruntées (comme ceux des Canaries ou des Açores) et ceux qui sont des points de passage entre deux océans ou deux mers (Panama, Suez, Gibraltar, le Cap) de lui communiquer les entrées et sorties des voiliers étrangers. Dans sa dernière enquête, publiée en 2017, il estime qu'environ 8 000 voiliers de grande croisière naviguent autour du monde : la moitié est en Atlantique, 1 500 à 2000 dans le Pacifique, 1000 dans l'Océan Indien, et 1000 en Méditerranée (Cornell, 2017 a). Ces chiffres concernent le nombre de voiliers et non pas le nombre de plaisanciers. D'après nos recherches et celles de J. Cornell, l'équipage des voiliers de voyage au long cours se compose en moyenne de trois personnes. L'habiter en mer concernerait donc environ 25 000 personnes.

Il faut cependant manier ces chiffres avec précaution car il s'agit d'une population difficile à estimer. C'est essentiellement à partir des informations fournies par les ports de plaisance que les statistiques sont élaborées. Mais les voiliers de grande croisière ne sont évidemment pas répertoriés comme tels par les autorités portuaires, qui recensent le nombre de voiliers étrangers sans établir de distinction entre les bateaux voyageurs et ceux qui naviguent pour une courte période. Dans certaines régions du monde, non accessibles pour les plaisanciers nord-américains ou européens effectuant des croisières de courte durée, on peut supposer que les yachts étrangers enregistrés sont habités par des plaisanciers au long cours. Tel est le cas par exemple pour les ports africains, ceux d'Asie du sud-est ou de Polynésie. Mais dans certaines zones se mêlent plaisanciers voyageurs et ceux partis en croisière pour quelques semaines. C'est le cas par exemple dans le bassin méditerranéen voire dans les Caraïbes : aux Bahamas, les douanes ont comptabilisé 16 000 arrivées de voiliers en 2015, et si quelques-uns sont sans doute des bateaux de grande croisière, la grande majorité vient de Floride pour passer quelques jours dans l'archipel (Cornell, 2017 a). Par ailleurs, les plaisanciers au long cours ne fréquentent pas toujours les ports, certains préférant les mouillages forains, plus tranquilles et surtout gratuits ... et échappent ainsi à tout comptage.

Voyager pour son plaisir à bord d'un voilier de plaisance est une pratique qui apparaît à la fin du XIX<sup>ème</sup>. Les pionniers participent, jusqu'à la fin des années 1970, à la conquête

plaisancière du monde et tracent leurs routes vers des destinations qui paraissaient jusque-là inaccessibles aux bateaux de plaisance. Aujourd'hui, ce sont plusieurs milliers d'anonymes qui, à la recherche d'un mode de vie plus satisfaisant, décident de changer d'habiter et renoncent à une vie sédentaire et terrestre pour habiter en mer.



## LES ETAPES DE LA CONQUETE PLAISANCIERE DU MONDE

La mer, espace d'abord exclusivement réservé au travail, devient peu à peu au XIXème associée à l'agrément, au plaisir, d'abord de quelques-uns puis, depuis les années 1950, d'un plus grand nombre, certains choisissant même d'y élire domicile et d'en faire leur lieu de vie au quotidien. Trois périodes peuvent être distinguées dans la conquête plaisancière du monde et le développement de l'habiter en mer. A la fin du XIXème, les voyages en mer pour le plaisir apparaissent. Cependant la plupart des yachtmen n'ont pas à l'époque de compétences en navigation et font appel à des professionnels rémunérés pour la conduite de leurs voiliers. Dans la première moitié du XXème, un savoir spécifique à la navigation de plaisance à la voile s'élabore, les navigateurs maîtrisent désormais les compétences qui leurs permettent de naviguer et partent à la conquête du monde, avides d'exploits. Depuis les années 1950, la voile n'est plus réservée à une élite comme dans les périodes précédentes ; les centres d'apprentissage, les innovations techniques ainsi que la médiatisation de héros des mers ont permis que cette pratique se diffuse.

### **Naissance de la plaisance**

Aujourd'hui, 'faire de la voile' est une pratique de loisir qui se décline sous diverses formes : navigation sur un dériveur ou un habitable, croisières côtières ou hauturières, plaisir de la vie sur l'eau ou recherche de l'exploit sportif et de la victoire dans le cadre de régates. Ce n'est que peu à peu que ces distinctions émergent et que des spécificités se dessinent ... sans pour autant que ces façons de faire de la voile soient cloisonnées. Nombreux sont ceux qui aujourd'hui pratiquent la grande croisière en ayant commencé leur apprentissage par le dériveur ou la croisière côtière ou encore qui alternent navigation pour le plaisir et régates. A l'image de nombreuses autres activités sportives, ce sont les Anglais qui les premiers inventent la navigation pour le plaisir.

### Une pratique de l'élite

Dans la première moitié du XIXème, les yachtmen pratiquent le cabotage le long des côtes et s'affrontent lors de régates, les plus fameuses étant celles qui se déroulent sur le Solent, bras de mer entre l'île de Wight et l'Angleterre. On compte 50 yachts en Grande Bretagne en 1800, et plus de 2 000 vers 1880, ce qui témoigne de l'engouement pour cette activité qui est tout à la fois un loisir et un sport (Bernard, 2000). La pratique se structure peu à peu et des clubs spécifiquement dédiés à la voile sont créés, le plus célèbre étant le Royal Cruising Club,

fondé en 1880 (Barrault, 2002). En France, le développement du yachting est plus tardif ; il naît en Bretagne ainsi que dans les stations touristiques de l'époque, Deauville, La Baule, Cannes ou Nice, qui se dotent de yacht clubs dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle comme à Cannes en 1859 ou Arcachon en 1882 (Roux, 1999). En 1900, la flotte française de plaisance comprend 1000 yachts, (dont un tiers constitué de vapeurs), soit deux fois moins que la flotte de plaisance britannique.

Dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup>, le yachting est une activité élitiste, pratiquée pour l'essentiel par des industriels, des banquiers, des négociants ou des rentiers comme Arthur de Rothschild, les frères Menier ou Albert 1<sup>er</sup> de Monaco. Les grands yachts mouillent dans les ports de commerce et de pêche avant que des aménagements spécifiques dédiés à la plaisance ne soient conçus, d'abord à Cowes, sur l'île de Wight, puis à Rouen, en 1901. Dans ce port normand, les ingénieurs en charge des travaux se sont inspirés des installations de Cowes. Une estacade en bois, perpendiculaire à la rive et reliée à celle-ci par une passerelle, permet l'amarrage de 25 yachts ; à terre, les équipements des bateaux désarmés sont entreposés dans des abris conçus pour cet usage. Des services utiles aux plaisanciers complètent ces aménagements, tels que poste de douane, forge, installations téléphoniques et télégraphiques et borne-fontaine. L'ensemble est situé dans un jardin d'agrément clos par une palissade de deux mètres de haut. Ce premier port de plaisance français n'eut qu'une courte existence, les terrains étant affectés au trafic commercial dès 1911 (Croguennec, 2001).

Ces yachts, qui pratiquent le cabotage le long des côtes européennes et s'affrontent lors de régates, sont également un instrument de découverte du monde.

Le premier tour du monde dans une optique uniquement plaisancière est entrepris par Lord Brassey, député anglais ayant hérité de la fortune de son père, constructeur de chemin de fer. C'est sur le *Sunbeam*, bateau mixte voile – vapeur que le couple Brassey embarque en 1876 avec enfants, invités et équipage - soit un total de 43 personnes - pour un tour du monde de onze mois qui les mènent d'Europe en Amérique du sud. Après avoir passé le détroit de Magellan, ils atteignent la Polynésie puis l'Asie (Japon, Hong-Kong, Singapour, Ceylan) et reviennent en Méditerranée par la mer Rouge avant de rejoindre le port de Cowes. Neuf ans après leur premier périple, les Brassey repartent en 1886 pour une seconde circumnavigation. En France, le premier grand yacht français à effectuer de longues navigations est *Fauvette*, appartenant à Eugène Pérignon et mis à l'eau en 1869. D'autres compatriotes l'imitent dans les années qui suivent. L'industriel Henri Menier navigue sur *Velleda*, bateau de 59 mètres 60 et parcourt d'abord l'Europe, l'Asie et les côtes africaines avant de se rendre au Spitzberg et

en 1886 en Arctique. A bord de *Velox*, le baron Eugène Roissard du Bellet entreprend en 1880 un tour de Méditerranée ; les frères Sieber lui rachètent ce voilier et font des croisières en Ecosse et en Europe du sud, au Portugal, à Madère ainsi qu'aux Canaries (Barrault 2002). Parallèlement à ces grandes croisières, de plus petites unités, manoeuvrables seul ou à deux, permettent de naviguer le long des côtes.

### De la pêche à la plaisance

Lorsque la navigation de plaisance apparaît en France, elle est alors soumise à l'ordonnance de Colbert de 1681 sur la marine professionnelle qui impose notamment d'embaucher comme capitaine un marin professionnel inscrit maritime. Les propriétaires de yachts se battent pour faire abroger cette règle et obtiennent gain de cause en 1850 avec la création d'un permis de plaisance qui remplace le rôle d'équipage<sup>42</sup>. D'abord réservé aux propriétaires de voiliers naviguant près des côtes, le permis de plaisance est étendu en 1862 à l'ensemble des yachtmen, y compris ceux effectuant des croisières hauturières. La législation reconnaît ainsi l'autonomie de cette activité de loisirs en la distinguant des navigations professionnelles et permet aux propriétaires de yachts d'assurer eux-mêmes le commandement de leurs bateaux. Cependant, pour manoeuvrer leurs grandes unités, en croisières ou lors de régates, les propriétaires continuent d'embaucher des équipages rémunérés qui sont le plus souvent des marins professionnels, essentiellement des pêcheurs. Pour se rendre sur les lieux de pêche et en revenir rapidement, les pêcheurs ont dû développer des compétences nautiques spécifiques, recherchées par les propriétaires de yachts. Certains ports comme le Dourduff, au fond de la baie de Morlaix ou ceux du bassin d'Arcachon, se sont spécialisés dans la conduite de voiliers de plaisance. A partir des années 1870, les matelots et patrons de pêche du Dourduff sont embauchés par les aristocrates de la région de Saint Pol de Léon ou les propriétaires de grands yachts amarrés au Havre, lieu de migration traditionnel des pêcheurs du Dourduff. L'un des plus célèbres marins de ce petit port du Finistère est Jean Féat (1864-1942) : parti du Dourduff à douze ans pour s'embarquer comme mousse au Havre, il navigue à 16 ans sur *Fauvette*, appartenant à Eugène Perrignon, puis emporte un grand nombre de régates dans les années 1890. Remarqué par Alphonse XIII, roi d'Espagne, Jean Féat est alors embauché par la couronne espagnole pour skipper les navires portant pavillon espagnol lors de grandes régates. Sur les plans d'eaux, il lui arrive d'affronter son frère, Vincent (1867-1953), qui court

---

<sup>42</sup> Le rôle d'équipage est le titre de navigation obligatoire pour tout navire pratiquant une navigation maritime. L'équipage est composé de marins professionnels ou inscrits maritimes, affiliés à l'ENIM - Etablissement National des Invalides de la Marine.

sous les couleurs du marquis de Cuba puis de la famille de Vilmorin. Des marins issus de la pêche ou du commerce sont également embauchés comme capitaines lors de croisières.

C'est dans les années 1920 que l'emploi de marins professionnels sur les yachts de croisière devient moins systématique d'une part parce que les grandes fortunes de la Belle Epoque ont fondu et d'autre part parce que les plaisanciers, soucieux d'autonomie, ont peu à peu acquis les savoir-faire nécessaires à la navigation à voile. Dans l'entre-deux guerres, le yachtman « cède peu à peu la place au plaisancier, qui découvre le plaisir de tracer sa route et d'accomplir ses manœuvres lui-même » (Guichet, 2001, p. 23). Aujourd'hui, il existe toujours de grandes unités de plaisance naviguant avec des équipages rémunérés, mais ils ne représentent plus qu'une infime minorité des bateaux de plaisance. Et les professionnels embarqués sur ces unités ne sont plus issus de la pêche et de la marine marchande, mais ont suivi une formation spécifique à la croisière hauturière.

### A la conquête des mers

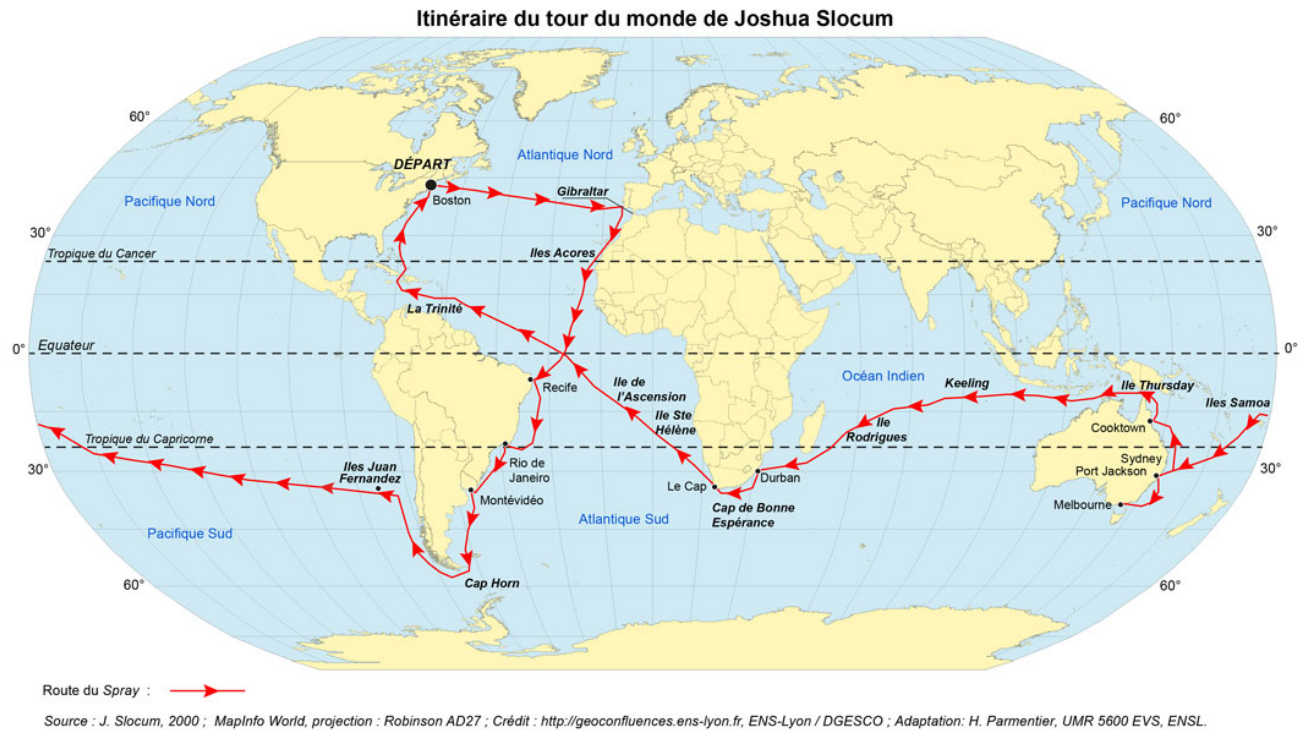
A la fin du XIX<sup>ème</sup>, un autre type de plaisancier apparaît, recherchant l'exploit et voulant être le premier à réaliser un itinéraire spécifique ou à atteindre une destination précise. C'est en solitaire qu'il part conquérir les mers sur son voilier, comme E.E. Middleton qui effectue seul le tour des îles britanniques dans les années 1860, ou Alfred Johnson, premier à réaliser en 1876 une transatlantique à la voile en solitaire<sup>43</sup> : parti de Gloucester (Massachusetts), il atteint l'Angleterre 57 jours après.

Le premier héros de la plaisance est incontestablement Joshua Slocum qui accomplit de 1895 à 1898 le premier tour du monde à la voile en solitaire. Né en 1844 en Nouvelle Ecosse, il est d'abord marin pêcheur puis s'engage dans la marine de commerce où il fait carrière et devient commandant de trois mâts à 25 ans, fonction qu'il occupera un quart de siècle. C'est à 51 ans qu'il entame sa circumnavigation à bord du *Spray*. En avril 1895, il appareille de Boston et se dirige vers les Açores, puis rejoint Gibraltar et les côtes d'Amérique du sud. Il atteint le Pacifique en passant par le détroit de Magellan et se rend au Chili puis aux Samoa et en Australie. Après avoir passé le détroit de Torres, il fait escale aux Cocos Keeling, à Rodrigues, Maurice et en République sud-africaine. Lors de sa remontée de l'océan Atlantique, il s'arrête à Sainte Hélène, à Ascension puis aux Antilles. Il rejoint Newport en juin 1898, et achève ainsi la première circumnavigation à la voile en solitaire, après un

---

<sup>43</sup> Johnson n'est pas le premier solitaire à traverser l'Atlantique : en 1786, J. Shackford, marin professionnel, l'avait précédé, reliant Lorient (ou Bordeaux) à la Guyane hollandaise. Mais cette traversée ne fut connue que bien après la navigation de Johnson (Charles, 1997, p. 189).

voyage de trois ans et deux mois (cf. carte 1). A son retour, il continue d'effectuer des croisières l'hiver aux Antilles. En 1909, il appareille de Bristol vers l'Orénoque et l'Amazone mais n'atteint pas sa destination et disparaît en mer (Slocum, 2000).



Carte 1 : Itinéraire de Joshua Slocum autour du monde (1895-1898) (Gaugue, 2014)

Très rapidement, d'autres navigateurs vont suivre les traces de Joshua Slocum, comme John Voss, allemand naturalisé américain. Ancien marin de commerce, ayant embarqué comme mousse, puis comme matelot et capitaine sur des voiliers, J. Voss décide de relever le défi lancé par un journaliste : réaliser un tour du monde sur un plus petit yacht que le *Spray*. En mai 1901, il embarque, avec un équipier, sur *Tilikum*, pirogue aménagée pour la haute mer, et appareille de la côte ouest américaine. Après avoir traversé le Pacifique et puis l'océan Indien, il remonte l'Atlantique et atteint Londres en septembre 1904 (Vibart, 1997).

Slocum et Voss sont des marins, voulant prouver la faisabilité de longs voyages sur de petites embarcations. L'écrivain Jack London est un aventurier qui s'embarque sur le *Snark* à la découverte de terres lointaines et exotiques. Ce qui l'incite à partir, c'est la lecture de Slocum, notamment « le passage où [Slocum] encourage chaleureusement les jeunes gens à entreprendre un voyage similaire à bord de petits bateaux » (London, 2002, p. 84). Ce n'est pas l'exploit sportif que London recherche mais le voyage permettant découverte et

construction de soi : « Au bout d'une telle expérience, au bout de l'amusement et du plaisir se trouve une chance unique d'éducation pour un jeune sur le monde qui l'entoure, les pays, les hommes, les climats, mais aussi une éducation intérieure, une chance de se connaître en profondeur» (*idem*, p.84). Son projet est de faire durant sept ans un tour du monde. Il appareille de San Francisco en avril 1907 avec Charmian son épouse, Roscoe, l'oncle de cette dernière ainsi qu'un garçon de cabine, un cuisinier et un mécanicien. Bien qu'il ait navigué comme matelot à bord d'un trois mâts, London reconnaît que ni lui ni Roscoe ne possèdent les compétences pour diriger un voilier : « je n'ai jamais effectué d'observation au sextant de ma vie, je doute même d'être capable de distinguer le sextant des Ephémérides nautiques. Et lorsqu'on me demande si Roscoe est navigateur je secoue négativement la tête » (*idem*, p. 75). Au bout d'un an et demi de navigation dans le Pacifique, la croisière tourne court : les difficultés financières, le mauvais état du bateau, l'absence de capitaine compétent, les maladies qui affectent London et son épouse ont raison du projet. Arrivés avec le *Snark* aux îles Salomon, c'est en vapeur que les London rejoignent l'Australie en novembre 1908 avant de retourner en Californie. Bien que la croisière du *Snark* fût loin d'être un succès, elle inspira dans l'après guerre d'autres navigateurs, au premier rang desquels Alain Gerbault, désireux de lier exploit sportif et découverte de contrées exotiques.

### **Autonomisation d'une pratique**

Dans l'entre-deux guerres, la pratique du yachting s'autonomise : les plaisanciers acquièrent les compétences techniques et sont de plus en plus nombreux à naviguer seuls ou entre amis sans faire appel à des professionnels, marins pêcheurs ou de commerce. A partir des années 1920, les règlements d'un certain nombre de régates incitent à cette autonomisation de la plaisance en exigeant que le nombre de marins salariés soit réduit et que le propriétaire soit à bord - et non sur terre à observer l'évolution de son navire, cas fréquent au XIXème (Guichet, 2001, p. 23).

### Elaboration d'un savoir-faire spécifique à la navigation de plaisance

Dans les premières années du XXème siècle, la mer devient moins dangereuse pour les plaisanciers qui disposent de cartes précises, de zones de navigation balisées et de chronomètres dont l'usage se généralise et qui permet de faire des points précis. Un savoir spécifique à la plaisance se constitue. En 1910, Claud Worth fait paraître *Yacht Cruising*, ouvrage proposant aux navigateurs une somme de connaissances sur la croisière à voile : utilisation des instruments de navigation, régime de vents, comportement à tenir en cas de

gros temps etc. Kaines Adlard Coles, rédacteur en chef de *The Yachtman* publie dans les années 1930 les premiers pilotes côtiers modernes précisant les conditions de navigation en navigation côtière et décrivant les entrées de ports ou de rivières permettant aux voiliers de faire escale. Des ouvrages plus techniques complètent ces manuels de croisière, notamment *l'Aérodynamique de la voile* de Manfred Curry, publié en 1925 ou encore *Le grand livre des nœuds* de Clifford Ashley, en 1944.

En France, la première école de voile s'ouvre en 1938, près de Saint-Jean-de-Luz. Issue du Yacht club basque, créé trois ans auparavant, elle est abritée dans le fort de Socoa et dirigée par le commandant Rocq. A cette époque, il s'agit tout autant d'enseigner aux jeunes gens de bonne famille les techniques de navigation que les règles de savoir vivre que tout yachtman digne de ce nom doit maîtriser : en plus des cours de voile, ceux-ci sont initiés aux coutumes et traditions maritimes, et l'accent est mis sur le sens de l'honneur et le patriotisme. Le commandant Rocq est sollicité par le gouvernement de Vichy pour ouvrir d'autres écoles de voiles et en 1943, il existait en France quatre centres de formation à la voile, à Socoa, Annecy, Nantes et Sartrouville (Augustin, 2005).

Le yachting de luxe, consistant à employer un personnel rémunéré pour faire naviguer de très grandes unités, a connu son heure de gloire à la Belle Epoque et décline après la première guerre mondiale. Naviguer à la voile n'est plus l'apanage des professionnels de la mer, les plaisanciers ayant acquis les savoirs leur permettant de maîtriser les techniques de la voile et la navigation en haute mer. Après la première guerre mondiale, ils sont quelques-uns à s'élancer sur les traces de Slocum et à partir sur de petits voiliers. Si comme dans la période précédente, certains recherchent l'exploit et naviguent en solitaire, de plus en plus de plaisanciers naviguent en équipage, constitué par des membres de la famille ou des amis.

### Exploration de terres lointaines

La conquête maritime du monde se poursuit. Quelques-uns tentent, à la suite de Slocum, une circumnavigation en solitaire. De 1918 à 1945, ils sont cinq à réaliser cette navigation. L'américain Harry Pidgeon, est le second à faire de 1921 à 1925 un tour du monde en solitaire, suivi quelques années plus tard par le français Alain Gerbault (1923- 1929) et Edward Miles (1928-1932). Contrairement à Pidgeon, Gerbault et Miles qui empruntent le canal de Panama pour atteindre le Pacifique, Louis Bernicot, cinquième circumnavigateur solitaire, suit scrupuleusement les traces de Slocum qui le conduisent en Patagonie. Né près de Brest en 1883, Bernicot a fait carrière dans la marine de commerce. C'est à la retraite qu'il

décide à 50 ans d'entreprendre un tour du monde en solitaire à bord d'*Anahita*. Parti de Carantec (près de Morlaix) en août 1936, il rejoint les côtes françaises en mai 1938, après un périple de deux ans. A son retour, il déclare à un journaliste : « Je n'ai rien fait d'extraordinaire. J'ai voulu comme Slocum en 1895 faire le tour du monde en passant seul par Magellan. J'ai réussi et c'est tout » (cité par E. Vibart in L. Bernicot, 2002, p. 161). Durant ces tours du monde, certains navigateurs se lancent dans des navigations « à l'envers », c'est-à-dire face aux vents dominants. Alain Gerbault effectue en 1923 la première traversée de l'Atlantique nord en solitaire dans le sens Europe-Amérique (Cannes-Gibraltar-New-York).

La conquête plaisancière du monde consiste également à être le premier bateau de plaisance à atteindre tel endroit ou à passer tel cap. Le cap Horn est dans la mythologie maritime sans doute le plus beau sommet de la navigation, l'Everest des navigateurs. Pour contourner la pointe de l'Amérique du sud, les premiers circumnavigateurs empruntaient les canaux de Patagonie et le détroit de Magellan ou, depuis 1914, le canal de Panama pour éviter de s'aventurer dans la région risquée du cap Horn. C'est dans les années 1930 que, pour la première fois, un plaisancier, le norvégien Hal Hansen, franchit en solitaire ce cap à la voile. Il se perd peu après sur les côtes du Chili. C'est l'argentin Vito Dumas qui le premier effectue en 1942 un tour du monde en solitaire par les trois caps : Bonne Espérance – Leuwin – Horn. Cette circumnavigation avait déjà été entreprise en équipage réduit sur de petits voiliers, notamment par O'Brien sur le *Saoirse* qui passe l'Horn en 1924.

Parallèlement à cette conquête solitaire du monde, les espaces hauturiers deviennent des territoires de compétition. L'affrontement entre voiliers ne se limite plus à faire des ronds dans l'eau à proximité des côtes et les courses au large apparaissent. La première<sup>44</sup>, créée en 1906, ne rassemble que deux concurrents sur le trajet Newport (EU) - Bermudes et disparaît en 1912 faute de participants. La seconde grande course au large est organisée en 1925 par le *Royal Ocean racing Club* (RORC), fondé cette même année et consiste à aller virer le Fastnet, rocher au sud-est de l'Irlande, le départ étant donné à Cowes et l'arrivée se faisant à Plymouth. Le succès est immédiat et la course du Fastnet continue aujourd'hui de rassembler de nombreux concurrents.

La mer n'est pas un terrain réservé aux seuls exploits sportifs et les plaisanciers partent aussi pour voyager et découvrir de nouvelles contrées. Les croisières en équipages réduits et non

---

<sup>44</sup> Dès la fin du XIX<sup>ème</sup>, des plaisanciers se lancent des défis et organisent entre eux des courses transatlantiques.



rémunérés se développent. Aux Etats-Unis William Robinson, après un premier tour du monde de 1928 à 1931, repart avec sa femme et son cousin aux Antilles et en Amérique du sud ; appareillant de Floride, Roger Strout et son épouse entreprennent en 1934 une première navigation de trois ans autour du globe. Les Gloucester ont à leur actif trois tours du monde avant la Seconde Guerre mondiale et un quatrième de 1947 à 1958. Les navigateurs européens choisissent l'habiter en mer pour fuir le vieux continent et les séquelles de la Grande Guerre. Dès 1919, Ralph Stock, soldat britannique blessé durant la guerre, quitte l'Europe en compagnie de sa sœur et navigue vers la Polynésie. Alain Gerbault porte également en lui le traumatisme de la grande guerre, période durant laquelle il était aviateur, et décide de fuir l'Europe en naviguant autour du monde durant cinq ans, entre 1923 et 1929. Trois ans après, en 1932, Gerbault repart vers la Polynésie où il restera jusqu'à sa mort en 1941. A 25 ans, Ella Maillart et Hermine de Saussure envisagent de partir vers les mers du sud pour quitter le vieux continent. Alain Gerbault, qu'elles ont rencontré, les encourage dans leur projet. Les deux femmes effectuent avec deux autres jeunes filles de leur âge une croisière de quelques mois en Méditerranée en 1925 puis partent de Lorient en 1927 pour un long voyage ... auquel elles devront renoncer, Hermine de Saussure étant enceinte. Ce renoncement fut durement ressenti par Ella Maillart car il signifiait la fin de «la miraculeuse vie hors du temps et de notre continent » (2002, p.153).

Contrairement aux plaisanciers de la fin du XIXème et du début du XXème siècle comme Slocum ou Voss, Alain Gerbault, Ella Maillart, Hermine de Saussure sont issus de milieux aisés qui ont découvert la voile dans le cadre de leurs loisirs et non dans un cadre professionnel. Né en 1893, Alain Gerbault a passé une partie de sa jeunesse à Dinard où il s'initie à la voile sur le yacht de son père ou en embarquant avec un pêcheur du coin. Ingénieur des ponts et chaussés, il est aviateur durant la Première Guerre mondiale puis devient joueur de tennis professionnel. Il achète son voilier le *Firecrest* en 1921 et entame alors des croisières en Méditerranée tout en jouant les tournois de tennis avant de partir pour un tour du monde en 1923. C'est à la lecture de *La croisière du Snark* de Jack London que Gerbault apprit « qu'il était possible de parcourir le monde sur un bateau relativement petit. Ce fut pour moi une révélation » (1970, p. 17). Hermine de Saussure est fille d'officier de marine ; sa fortune personnelle lui permet d'acquérir *Perlette* puis *Bonita*, voiliers sur lesquels elle s'initie à la navigation de plaisance. Ella Maillart a appris la voile d'abord sur des dériveurs puis sur des habitables avec comme premier terrain de navigation le lac de Genève.

Régatière confirmée, elle est sélectionnée par son pays, la Suisse, pour disputer les régates en solitaire lors des Jeux Olympiques de Paris.

Dans l'entre-deux-guerres, ce n'est plus seulement à bord de bateaux de travail que les plaisanciers s'initient à la navigation mais de plus en plus dans un cadre de loisirs. Ils maîtrisent désormais les savoir-faire nécessaires aux déplacements en mer et n'ont plus besoin d'embarquer des marins pêcheurs. Dès lors, les espaces maritimes ne sont plus habités exclusivement par des professionnels et deviennent peu à peu des espaces récréatifs.

### **Diffusion et popularisation**

Aujourd'hui, plus de mille voiliers s'élancent tous les ans pour traverser l'Atlantique alors qu'en 1956, seules vingt et une traversées océaniques sont recensées (P. Budker in Slocum, 2000). Depuis les années 1950, la pratique de la voile, du dériveur à l'habitable, a connu une forte croissance, grâce à la création des écoles de voile, aux avancées techniques, ainsi qu'à la médiatisation des courses au large. Dès lors, l'habiter en mer se diffuse et n'est plus réservé à quelques-uns. Quant à la conquête plaisancière du monde, elle arrive à son terme dans les années 1970, les voiliers de plaisance ayant désormais atteint toutes les contrées possibles.

### Une croissance spectaculaire

C'est à partir des années 1950 que la pratique de la voile se diffuse largement. En 1951, la flotte française compte 25 000 bateaux de plaisance immatriculés<sup>45</sup>, 40 000 en 1961, 158 000 en 1971 et 552 000 en 1981 (Bernard, 2000, p.16). En 2018, la flotte de bateaux de plaisance s'élève en France à plus d'un million d'unités, hors outre-mer : 74% sont des navires à moteur et 75% des unités est inférieure à six mètres. Ces chiffres<sup>46</sup>, fournis par les Affaires Maritimes, ne correspondent cependant pas au nombre de bateaux de plaisance en activité. Si chaque propriétaire doit déclarer l'acquisition d'un bateau, il n'est pas tenu d'annuler cette immatriculation lorsqu'il s'en sépare. C'est en Provence Alpes Côte d'Azur (248 054 unités) que l'on trouve le plus grand nombre de bateaux immatriculés, suivie de la Bretagne (246 735). Si la Bretagne arrive largement en tête pour le nombre de voiliers de plaisance, c'est sur la Côte d'Azur que les plus grosses unités, à voiles ou à moteur, sont immatriculées.

---

<sup>45</sup> Ces chiffres incluent les voiliers et les bateaux à moteur ; seuls les dériveurs légers, considérés comme engins de plage n'ont pas besoin d'être déclarés aux Affaires maritimes.

<sup>46</sup> Source : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/secteur-plaisance-et-des-loisirs-nautiques> site du Ministère de la transition écologique et solidaire, consulté en janvier 2019.

En France le nombre de plaisanciers, tous types d'unités confondus, est estimé à un million de pratiquants réguliers et de trois à quatre millions de pratiquants occasionnels. Du pêcheur du dimanche au coureur transocéanique, les figures du plaisancier sont cependant multiples. Nicolas Bernard (1993) distingue :

- « les sportifs, toujours attentifs à l'amélioration des performances du bateau et friands de compétition : la mer est un stade.
- les initiés, plaisanciers avertis qui pratiquent la navigation côtière et (ou) hauturière, impliquant une navigation de nuit : la mer est un lieu d'évasion.
- les pêcheurs, principalement intéressés par les richesses halieutiques : la mer est une réserve de poissons.
- les promeneurs, aux connaissances nautiques souvent approximatives, sont de loin les plus nombreux : la mer est un lieu de loisir et de détente pour des sorties à la journée.
- Les propriétaires, dont le but premier n'est pas la navigation mais la possession d'un bateau, véritable faire valoir social : la mer est un prétexte » (1993, p. 203).

Alors que dans les milieux ruraux ou populaires, on se tourne plus volontiers vers le bateau à moteur, la voile attire essentiellement des cadres supérieurs et des professions libérales (Roux, 1999). Selon une enquête menée en 2000 sur les pratiques sportives en France, la voile, qu'il s'agisse de dériveur ou d'habitable, est pratiquée majoritairement par des hommes (74% contre 26% de femmes) âgés de 15 à 34 ans. 33% ont un niveau d'études supérieures au baccalauréat et 56% ont des revenus supérieurs à 2 300 euros (Ministère des sports et INSEP, 2000). Malgré une réelle progression de la pratique depuis les années 1950, la voile reste une activité élitiste, pratiquée par ceux qui disposent d'un capital culturel important. Cela apparaît de façon frappante pour la croisière, activité pour laquelle « les droits d'entrées les plus difficiles à acquitter sont moins économiques que culturels. [...] Ce ne sont pas les plus riches qui font de la croisière au large, mais les groupes disposant du plus fort capital culturel : les cadres et les professions libérales » (Roux, 1997, p. 165-166). Le même constat ressort d'autres enquêtes<sup>47</sup> sur le sujet : la pratique de la croisière à bord d'un voilier est d'abord le fait de ceux qui disposent, non pas tant d'un capital économique que d'un capital culturel élevé. S. Brulé-Josso dénonce le cliché qui consiste à soutenir que le nautisme « pratiqué par les classes aisées jusque dans les années 1950 [...] se serait ensuite popularisé » (2010, p.28).

---

<sup>47</sup> cf. Pierre Falt (1981), Cécile Créac'h (2003) ou Thierry Michot (in Bernard, 2005).

S'appuyant sur ses recherches et d'autres travaux, notamment ceux de C. Créac'h, S. Brulé-Josso considère qu'il n'y a pas démocratisation de la pratique de la voile habitable, mais massification, cette activité se diffusant au sein d'une même catégorie sociale, à savoir « les classes supérieures et les fractions supérieures des classes moyennes diplômées de l'enseignement supérieur » (*idem*, p.100). C'est au sein de milieux privilégiés que la pratique de la croisière s'est diffusée depuis les années 1950.

Avec le développement de la plaisance, une distinction s'instaure entre amateurs et coureurs professionnels. La quête d'exploits et de défis sur les mers est contemporaine de la massification de la plaisance. « Les grands ravagés de l'océan, qui filent d'une rive à l'autre comme tournent en rond les bolides à Montlhéry, ont surgi au moment où la croisière douillette devenait produit d'appel. Il fallait revigorer le mythe. Il fallait restaurer l'imaginaire. Il fallait, surtout, préserver les écarts » estime Hervé Hamon (1997, p.193). Jusqu'aux années 1970, les courses au large sont accessibles aux amateurs. En 1968, lors de la première course autour du monde en solitaire, il n'y a aucun professionnel c'est-à-dire vivant uniquement de cette pratique sportive. Les voiliers comme *Joshua* skipé par Bernard Moitessier durant cette première course autour du monde ou *Pen Duick II* d'Eric Tabarly peuvent être acquis et manœuvrés par des amateurs - certes aisés et compétents - ce qui n'est plus le cas des multicoques de 40 ou 60 pieds. La course au large, « ouverte à l'origine à des bateaux identiques à ceux des croisiéristes, qui s'assimilait plus à une aventure qu'à une réelle compétition, n'est plus offerte à l'imitation mais seulement à l'admiration » (Roux, 1999, p. 274). La course au large, qui se professionnalise dans les années 1970, devient, à cette date, une nouvelle façon d'habiter la mer.

### Aménagements

Sur le littoral, les aménagements dédiés à la plaisance occupent une place de plus en plus importante. Dans la première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle, les voiliers de plaisance sont abrités dans les ports de pêche ou de commerce parfois de guerre. Désormais, la plaisance dispose de ses propres espaces.

Pour accueillir un nombre toujours plus important de bateaux de plaisance, des équipements portuaires spécifiques pour la plaisance ont été créés en grand nombre depuis l'après guerre. A l'échelle mondiale, quatre grandes régions se détachent pour la qualité et le nombre des ports de plaisance : les Etats-Unis (notamment la Californie, la Floride et la côte du Nord-Est), les Antilles, l'Europe du Nord-Ouest et la Méditerranée européenne. Des pôles de

moindre importance se trouvent sur les littoraux d’Afrique du sud (Durban, Le Cap et Port Elizabeth), ainsi que sur les deux rives du Rio del Plata où la navigation de plaisance est pratiquée depuis la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. La création du yacht club de Buenos Aires remonte à 1883. Depuis les années 1990/2000, le Brésil et le Mexique ont commencé à s’équiper en ports de plaisance, pour répondre à la demande de riches estivants locaux ou de plaisanciers nord américains. De même, sur les rives orientales de la Méditerranée, notamment au Maroc, en Tunisie et en Turquie, des infrastructures ont été conçues pour accueillir la clientèle européenne (Bernard, 2000).

En France en 2017, 429 ports maritimes peuvent accueillir des navires de plaisance ce qui représente 219 880 places<sup>48</sup>. A ce parc, il convient d’ajouter les mouillages collectifs ou individuels hors ports, le plus souvent dans les estuaires abrités. Et pourtant les ports sont saturés, et dans certaines régions, notamment la Provence, la liste d’attente est longue pour pouvoir bénéficier d’une place à quai ou sur un ponton. La région PACA arrive en tête des régions françaises pour le nombre de ports (142) et la capacité d’accueil (70 362 places), suivie de la région Bretagne (119 ports et 55 978 places)<sup>49</sup>. C’est dans le nord de la France que les installations de plaisance sont le moins développées, les Hauts de France ne disposant que de 10 ports de plaisance et 2 392 places.

Si dès le début du XX<sup>ème</sup> siècle, quelques places sont réservées aux yachts dans les ports des grandes stations balnéaires que sont Cannes, Deauville ou Monaco, ce n’est qu’à partir du milieu des années 1960 que des structures spécifiques pour la plaisance sont créées, comprenant aire de carénage, slipway (ou rampe de mise à sec), shipchangers etc. Ainsi, dans le Finistère, seul le port de pêche de Concarneau propose au milieu des années 1960 quelques places aux plaisanciers sur un ponton non relié aux quais. De 1966 à 1976, sept ports de plaisance vont être aménagés : Brest – Moulin Blanc (1968) Douarnenez-Tréboul (1968), Camaret (1971), Port La Forêt (1972), Bénodet (1975), Morlaix (1976) et Crozon-Morgat (1976) (N. Bernard, 2000). Sur la côte méditerranéenne, les ports de plaisance construits dans les années 1960 et 1970 sont le plus souvent associés à des projets immobiliers. Le port privé Pierre Canto, à Cannes, mis en service en 1965 est l’œuvre de l’architecte Sperry qui, prenant modèle sur les marinas américaines, aménagea autour du bassin à flots, un ensemble

---

<sup>48</sup> *La plaisance en chiffres, 1<sup>er</sup> septembre 2016 au 31 août 2017* Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, Ministère de la transition écologique et solidaire <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/secteur-plaisance-et-des-loisirs-nautiques>, consulté en janvier 2019.

<sup>49</sup> *idem*

immobilier et une zone commerciale. Les ports du Languedoc sont conçus selon les mêmes principes. La Mission Interministérielle pour l'Aménagement Touristique du littoral Languedoc Roussillon, mise en place en 1963, définit des unités touristiques comprenant programmes immobiliers et portuaires. De ce plan sont nées les pyramides de la Grande Motte entourant le port creusé à l'intérieur de la plage de sable, ou Port Camargue, aujourd'hui un des plus importants ports de plaisance européens avec une capacité de 5 200 places à flot réparties entre le port public, le port d'escale et le port privé ou la marina proprement dite.

La construction ex-nihilo de nouveaux ports de plaisance s'est considérablement ralentie en France, et aujourd'hui, les nouvelles places sont gagnées grâce à l'extension des ports existants (Dunkerque, Gravelines) ou au réaménagement des bassins de ports de pêche ou de commerce, comme à Dieppe, la Rochelle ou Boulogne-sur-mer. Pour attirer badauds et voiliers en escale, les ports doivent proposer cafés, restaurants et animations, en plus des équipements pour les plaisanciers, du bloc sanitaire au shiphandler. Parmi les plaisirs de l'escale, l'académicien et navigateur Jean-François Deniau mentionne en premier lieu « s'asseoir au bistrot du port pour regarder de terre son bateau bien mouillé », puis « consulter un menu à triple volet sans se préoccuper de la vaisselle à faire », « abuser de l'eau douce en laissant couler sa douche », mais aussi « voir passer les gens » et « dîner en musique, accordéon, guitare, bag pipe, peu importe, suivant la latitude » (1992, p.137). Ce qui est vrai pour les navigateurs l'est également pour les touristes terriens : le port est un lieu privilégié de promenades pour 85% des familles passant leurs vacances sur les littoraux bretons en Bretagne : un bon port de plaisance « c'est 10 à 100 fois plus de visiteurs que d'usagers directs du port, qui viennent voir, se promener, séjourner et consommer » (Duchêne, 1994, p. 86).

### Les facteurs de diffusion de la croisière

Trois principaux éléments expliquent cet engouement pour la croisière. La création d'écoles de voile a favorisé l'apprentissage et, grâce aux avancées techniques, les navigations se font dans de meilleures conditions de sécurité et sur des bateaux plus confortables. La médiatisation de héros de la mer a également largement contribué à la popularisation de la voile.

Avant de jouer les Tabarly sur les mers du globe, l'apprentissage est nécessaire. Après la Seconde Guerre mondiale, deux centres de formation, les Glénans, basé dans l'archipel du même nom, au large de Concarneau, et l'Union Nautique Française<sup>50</sup>, s'opposent à la vision traditionnelle du yachting telle qu'elle était diffusée par l'école de Socoa et le Commandant Rocq et proposent des stages accessibles au plus grand nombre.

Le centre des Glénans, créé par Philippe et Hélène Vianney, a marqué des générations de plaisanciers. Après la seconde guerre mondiale, le couple fonde le Centre de Formation Internationale (C.F.I.), destiné à aider les jeunes résistants à réintégrer la vie civile en leur proposant bourses d'études, stages de formations professionnelles et activités de loisirs. Philippe Vianney tombe sous le charme de l'archipel des Glénans, qu'il a découvert en 1946, et décide d'y accueillir des membres du C.F.I. pour les initier à la voile. En 1947, six tentes sont plantées sur l'île du Loch et les premiers stagiaires arrivent. Les cours sont alors assurés par un pêcheur et les premières années, les stagiaires embarquent sur les dundees, thoniers concarnois, jusqu'à ce que ces unités soient désarmées (Linard, 1997). Peu à peu, les Glénans vont se doter de leurs propres bateaux conçus spécifiquement pour l'apprentissage, tels que les cotres des Glénans, voiliers de croisière-école pour six équipiers dessinés par l'architecte Jean-Jacques Herbulot. Cet ancien sportif de haut niveau, sélectionné en 1932 pour participer aux régates lors des Jeux Olympiques devient l'architecte naval attitré des Glénans et dessine pour le centre le vaurien, la caravelle et le corsaire. Le succès du centre des Glénans est rapide et passe de l'accueil de 120 stagiaires en 1947 à six fois plus cinq ans plus tard (Linard, 1997). Des succursales sont ouvertes, d'abord en Bretagne Nord à Paimpol et dans la rivière du Trieux qui proposent des croisières en Manche, puis en Corse, dans le Golfe du Morbihan, en Irlande et sur l'étang de Thau. Outre la formation des équipiers et des chefs de bord, le centre prend en charge, à partir de 1965, celle des chefs de base nautique en ouvrant à Concarneau l'Ecole des chefs de base nautique qui deviendra autonome sous le nom d'Institut nautique de Bretagne.

Dans ce centre, un savoir spécifique à la navigation de plaisance se constitue. Le *Cours de navigation* des Glénans, rédigé collectivement, est publié en 1961 et remplace les cours ronéotypés existant depuis 1951. Il est depuis, régulièrement réédité et enrichi (la 8ème édition paraît en 2017) et aborde tous les points qu'un plaisancier, naviguant en dériveur ou en habitable doit maîtriser : le bateau, les manœuvres, la météorologie, le paysage marin, la

---

<sup>50</sup> en 1965, l'Union Nautique Française se regroupe avec l'Union Nationale des Camps de Montagne pour donner naissance à l'UCPA.

navigation et la croisière, le tout en plus de 1 000 pages. Depuis la première édition, plus de 850 000 exemplaires de ce guide ont été vendus. Sur les bateaux, la pédagogie s'appuie sur la rusticité et l'austérité : pendant longtemps, les voiliers ne sont pas équipés de moteurs ni de toilettes<sup>51</sup>. Sur les quais et en mer, le style Glénans « inimitable et inégalé s'est imposé, mélange complexe d'ascétisme boy-scout, de convivialité façon auberge de jeunesse, de fusion républicaine et d'encyclopédisme tatillon (pourquoi se limiter aux quatre nœuds vraiment indispensables quand le catalogue en comprend 2 478 ?). La mer, ce n'était plus cher, mais cela devenait scolaire, avec ses hiérarchies du savoir, ses épreuves. [...] Ma critique remonte à trois décennies. Depuis les Glénans ont perdu leur monopole, leur misogynie, leur austérité biribiesque et ont conservé l'essentiel, une incomparable pédagogie de la mer» (Hamon, 1997, p.188-190). Aujourd'hui, les Glénans sont considérés comme la première école de voile d'Europe et ont contribué à diffuser ce sport ; le centre accueille 15 000 stagiaires par an qui s'initient à la plongée, au dériveur, au catamaran, au windsurf, au kitesurf ou à la croisière hauturière.

L'innovation technique et la baisse des coûts ont également favorisé la diffusion de la pratique de la voile. Dans les années 1950, la plaisance devient plus accessible grâce à la construction en série et à l'utilisation de nouveaux matériaux : contre-plaqué, polyester, plastique. En 1951, l'architecte Jean-Jacques Herbulot, conçoit le vaurien, dériveur dont la coque est construite en contre-plaqué sur moule : « Un bateau au prix d'un vélo » annonce la publicité, et le succès va être immédiat. L'année suivante, Jean-Jacques Herbulot sort le corsaire, un habitable également en contre-plaqué, dont la légèreté permet de belles performances. En Grande Bretagne, ce sont l'*Entreprise* et le *Silhouette*, cousins du Vaurien et du Corsaire, qui permettent à un plus grand nombre de s'adonner aux joies de la navigation. Quelques années plus tard, un dériveur léger dont la coque est en plastique, le 420, sort des chantiers du constructeur bordelais Lucien Lanaverre et en 1960 sort le premier habitable construit en série, le Pionner, avec une coque en polyester (Charles, 1997). Outre leur coût, ces nouveaux matériaux présentent l'avantage d'être d'un entretien facile, contrairement aux bateaux en bois. « Sans la fibre de verre », estime Hervé Hamon, «les urbanisés de la deuxième génération auraient complètement perdu leurs attaches. S'il me fallait dispenser au modeste sloop dont je ne possède qu'une part le dixième des soins alloués jadis à notre canot

---

<sup>51</sup> Ce n'est que dans les années 1990 que les bateaux écoles des Glénans sont équipés de moteurs (Brulé Josso, 2010, p. 470).



de la Rance, je ne naviguerais pas quatre jours par an. Le temps de calfater, je serais rentré à Paris » (Hamon, 1997, p.191).

D'autres innovations techniques, des enrouleurs de voiles au pilote automatique et au régulateur d'allure<sup>52</sup>, ont également facilité le développement de la croisière. Depuis les années 1990, les aides à la navigation utilisent des procédés électroniques et informatiques. Les voiliers de croisières sont désormais équipés de radars, de moyens de communication modernes et d'ordinateurs pouvant recevoir de tout point du globe cartes marines et météo locale. L'innovation fondamentale est le GPS - *Global Positioning System* - qui permet de connaître avec précision la position du bateau et de calculer son cap. Le GPS est opérationnel depuis 1993 et son prix le rend désormais très accessible. Electronique et informatique ont largement contribué à ce que la navigation hauturière soit plus facile et s'effectue dans de meilleures conditions de sécurité.

Les données économiques et techniques n'expliquent pas à elles seules cet engouement pour la navigation de plaisance. Pour que les Français se rêvent marins, il leur a fallu des héros comme Alain Bombard, qui traversa l'océan en 1952 sur un radeau gonflable, sans eau douce ni vivres ou Bernard Moitessier qui en 1968, lors d'une course en solitaire autour du monde et alors qu'il rentrait en Europe, décida de changer de cap pour rejoindre le Pacifique. Mais parmi tous ces navigateurs, c'est Eric Tabarly qui convertit les Français à la voile après sa victoire dans la transat anglaise de 1964. Les ventes de voiliers de croisière côtière augmentent cette même année de 78%, l'année suivante de plus de 25%. Avec sa victoire de 1964, « Tabarly offrait aux médias français, aux lecteurs français, aux téléspectateurs français, une aventure idéale pour faire pleurer Margot. Le héros : bâti comme superman, modeste (et célibataire) comme Tintin, sanglé dans l'uniforme - prestigieux - d'officier représentant la grandeur de la France, puissance maritime. L'aventure : les éléments déchaînés, le courage indomptable devant l'adversité, la photo de la maman si heureuse dans *Paris-Match* » (Charles, 1997, p. 246). Le Général de Gaulle lui décerne la légion d'honneur et son effigie de cire entre au Musée Grévin. « Tabarly, aux yeux de ma génération plaisancière, c'est le marin par excellence. Pour les coupes qu'il a remportées. Mais plus encore pour la manière. Les

---

<sup>52</sup> Inventé en 1960 par Hasler, le régulateur d'allure est un système qui fixé à la barre permet au bateau de conserver son cap tout en s'adaptant aux changements de vent. La présence d'un barreur n'est dès lors plus nécessaire. S'il existait des systèmes similaires auparavant, celui d'Hasler se révèle particulièrement efficace.

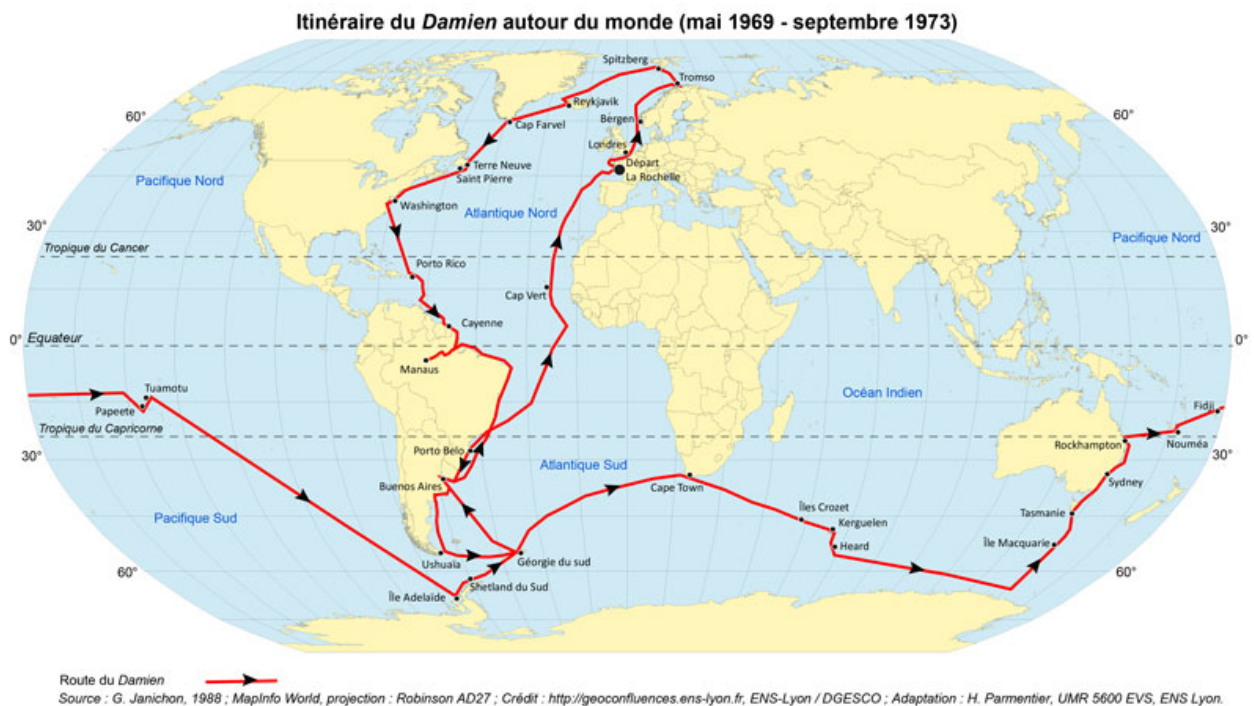
défis, soit, mais avec la ferme intention de ramener l'homme et le bateau » écrit Hervé Hamon (1997, p.195).

### La grande croisière depuis 1950

Dans les années d'après guerre, quelques plaisanciers suivent les traces de Slocum et partent pour un tour du monde en solitaire. Jacques-Yves Le Toumelin, capitaine de la marine marchande, décide de faire un tour du monde après avoir lu les récits de Slocum et de Bernicot. Il a 29 ans lorsqu'il appareille du Croisic en 1949 sur *Kurun* pour une circumnavigation qui va durer trois ans. Un an après le Toumelin, c'est au tour de Marcel Bardiaux, ancien champion de kayak et cascadeur, qui, à 40 ans, s'élance sur les *Quatre vents* au départ de Paris pour un tour du monde de huit ans, de 1950 à 1958. Jusqu'alors les circumnavigateurs effectuaient des escales lors de leurs voyages, pour certains la découverte de pays étrangers étant tout aussi importante que l'exploit sportif. L'étape suivante fut de réaliser une circumnavigation sans escales. Elle est franchie en 1968-69 par le britannique Robin Knox-Johnston qui, dans le cadre d'une course, réalise en 313 jours un tour du monde sans escales. Deux ans auparavant, Francis Chichester, un des plus grands navigateurs des années 1960, avait réalisé un tour du Monde par le cap Horn en ne faisant qu'une escale, à Sidney (août 1966-Mai 1967). Cela lui valut d'être anobli par Elizabeth II.

La conquête plaisancière du globe, commencée à la fin du XIXème, s'achève dans les années 1970, lorsque des voiliers de plaisance affrontent la glace, en Antarctique ou en Arctique. Le passage du Nord-Ouest reliant l'Atlantique au Pacifique par le grand nord canadien (l'Alaska, la mer de Béring, l'océan glacial Arctique, le Nunavut et la mer de Baffin) a été emprunté pour la première fois par un navire de pêche commandé par le norvégien Amundsen qui en trois saisons (1903-1906) traversa le passage d'Est en Ouest. En 1977, c'est un plaisancier, Willy de Roos, qui emprunte de nouveau ce passage et réussit l'exploit de le franchir en un seul été. En France, la navigation dans la glace est associée à Gérard Janichon et Jérôme Poncet et à leur voilier, *Damien*. Agés de 25 ans, ces deux étudiants d'origine grenobloise, s'élancent en 1969 pour un tour du monde qui va durer quatre ans et demi (cf. carte 2). Ce ne sont pas les rivages tropicaux et la navigation dans les alizés qui les attirent, mais la glace. Après avoir atteint le Spitzberg et le Groenland, ils mettent cap au Sud et vont explorer les terres australes et antarctiques : Géorgie du sud, îles Crozet, Kerguelen, terre Adelaïde. *Damien*, premier voilier de plaisance à aller au Spitzberg, devient en 1973, « le premier petit voilier à mouiller aussi sud, sous le cercle polaire antarctique » (Janichon, 1998, p. 458). L'année précédente, un navigateur solitaire, David Lewis à bord d'*Ice Bird* avait tenté

d'atteindre l'Antarctique mais avait dû renoncer après avoir chaviré à deux reprises dans les 60èmes.

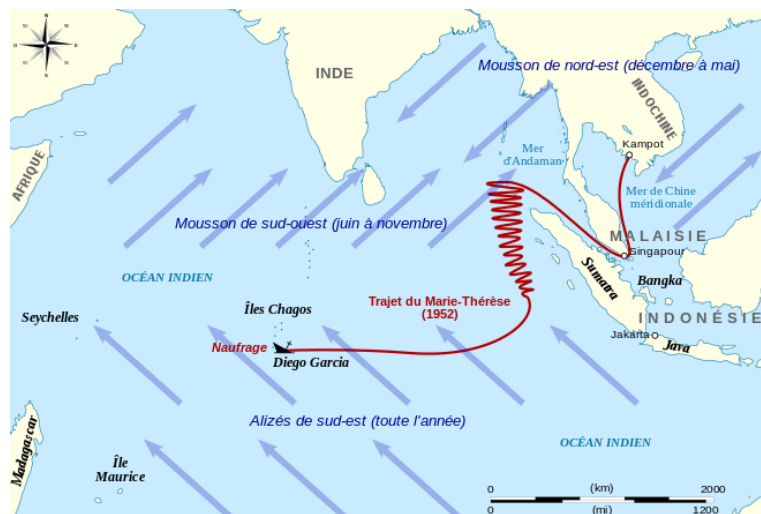


Carte 2 : *Damien* autour du monde (Gaugue, 2014)

Aujourd'hui, les voiliers de plaisance ont franchi tous les passages, contourné tous les caps et atteint les îlots les plus reculés. La conquête maritime du monde continue qui consiste désormais à traverser les océans de plus en plus vite ... mais elle est désormais menée par des professionnels de la course et non plus par des amateurs. Cependant les habitants de la mer ne se rêvent pas tous en conquérants des océans et la grande majorité des plaisanciers qui choisissent ce mode de vie évitent les navigations difficiles. Depuis les années 1950, quelques grandes figures de plaisanciers au long cours ont frappé les imaginaires et influencé de nombreux plaisanciers d'aujourd'hui, non par les exploits sportifs qu'ils réalisaient, mais par le style de vie qu'ils inventaient.

Bernard Moitessier est le plus connu de ces vagabonds des mers du sud comme il se nomme lui-même, et ses ouvrages ont largement contribué à populariser l'habiter en mer. Bernard Moitessier a passé son enfance et son adolescence en Indochine où il commence à naviguer sur le *Snark*. En 1952, à 27 ans, il quitte l'Asie à bord de *Marie-Thérèse I* et se dirige vers Singapour puis les Seychelles et Diego Garcia où il fait naufrage (cf. carte 3) Il reconstruit un nouveau bateau, *Marie-Thérèse II* à Maurice et rejoint en 1955 l'Afrique du sud où il reste

deux ans, le temps de reconstituer la caisse de bord. Puis il entreprend de traverser l'Atlantique et atterrit aux Antilles où il perd de nouveau son bateau (cf. carte 4).



Carte 3 : Itinéraire de B. Moitessier à bord de *Marie-Thérèse* (1952)  
(carte extraite de l'article Moitessier, Wikipedia)



Carte 4 : Itinéraire de B. Moitessier à bord de *Marie Thérèse II* (1955-1958)  
(carte extraite de l'article Moitessier, Wikipedia)

C'est en cargo qu'il rentre en France, où il réside de 1958 à 1963. Avec son épouse, Françoise, il effectue de 1963 à 1966 une longue navigation sur *Joshua* qui les mène de Marseille aux Antilles, puis aux Galápagos et en Polynésie ; de Tahiti, ils décident de rentrer en Europe par le chemin le plus court ... c'est-à-dire par le cap Horn (cf. carte 5). Il leur faut 126 jours pour faire les 14 216 milles qui séparent Tahiti d'Alicante, en Espagne. En 1966,

cela représente le plus long voyage sans escale effectué par un yacht et Françoise devient la première femme à passer le cap Horn sur un voilier de plaisance.



Carte 5 : Itinéraire de Bernard Moitessier à bord de *Joshua* 1963-1966  
(carte extraite de l'article Moitessier, Wikipedia)

Après deux ans en France, Bernard Moitessier appareille seul en 1968 pour une course autour du monde ; alors que sa circumnavigation est achevée et qu'il entame la remontée de l'Atlantique, il décide de ne pas retourner en Europe et continue de naviguer jusqu'à Tahiti où il séjourne quelque temps, puis repart en Nouvelle Zélande et revient en Polynésie, où il vit durant quatre ans à terre, d'abord à Ahé puis à Moorea (cf. carte 6). En août 1980, il appareille pour les Etats-Unis et le Mexique où il navigue jusqu'en 1984, puis retourne, toujours en voilier, à Tahiti. De 1986 à 1994, date de sa mort, Moitessier vit alternativement en France et à Raiatea (Iles-sous-le-vent, Archipel de la société). Plusieurs périodes peuvent être distinguées dans l'itinéraire de Bernard Moitessier. C'est d'abord l'expérience hédoniste du nomadisme maritime que Moitessier valorise dans ses deux premiers ouvrages, *Vagabonds des mers du sud* et *Cap Horn à la voile*, publiés en 1960 et 1967 et qui raconte son itinéraire de 1952, date de son premier appareillage d'Asie à son retour en France en 1968. Dans *La longue route* (1971), il dénonce les « faux dieux de l'Occident », le « Monde Moderne, [...] Monstre qui détruit notre terre, piétine l'âme des hommes » (p. 302) et explique qu'il choisit de continuer sa route et de ne pas rentrer en France « parce que je suis heureux en mer, et

peut-être aussi pour sauver mon âme » (p.312). C'est ensuite dans le mysticisme et la religion qu'il cherche sa vérité, quête décrite dans *Tamata et l'alliance*, en 1993.

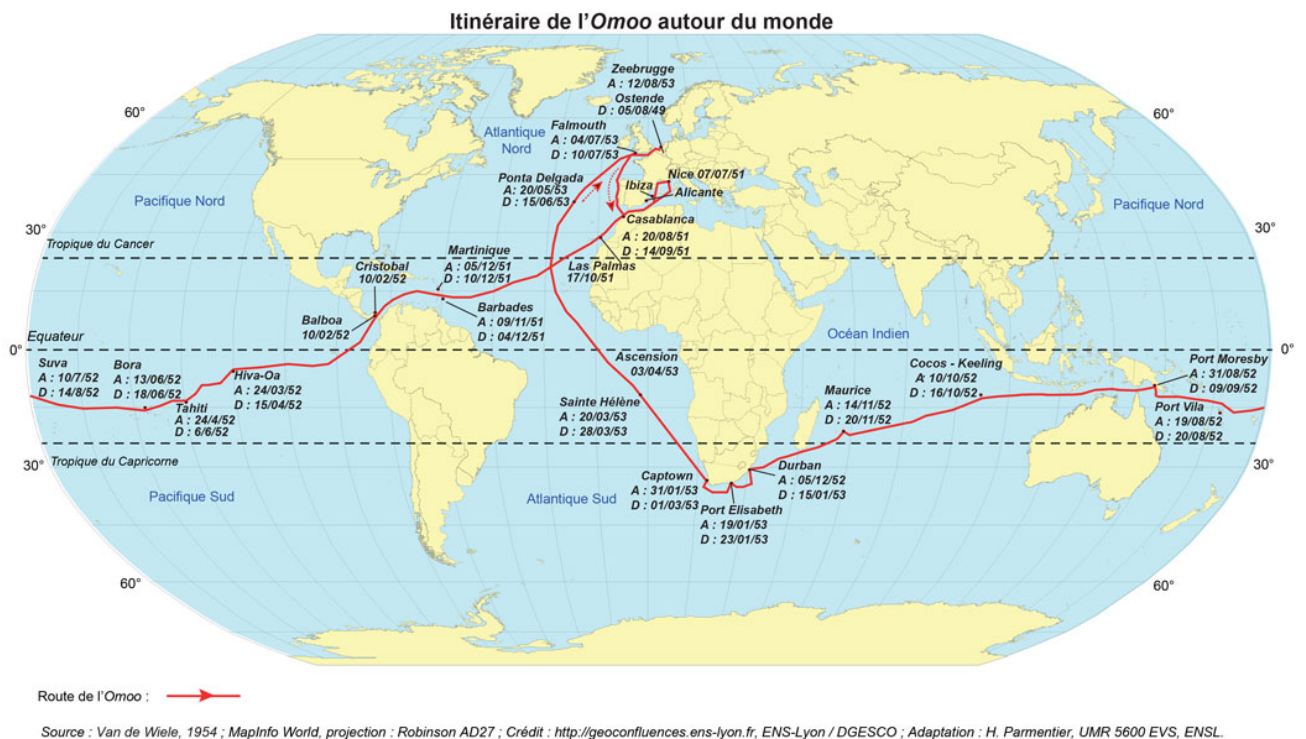


Carte 6 : Itinéraire de Bernard Moitessier à bord de *Joshua* 1968-1969  
(carte extraite de l'article Moitessier, Wikipedia)

Au début des années 1950, ils sont quelques-uns à choisir, comme Moitessier, d'habiter en mer. Les récits de ces pionniers, valorisant ces modes de vie, ont influencé les générations suivantes. Sur *Tzu hang*, les Smeeton naviguent en couple, parfois accompagnés de leur fille ou d'équipiers, tout autour du monde, durant une vingtaine d'années. Ce sont des problèmes de santé qui les obligent, à la fin des années 1960, à renoncer à cette vie et ils s'installent alors comme fermiers au Canada, à Calgary. Leur livre le plus célèbre est *Une fois suffit*, paru en 1959 et qui relate leurs deux chavirages alors qu'ils tentent de passer le cap Horn. Annie et Louis van de Wiele, couple belge, alternent des longues navigations et des périodes à terre. De 1949 à 1954, ils effectuent un tour du monde sur *Omoo*, périple que Annie van de Wiele (photo 1) relate dans *Pénélope était du voyage* (cf. carte 7). Quelques mois après leur retour en Europe, ils décident de repartir faire du cabotage sur les côtes africaines. Au Kenya, ils vendent *Omoo* et vivent cinq ans en brousse. Louis rêve alors de chasser, mais il y renonce très vite et choisit de travailler dans les réserves naturelles. Ils rentrent ensuite en Belgique où ils résident cinq ans, avant de repartir naviguer durant un an aux Antilles à bord d'*Hierro*, croisière racontée dans *Au fil de l'étrave*.



Photo 1 : Annie van de Wiele à bord d'*Omoo*  
 (cliché pris vers 1954 URL : <http://www.betty-ck145.com/>)



Carte 7 : Itinéraire de l'*Omoo* autour du monde (1949-1953)  
 (Extrait de Gaugue, 2014)

Dans les années 1970, c'est le récit des navigations de Gérard Janichon et Jérôme Poncet qu'on appelle les Damiens, du nom de leur bateau, qui marque les esprits. Dans *Damien autour du monde*, G. Janichon raconte ce tour du monde, qui de 1969 à 1973, les mène des glaces du grand nord à celles des terres australes, en passant par la remontée de l'Amazone (cf. carte 2) A leur retour en France, les deux garçons ne renoncent pas à l'itinérance maritime. Jusqu'en 1982, Gérard Janichon alterne longues croisières et vie à terre, puis découvre l'aviation avant de se consacrer à l'écriture. Son comparse, Jérôme Poncet, repart avec sa compagne en 1976 vers les terres australes et antarctiques ; il acquiert une propriété aux Malouines en 1987 et continue de naviguer régulièrement en Antarctique et dans les îles Australes en tant que skipper professionnel, dans le cadre d'expéditions scientifiques ou de raids aventures. Le chanteur Antoine est une autre grande figure des voyages maritimes au long cours. En 1974, il a 30 ans lorsqu'il appareille sur *Om* et il n'a cessé depuis de naviguer ... tout en revenant régulièrement en France pour s'occuper de ses affaires et assurer la promotion de ses livres et films.

Les années 1970, c'est l'époque où « on partait élever des chèvres dans le Larzac. On quittait Paris pour restaurer une ferme en Provence. On lâchait tout pour partir autour du monde. Mr Toutlemonde trouvait dans le bateau le véhicule parfait pour rejoindre des rivages plus cléments, cassait sa tirelire, vendait son appartement, son automobile [...] pour se construire un voilier » (Charles, 1997, p. 251). L'habiter en mer n'est plus, comme dans les décennies précédentes, l'apanage des couples sans enfants ou des jeunes célibataires mais se conçoit comme un mode de vie familial. Les navigations avec les enfants, extrêmement rares jusque dans les années 1965, deviennent plus fréquentes au début des années 1970. Auparavant, la majorité des plaisanciers n'ont pas d'enfants ... et s'ils en ont, ces derniers sont pensionnaires alors que leurs parents naviguent. C'est l'option choisie par les Smeeton pour leur fille adolescente ainsi que par Bernard Moitessier et sa femme pour les trois enfants de celle-ci. Les enfants sont âgés de neuf, dix et douze ans lorsque le couple Moitessier quittent Marseille en 1963 pour une longue navigation. « Les études ont trop d'importance à notre époque » explique Bernard Moitessier. « Plus tard, diplômés en main, ils pourront choisir : médecine, industrie, droit ou bien la vie de romano. Mais c'est à eux de choisir, pas à nous » (Moitessier,



1967, p. 88). A partir des années 1970, les récits d'Yves et Elizabeth Joinville<sup>53</sup> ou de France et Christian Guillain<sup>54</sup> puis dans les années 1980, ceux de Michèle Meffre<sup>55</sup> ou de Claude Mailhot et Dominique Mauny<sup>56</sup> racontent la vie à bord avec des enfants et démontrent qu'habiter en mer est parfaitement compatible avec une vie de famille, même nombreuse : sur la *V' Limeuse*, C. Mailhot et D. Manny naviguent avec leurs quatre enfants et les Meffre vivent à bord d'abord avec leurs deux aînés puis avec leurs deux derniers, adoptés au Chili. Désormais, parents et enfants naviguent ensemble, ces derniers étant scolarisés à bord par leurs parents, aidés le plus souvent par des cours par correspondance type CNED. Les plaisanciers naviguant en famille considèrent cependant que si la grande croisière est envisageable avec des enfants, elle ne l'est plus lorsque ceux-ci deviennent adolescents. D'une part, parce qu'une scolarité par correspondance au niveau du lycée est moins aisée à suivre qu'en primaire. D'autre part, les parents craignent qu'une vie familiale se déroulant dans le huis clos d'un voilier ne convienne pas à un adolescent. Lorsque Dany et René décident de partir pour une croisière de cinq ans autour du monde, leurs quatre enfants ont entre cinq et dix ans. Ils estiment que leurs enfants « sont au bon âge pour partir : ils ont déjà été à l'école, ils se souviendront du voyage et ils ne sont pas encore adolescents, à un âge où ils préféreraient ne plus être avec nous » (entretien Las Palmas, nov. 2008).

Depuis les débuts de la grande croisière, le profil du plaisancier au long cours a évolué. Ainsi, la présence ou non d'enfants à bord est bien évidemment liée à l'âge auquel se fait le grand départ. Avant la Seconde Guerre mondiale, les plaisanciers larguent les amarres soit lorsqu'ils ont entre 20 et 30 ans, comme Ella Maillart, Alain Gerbault, Jack London et sa femme ou Vito Dumas, soit après 50 ans à l'image de Slocum, John Voss ou Louis Bernicot. D'après l'analyse de mon corpus, constitué de 142 itinéraires de vie de plaisanciers, la longue croisière a continué d'attirer essentiellement les jeunes générations entre 1950 et 1980. Durant cette période, ils sont onze sur dix-huit à partir à 30 ans ou avant, soit 60%. C'est depuis les années 1980 que l'âge du grand départ s'est modifié. Désormais, c'est entre 35 et 45 ans (dans 37% des cas) ou après 55 ans (26%) qu'on largue les amarres. Seuls 8% partent entre 18 et 25 ans,

---

<sup>53</sup> *Trois océans pour nous trois. Un homme, une femme, un enfant*, Arthaud, 1974.

<sup>54</sup> *Le bonheur sur la mer*, Robert Laffont, 1974.

<sup>55</sup> cf. notamment aux éditions Loisirs nautiques *Qui n'avait jamais navigué (1985)*, *Vagabonds de l'océan (1992)* *Deux anges au paradis (1997)*.

<sup>56</sup> Mailhot C. et Manny D., *La V'limeuse autour du monde*, tome 1 2002 et tome 2 2003 édition Groupe nautique Grand Nord et Bas Saint-Laurent, Canada.

18% entre 25 et 35 ans et 11% entre 45 et 55 ans. Et l'analyse de la constitution des équipages confirme la place des navigations en famille dans les navigations contemporaines. Depuis 1980, 43% des plaisanciers constituant mon corpus naviguent en couple et 27% en famille, avec leurs enfants. Seuls 10% des plaisanciers naviguent seuls, alors qu'ils étaient 25% entre 1950 et 1965, 10% naviguent avec des amis et dans 11% des cas, la composition de l'équipage change au cours de la croisière.

Les plaisanciers au long cours font partie des catégories sociales privilégiées, notamment par leur niveau de formation. Nous connaissons le métier de 79 individus au moment de leur départ. Quatre professions dominent nettement : les enseignants, les chercheurs, les ingénieurs ainsi que les professionnels de la santé. Près de 45% des plaisanciers au long cours constituant notre corpus faisaient à terre l'un ou l'autre de ces métiers. Les professions liées à la mer sont également bien représentées (moniteur de voile ou de plongée, marine marchande, garde côte, directeur d'entreprises nautiques) et représentent 13% de notre corpus. Le plaisancier au long cours est un adulte en activité ayant effectué des études supérieures. C'est ce qui ressort également de l'étude de J. Macbeth (1992), sociologue australien, auprès des circumnavigateurs en escale en Australie : l'âge moyen des 59 plaisanciers au long cours constituant son corpus est de 43 ans et ils sont 64% à avoir achevé un cursus universitaire.

De la fin du XIX<sup>ème</sup> aux années 1950, la mer est devenue un espace de loisir. Désormais, les océans du monde, fréquentés par des plaisanciers naviguant par choix, ne sont plus habités uniquement par des marins professionnels mais par des individus ayant librement choisi ce style de vie. Avant de se lancer sur les mers du globe, les habitants de la mer ont rêvé et préparé, à terre, leur grand voyage.

## DEVENIR UN HABITANT DE LA MER

La mer, promesse d'innombrables possibles, suscite le rêve. Larguer les amarres. Mettre les voiles. Prendre le large. C'est un vocabulaire maritime qui est utilisé pour signifier, parmi les départs, ceux qui impliquent rupture et changement radical. Passer de la terre à la mer, d'une vie largement sédentaire à une vie itinérante est un véritable basculement dans la manière d'habiter des individus. C'est à terre que les habitants de la mer élaborent leurs projets et le construisent, d'abord en le rêvant puis en élaborant les conditions matérielles de sa réalisation. C'est lors de ce temps de la projection dans le voyage que les futurs plaisanciers au long cours deviennent des habitants de la mer, alors qu'ils ne sont plus complètement à terre mais pas encore en mer.

### **Pourquoi partir ?**

Lorsqu'ils exposent les raisons qui les ont amenés à changer de mode d'habiter, les plaisanciers au long cours mettent en avant leur désir de rompre avec un quotidien à terre devenu dans la plupart des cas insatisfaisant. Ils espèrent qu'habiter la mer leur permettra de vivre au plus près de leurs aspirations et comblera ce qu'ils ressentent comme étant des manques dans leur habiter à terre, bref leur permettra de trouver une place où s'épanouir et se réaliser.

Alors que les motivations conduisant à rompre avec un quotidien terrestre ont profondément évolué depuis le début de la grande croisière, les raisons qui conduisent à choisir de voyager à bord d'un voilier sont sensiblement les mêmes depuis le début du XXème siècle et la naissance de la grande plaisance.

### Rompre les amarres

De l'entre-deux guerres aux années 1970, la majorité des plaisanciers souhaitent quitter ce qu'ils appellent civilisation ou monde moderne ; depuis les années 1980, ils mettent en avant le désir, non plus de quitter un lieu et ses habitants, mais de rompre avec un rythme de vie défini comme stressant.

Dans les années 1920-1930, la vie en mer est choisie pour fuir l'Europe et les séquelles de la Grande Guerre. Alain Gerbault explique le choix de l'habiter en mer par son refus de vivre « esclave de la civilisation [...] et de mener une vie servile et conventionnelle » (1970, p. 78). Il considère que c'est la guerre de 14-18, au cours de laquelle il combat comme

aviateur, qui le pousse à faire ce choix. « La guerre me fit sortir de la civilisation. Je n'aspirai plus à y retourner » (*idem*, p.16). Ella Maillart et Hermine de Saussure rêvent de naviguer vers les mers du sud pour « fuir l'Europe et les mentalités d'après guerre » et « mener une existence qui [les] dispense de toute compromission avec ce monde là » (Vibart *in* Oulié, 2004, p.193). De 1950 à la fin des années 1970, ce n'est pas la situation politique qui pousse à rompre avec un quotidien terrestre mais le désir d'échapper aux normes et contraintes sociales : le choix de la rupture, motivé par la peur de l'ennui et le refus de devoir se conformer aux modèles de vie dominants, est existentiel. « Notre vie ne nous est pas donnée pour l'enfermer dans un bureau » explique Annie Van de Wiele qui en 1949 décide de partir avec Louis son époux naviguer autour du monde, car « au milieu de l'océan, l'argent ne signifie rien » (1954, p. 36 et p. 188). Lorsque Bernard Moitessier décide en 1952 de quitter l'Indochine où il est né, c'est pour s'éloigner « des folies et violences de l'Asie » tout en restant « très au large du ronron et des petites de l'Europe bavarde » (1993, p. 211). C'est pour « échapper à l'étouffement, à la lente mais sérieuse intoxication environnante. Eviter de se trouver précocement piégé dans l'engrenage » que Gérard Janichon et Jérôme Poncet quittent la Rochelle en 1969 à bord de *Damien* pour explorer les mers du monde (Janichon, 1998, p. 17). Christian a 20 ans au début des années 1970 et rêve d'habiter en mer pour échapper à une vie normée : « l'idée de faire des études, d'avoir une famille, une maison avec des enfants, d'aller jusqu'au bout en attendant la retraite, cela m'angoissait terriblement. C'était trop tracé, il n'y avait aucune surprise, cela n'excitait pas ma curiosité. Je voulais avoir une vie un peu différente » (entretien Morlaix). Dans les années 1960-1970, certaines croisières maritimes s'inscrivent très nettement dans la mouvance hippie, lorsque des jeunes occidentaux affichent leur volonté de rompre avec la société de consommation et tentent d'inventer de nouvelles manières d'habiter, en communauté ou sur la route. Moitessier célèbre « ce côté tout simplement humain des hippies, cette recherche de paix, ce respect de la nature, ce sentiment de fraternité sans frontières, cette conscience d'appartenir à la même grande famille » (1986, p. 339). Dans la *Longue route*, il décrit son rêve de la communauté idéale : « On est mouillés à huit bateaux dans un petit coin vraiment paisible, cinq couples ont chacun un enfant, les trois autres ont décidé de ne pas en avoir, mais c'est comme s'ils avaient chacun cinq gosses. Et nos cinq enfants uniques, ils ont quatre frères et sœurs. [...] On ne fait rien, on vit, simplement, on a planté des choses dans la terre et ça pousse. [...] On a semé partout les graines de notre plante, les petites feuilles à cinq doigts poussent déjà, on n'a plus besoin de prononcer le mot fric depuis qu'on est là, ensemble » (1986, p. 282).

B. Moitessier est ensuite imité par beaucoup d'autres navigateurs comme Joan de Kat qui habita en mer une vingtaine d'années, avant de jeter l'ancre en 1984 en Polynésie, ou encore le chanteur Antoine. En 1974, Antoine, jeune ingénieur centralien, part pour un premier tour du monde qui va durer 6 ans. Puis, un an après, en 1981, il s'embarque à nouveau pour un grand voyage et n'a cessé depuis de naviguer. Il explique son départ par le contexte des années 1970. « Nous étions en 1974. Nous étions si nombreux à rêver de partir, il y avait ceux qui plaçaient le Nirvana dans les Cévennes [...] il y avait ceux qui construisaient un bateau en ferrociment au fond de leur cour, et qui rêvaient de mers lointaines » (Antoine, 1997, p. 9). La contre-culture hippie reprend le thème du voyage en insistant sur l'importance de l'exploration intérieure, les philosophies hindoue et bouddhiste venant alimenter cette quête de spirituel. Cette démarche est particulièrement nette chez Moitessier. Alors qu'il participe à la première course autour du monde en solitaire et que sa circumnavigation est pratiquement achevée, il décide de ne pas rentrer et continue de naviguer à la recherche de sa vérité : « La vérité que je cherche inconsciemment se révélera peu à peu. Et je sais maintenant qu'elle m'appelle infiniment plus loin. Rentrer déjà reviendrait à n'être jamais vraiment parti. Ce serait l'acceptation tacite des règles de l'ancien jeu imposé par les autres. Ce serait me trahir » (1993, p. 264). Sa quête le conduira à se tourner vers les philosophies orientales.

Depuis les années 1980, le projet des candidats au grand voyage n'est plus motivé par le refus de la société de consommation mais par le rejet de leur rythme de vie à terre. Ils espèrent que leur nouveau mode d'habiter leur permettra de disposer de davantage de temps pour eux et leurs proches. Il ne s'agit plus d'inventer une nouvelle forme de vie ensemble, comme l'envisageait le mouvement hippie, mais un mode de vie pour soi. La décision de partir est prise plus tardivement qu'auparavant, à un âge où la majorité des plaisanciers est installée dans la vie active et a expérimenté le quotidien du 'métro-boulot-dodo'. Les plaisanciers souhaitent ralentir un temps leur rythme de vie et s'extraire d'un quotidien où ils ont le sentiment de manquer de temps. Les cadences du rythme urbain ont pesé lourd dans la décision de B. Troublé de prendre une année sabbatique : « A Paris, on ne voit pas ses enfants. Pourrait-on les connaître en rentrant chaque soir à 21 heures alors qu'ils dorment déjà ? » (cité par Gourmelen 1997, p. 94). Dany et René, québécois, ont embarqué avec leurs quatre enfants pour un tour du monde de cinq ans sur un catamaran. Leur projet est « de faire un temps d'arrêt, pour être en famille et voir le monde, car la vie va tellement vite, le quotidien est

fatigant, les horaires sont fous, on ne voit pas les enfants grandir» (entretien Las Palmas, 2008). Habiter en mer est alors envisagé comme un temps de repli sur soi et ses proches.

Dans certains cas, et ce quelle que soit l'époque, le choix de l'habiter en mer peut s'apparenter sinon à une fuite du moins à une façon de quitter une situation personnelle pesante, la solitude et l'ennui au moment de la retraite ou la trop grande dépendance d'enfants devenus adultes. A la retraite, Louis Bernicot, ancien capitaine de la marine marchande, s'installe à la campagne avec sa femme. Très rapidement, l'ennui le gagne. « Au bout de six mois, je me suis aperçu qu'une vie pareille m'était impossible » (Bernicot, 2002, p.12). Il décide donc de reprendre la mer en 1936 à bord d'un petit yacht pour suivre les traces de Slocum et accomplir un tour du monde. Une autre raison, non mentionnée dans son récit mais que révèle son biographe, est que la vie de couple lui pèse, les relations avec sa femme s'étant dégradées depuis longtemps<sup>57</sup>. C'est également à la retraite que Maurice, d'origine belge, a décidé de vivre sur son bateau et de faire du cabotage le long des côtes françaises, seul ou avec sa femme qui le rejoint pendant la belle saison. « Je préfère être sur mon bateau qu'en Belgique car beaucoup de mes amis des Ardennes belges sont décédés, notre maison a été vendue » (entretien Binic, 2015). Au fil du temps, l'environnement familial que Maurice s'était construit s'est modifié. Avec la fin de son activité professionnelle, le décès d'amis et la vente de la maison, il ne se sent plus à sa place dans son lieu de vie et choisit de partir. Changer de mode d'habiter permet de quitter une situation familiale considérée comme pesante et de refuser la place que vos proches vous assignent. Partir permet en quelque sorte de reprendre la maîtrise de sa vie. Un couple rencontré à Las Palmas a souhaité s'éloigner de ses enfants adultes : « Nos deux fils de 37 et 39 ans sont dépendants de nous et on a voulu couper les ponts. Il faut les aider financièrement car ils ont des problèmes d'argent même s'ils travaillent. Ils ne gagnaient pas en autonomie quand on était présent. Par ailleurs, nous nous occupions beaucoup de nos petits-enfants, nous étions avec eux comme des parents, pas comme des grands parents, ce qui ne nous convient pas » (entretien Las Palmas, 2008). S'éloigner ne signifie pas rompre toute relation mais permet de maîtriser la distance entre soi et les autres. C'est à bord désormais que ce couple accueille sa famille, parfois même sur de longues périodes. Ils ont ainsi navigué pendant plusieurs mois avec un de leurs petits-enfants.

---

<sup>57</sup> E. Vibart, 2002 *Préface*, in L. Bernicot, *La croisière d'Anahita*, Voiles Gallimard.

### Voyager à la voile

Vouloir changer de mode de vie n'implique pas de choisir pour autant un mode d'habiter itinérant. Les plaisanciers au long cours se tournent vers ce mode d'habiter pour voyager, découvrir le monde et faire de nouvelles rencontres. Le désir de confrontation à l'altérité existe depuis le début de la grande plaisance. Alain Gerbault opte pour l'itinérance car, écrit-il, « j'aime à m'instruire en voyageant, à étudier la différence des conceptions qu'ont du bien et du mal les différentes races et la manière de penser des indigènes, manière si différente de celle des blancs » (1970, p. 226). Dans les années 1950, Le Toumelin attend de son voyage de « mieux connaître les êtres humains, dans leur milieu naturel, du haut en bas de l'échelle humaine » (1995, p.422). Et aujourd'hui, la majorité des plaisanciers insistent sur l'importance de la découverte et de la confrontation à l'altérité dans le choix de l'itinérance maritime, à l'instar de Claudie qui navigue avec son mari « Nous sommes partis pour découvrir d'autres endroits, d'autres gens, d'autres cultures, pour côtoyer la différence » (entretien Las Palmas). Les couples voyageant avec des enfants insistent sur la dimension pédagogique de cette expérience. Un couple de médecins considère que leur voyage « est essentiel pour l'ouverture d'esprit de nos enfants » âgés de sept et neuf ans (cités par Gourmelen et Vibart, 1999, p. 82), et les Le Gall ont souhaité « vivre avec les enfants ailleurs et autrement. Leur faire rencontrer d'autres gens, d'autres modes de vie, d'autres cultures et religions » (Le Gall, *Journal de bord*, 2003).

Voyager c'est aussi se construire et la longue croisière prend parfois des allures de voyage initiatique. Le Toumelin compare son voyage en solitaire au temps de retraite à l'adolescence dans les sociétés traditionnelles. « Autrement pas d'homme », conclut-il (1995, p. 422). Gérard Janichon qui navigue à bord de *Damien* dans les années 1970 souligne que « bien entendu, comme en chaque voyage, c'est soi-même que l'on rencontre au terminus, mais on le tait. (1998, p. 275). Lorsqu'ils exposent les raisons de leur choix, les plaisanciers au long cours n'échappent pas aux généralités et aux lieux communs en mettant l'accent sur le voyage comme confrontation à l'altérité et construction de soi. Ils sont cependant quelques-uns à envisager l'itinérance non pas sous l'angle de l'apprentissage et de l'acquisition d'une certaine maturité mais sous celui du plaisir et du bien-être. Maurice, rencontré à Binic, en Bretagne, a choisi ce mode d'habiter pour « passer [sa] retraite agréablement » (entretien). Quant aux Gallez, également à la retraite, ils ont choisi la longue croisière pour faire « ce qui nous plaît quand nous en avons envie, au gré des occasions qui se présentent » (Gallez, *Journal de bord* 1996-2009).

Jusqu'aux années 1980, c'est avant l'entrée dans la vie active, soit entre 20 et 30 ans, que se décide le grand départ, motivé essentiellement par le refus d'occuper une place assignée par d'autres, de rentrer dans les rangs et correspondre à la norme imposée par la société de l'époque. Actuellement, la question de la place ne se pose plus dans les mêmes termes. C'est lorsqu'ils sont intégrés à cette société dénoncée par la génération précédente que les plaisanciers décident de tout larguer. Désormais, le grand départ s'effectue le plus souvent soit vers la quarantaine, soit à la retraite et ceux qui partent à la quarantaine ont auparavant construit leur place, tant d'un point de vue professionnel que familial. Ce qui se dessine actuellement c'est la volonté d'expérimenter plusieurs styles de vie et de pouvoir être ainsi un cadre supérieur urbain et un voyageur maritime au long cours.

Les raisons qui conduisent ces candidats au voyage à choisir le voilier comme un moyen d'itinérer de lieu en lieu sont sensiblement les mêmes depuis le début de la grande plaisance. Pour une minorité de plaisanciers à la recherche d'exploits, le voilier permet de se confronter à des navigations difficiles. Ainsi, André Gentil décide d'effectuer seul un tour du monde par les trois caps, B. Halluin et ses équipiers construisent leur projet de navigation autour du passage du cap Horn et Willy de Roos est le premier plaisancier à réussir en une seule saison le passage du Nord-ouest en 1977. Cependant, ceux qui se dirigent vers les mers dures du globe sont très rares et l'immense majorité des plaisanciers sont à la recherche de navigations aisées.

Dans les récits de plaisanciers, deux clichés sont omniprésents, qui associent le voilier à la liberté et aux respects des rythmes « naturels ».

Le voilier, tout à la fois espace domestique et moyen de transport, est choisi pour l'autonomie qu'il procure, qualifiée de liberté par les plaisanciers. Lors de son premier appareillage d'Indochine dans les années 1950 à bord de *Marie-Thérèse*, Bernard Moitessier écrit : « Pour la première fois de ma vie, je suis libre, vraiment libre. Je ne dépends plus de personne. Je peux aller en Malaisie ou à Bornéo, je n'ai qu'à choisir [...] Je suis le maître de ma vie » (1993, p. 177). Les Moreau qui ont navigué durant 25 ans à bord de leur voilier insistent sur la grande liberté offerte par ce mode d'habiter. « Se promener autour du monde avec sa maison, c'est quand même une sacrée liberté. On s'arrête où on veut, quand on veut et si ça ne nous plaît pas, on s'en va » (cité par Gourmelen, 1995, p. 116). Le voilier témoigne également du désir de vivre en harmonie avec la nature et à son rythme. « Nous avons choisi cette vie surtout à cause de la présence constante de la nature qui nous entoure, de l'amour du voyage



et aussi du ralentissement du temps » souligne Claire (Lavoie, *Journal de bord*, 1999-2003). Le rythme de la nature, c'est la lenteur. Un voilier avance lentement, comparé aux autres moyens de transport. En mer, une bonne moyenne, c'est 6 nœuds /heure soit 12 km / hs ... quand il y a du vent. En général, il faut compter 120 milles en 24 hs soit 240 km. A cette moyenne, la traversée entre les Canaries et les Antilles dure entre quinze et vingt jours. Pour les candidats au voyage maritime, habiter en mer représente un contre-pied aux contraintes de la vie urbaine - bruits, pollution, cadences effrénées -, la mer étant synonyme d'environnement sain et la grande croisière de lenteur et de temps à soi.

Les mêmes mots reviennent souvent dans les motivations exprimées par les plaisanciers : il s'agit de quitter, partir, rompre pour accéder à un mode de vie défini par la liberté et l'absence de contraintes. La mer est, depuis le début de la plaisance au XIX<sup>ème</sup> siècle, associée à la liberté. Travaillant sur la plaisance côtière du début du XIX<sup>ème</sup> à aujourd'hui, S Brulé-Jossé considère que « la liberté retrouvée en mer [est] une idéologie invariablement partagée par tous et fixée dès les débuts de la pratique » (2010, p. 70). Le skipper d'un voilier, 'seul maître à bord après Dieu', peut éprouver le sentiment de pouvoir faire ce qu'il veut, loin du regard de la société et des règles gérant la cohabitation à terre, espace nécessairement partagé avec d'autres. La liberté associée à l'espace maritime est également mobilitaire, une représentation répandue parmi les plaisanciers est que le voilier offre la possibilité d'aller où l'on veut. Dans l'imaginaire des plaisanciers, ce n'est rien moins que le monde qui est à leur portée.

Cette recherche de la liberté n'est pas spécifique aux plaisanciers mais concerne selon S. Brulé Josso, « l'ensemble des pratiquants de loisirs de pleine nature dès le début du XIX<sup>ème</sup> siècle » (2010, p. 454). De même, les *R'vers*, ces Nord-Américains qui ont élu domicile dans un camping-car (*Recreational Vehicle*) pour sillonner les routes, expliquent leur choix d'un habiter itinérant par « la liberté d'aller où l'on veut quand on le veut » (Forget, 2012, p. 24). Aujourd'hui, la grande croisière est une réponse individuelle à des tendances sociétales de fond, qui mêlent recherche de la liberté, de la mobilité et de la lenteur ou plus exactement de la décélération. S'appuyant sur les travaux de Tim Cresswell qui analyse « ce processus de mise en équivalence de la mobilité et de la liberté », Michel Lussault souligne qu'une « grande majorité d'individus aspirent à la mobilité ; ils estiment qu'elle est une condition de réalisation de l'existence et d'affirmation de la liberté » (2013, p. 132). Et la valorisation du *slow* est désormais courante dans les sociétés occidentales, comme en témoigne l'exemple du tourisme cité par Michel Lussault et qui connaît « depuis de longues années [...] une inflation

des offres fondées sur la lenteur » (*idem*, p. 163), par exemple le développement de la randonnée pédestre. Ces habitants adeptes des déplacements lents recherchent, selon M. Lussault, « une expérience particulière de l'espace et une expérience de soi différente » (*idem*, p. 164). Dans les motivations exprimées par les candidats au grand voyage maritime, l'enrichissement personnel et le souhait d'instaurer un autre rapport à l'espace occupent une place centrale.

### **Préparer le grand départ**

Passer d'un habiter terrestre et principalement sédentaire à un habiter maritime et itinérant se prépare. Durant la période – plus ou moins longue - précédant le grand départ, trois phases peuvent être distinguées : le temps du rêve, celui de la prise de décision et celui de la préparation, consistant à régler les aspects matériels et à renforcer voire acquérir les compétences nécessaires à la navigation hauturière

#### Du rêve à la décision

La prise de décision est le plus souvent précédée par le travail de l'imagination et le rêve de la vie sur l'eau naît principalement lors de navigations durant les vacances, à la lecture d'un récit de grande croisière ou en échangeant avec des plaisanciers au long cours. C'est donc le plus souvent l'expérience qui précède la décision, la sienne qu'on souhaite prolonger ou celle des autres dont on s'inspire. Dans les récits de vie sur lesquels j'ai travaillé ou lors des entretiens que j'ai menés, je n'ai pas trouvé de référence à des récits imaginaires ou à des fictions cinématographiques, qui, dans d'autres mobilités récréatives et touristiques, peuvent être à l'origine du projet d'itinérance<sup>58</sup>. Dans l'univers de la grande plaisance, les héros existent mais ils sont réels et l'imaginaire en œuvre se nourrit de navigations qui ont eu lieu.

Un certain nombre de plaisanciers datent de l'enfance leur rêve d'un tour du monde à la voile. Moitessier confie que, dès son plus jeune âge, il « pensait tout le temps au tour du monde d'Alain Gerbault, à Eric de Bishop sur son *Kaïmiloa*, et surtout à Monfreid, louvoyant parmi contrebandiers et pêcheurs des boutres arabes de la mer Rouge » (1993, p. 103). C'est enfant que sur son optimist, Damien Babinet se faufilait entre les yachts de croisière en se demandant : « et celui-là, est-il capable d'aller visiter l'Amérique ? » (Babinet, *Journal de Piffoël*, 2001-2003). B. d'Halluin explique que son désir de naviguer dans les canaux de

---

<sup>58</sup> Cf. par exemple l'analyse de C. Forget (2005 et 2012) sur l'influence du mythe de la conquête de l'ouest, dans ses aspects historiques et légendaires, dans le choix des camping-caristes nord américains de vivre sur la route.

Patagonie remonte également à son enfance : « les contours tortueux dans lesquels vient finir le continent sud-américain me fascinent depuis l'enfance. Ces canaux m'ont fait rêver, au travers de mes lectures ou de la consultation des cartes qui dessinent ce labyrinthe déchiqueté » (Halluin, 2004, p. 234). Les rêves d'enfants sont multiples : être un indien, un chevalier ou une princesse sont aussi des rêves d'enfants, et ils n'ont pas pour fonction d'être réalisés. Dans les quelques témoignages précédemment cités, ce sont des adultes qui s'expriment. Parmi les multiples rêves qui ont peuplé leur enfance, ces plaisanciers opèrent une sélection pour ne retenir que ceux expliquant leur choix de vie présente. En insistant ainsi sur l'ancienneté du projet, sans doute espèrent-ils renvoyer l'image d'un individu fidèle à l'enfant qu'il fut, cette image s'adressant tout autant aux autres qu'à eux-mêmes.

Après le temps du rêve flou et imprécis, la seconde étape consiste à décider de changer radicalement de mode d'habiter. Cette décision est généralement prise lorsque les candidats au voyage prennent conscience que le grand départ et la vie sur l'eau sont possibles car d'autres les ont réalisés. Nombreux sont les plaisanciers au long cours à avoir choisi ce mode d'habiter après avoir pris connaissance d'une expérience de grand voyage maritime. La lecture de *Seul autour du monde sur un voilier de onze mètres*, récit par Joshua Slocum de son tour du monde en solitaire incite, en 1907, Jack London à appareiller. Ce même ouvrage eut sur Jacques le Toumelin « l'effet d'une décharge électrique. Les projets que je caressais pour un avenir plus lointain [...] pourquoi ne les réaliserais-je pas tout de suite ? Je décidai de prendre la mer au plus tôt » (1995, p. 16). C'est en lisant *La croisière du Snark* de J. London qu'Alain Gerbault apprend qu'il « est possible de parcourir le monde sur un bateau relativement petit. Ce fut pour moi une révélation et je décidai à l'instant que je tenterais l'aventure » (1970, p. 17).

A partir des années 1960, ce sont incontestablement les récits autobiographiques de Bernard Moitessier qui exercent la plus grande influence sur les plaisanciers au long cours, notamment *Vagabond des Mers du sud* paru en 1960 et *Cap Horn à la voile* en 1967. Le chanteur-navigateur Antoine affirme que Moitessier est « son maître » (1974, p. 45) et les *Damien* ou encore Nicole de Kerchove s'y réfèrent également. Dans les décennies suivantes, les modèles se diversifient et c'est la lecture des *Damien*, de Nicole de Kerchove, de Michka ou encore d'Antoine qui suscite la décision de partir vivre en mer. Jean-Michel Maheu a navigué 13 ans, de 1989 à 2002, avec sa famille autour du monde ; c'est en lisant Antoine qu'il a le déclic. « J'aimais bien la littérature maritime, les récits de voyage. J'avais lu ceux d'Antoine, ceux des frères Poncet [du bateau *Damien*], mais jamais je ne m'étais dit que j'aimerais bien faire

ce qu'ils ont fait. Je les lisais simplement pour m'offrir cette part de rêve, par plaisir. Un jour j'accompagnais ma mère à la Fnac et je tombe sur le livre d'Antoine *Mettre les voiles*. Il explique comment faire pour partir à la voile, pourquoi naviguer, il montre que c'est facile, qu'il n'y a pas besoin d'être un vieux loup de mer pour réussir. Je l'achète et là : le déclic ! » (Maheu, *Le voyage de Mérovée*). Christian utilise ce même terme de déclic, signifiant le passage du rêve au projet : « Le déclic, cela a été *Les navigateurs solitaires et autres récits*, de Merrien. Je tombe là-dessus, j'ai 19-20 ans et je me suis dit cette vie là, elle existe. Certains l'ont fait en vrai, c'est donc possible, je peux un jour ou l'autre partir avec mon bateau aller découvrir le monde » (entretien Morlaix). Aujourd'hui sur les pontons, ce sont toujours ces mêmes navigateurs qui sont cités, avec en tête du hit-parade Moitessier, Antoine et l'équipage de Damien, Gérard Janichon et Jérôme Poncet. Ces plaisanciers, illustres pour les Français, sont bien souvent inconnus des plaisanciers au long cours étrangers, les récits mythiques de navigation variant selon les pays. Un couple québécois interrogé aux Canaries dit s'être inspiré de la famille Stuemmers qui navigua de 1997 à 2001 autour du monde à bord de *Nothern magic*, tandis que des plaisanciers danois citent Troels Kløvedal, leur compatriote. Quelle que soit la nationalité de leur auteur, les récits autobiographiques de grandes croisières ont profondément et durablement contribué à développer la plaisance au long cours.

La décision de changer de mode d'habiter concerne l'ensemble des membres de la famille. Dans les couples, elle est présentée comme étant prise d'un commun accord ... même si l'idée émane le plus souvent de l'homme. Le cas le plus fréquent est que la femme se réapproprie ensuite le projet et s'y investisse autant que son mari. Certaines sont cependant plus réticentes. Bruno Troublé, parti naviguer un an en famille, reconnaît que son épouse « a admis le projet sans se rouler par terre de bonheur » (cité par Gourmelen 1997, p. 94). Une navigatrice rencontrée sur les pontons de Las Palmas dit nettement qu'elle n'a aucune envie de longues navigations : « Je suis mon mari. J'adore les voyages, mais je ne suis pas partie pour faire de la voile. J'ai peur de la mer » (entretien novembre 2008). Elle dit préférer les voyages en caravane mais a embarqué pour faire plaisir à son mari qui n'envisageait sa retraite qu'en bateau. La situation de cette navigatrice n'est cependant pas courante et lorsque dans un couple, le désir de naviguer n'est pas également partagé, des arrangements sont trouvés. Par exemple, pour les longues traversées, le mari navigue avec des équipiers tandis que femme et enfants le rejoignent en avion et ne sont à bord que durant les escales et pour des navigations de quelques jours.

## Préparer

Une fois la décision prise, il faut préparer le voyage d'un point de vue matériel et financier. Il est également nécessaire d'affiner son projet et d'acquérir les connaissances nécessaires pour le mener à bien.

La préparation matérielle du voyage suppose de régler les affaires administratives. C'est en général dans les mois précédant le départ que les candidats à la longue croisière gèrent les questions d'assurance, de sécurité sociale, ou d'abonnements en tout genre, du gaz au téléphone. C'est également le moment de mettre à jour ses vaccins, de demander les visas ou encore d'inscrire les enfants au CNED. La grande croisière a un coût. Si certains bénéficient de revenus réguliers (retraite, location immobilière), la majeure partie des plaisanciers doivent travailler avant ou durant le voyage pour financer leur périple. Ceux qui envisagent une croisière d'un à cinq ans ne veulent pas interrompre, même un temps, leur voyage pour des raisons financières. C'est donc avant de partir qu'ils ont économisé la somme nécessaire à leur itinérance, parfois durant de longues années. Pour financer son périple, Ronan a travaillé durant quatre ans sur des plates formes pétrolières off-shore. Bruno Raucourt, parti faire un tour de l'Atlantique durant un an avec sa femme et leurs deux filles a mis dix ans pour mettre de côté les 90 000 euros qu'il juge nécessaires pour mener à bien son projet, 45 000 euros étant dévolus à la location du catamaran et 45 000 euros devant couvrir les dépenses quotidiennes (entretien nov. 2008, Las Palmas). Le budget prévu par Bruno Raucourt est élevé comparé aux estimations budgétaires les plus souvent cités. Au début des années 2000, Ronan et Lol prévoient de vivre avec 5 000 Francs par mois soit 850 euros, hors frais d'entretien du bateau (*Journal de bord* 2000-2002) et Jean-Paul Copie a un budget équivalent, mais dans lequel il inclut l'entretien du bateau (Copie, 2003). En 2017, le budget mensuel prévu par Florence et Mr Link pour naviguer en Atlantique durant un an s'élève à 1 700 euros.

Il est également nécessaire de préparer son voilier, parfois même de l'acheter. Un certain nombre de plaisanciers au long cours prennent la décision de partir alors qu'ils ne possèdent pas de bateau. Ils ont le choix entre acheter un voilier, solution la plus souvent choisie, d'en construire un, ou de pratiquer le bateau-stop. Cette dernière formule a été choisie par Elizabeth Lieutaud qui, en deux ans de voyage et huit voiliers, a atteint, au départ de France, les Canaries et le Cap vert puis s'est dirigée vers les Antilles, le Brésil et le cap Horn. Pour trouver des embarquements, elle recommande non pas d'arpenter les quais mais de fréquenter

les cafés et de participer aux régates (Lieutaud, 1999). Cette solution est cependant rarement choisie. Construire son bateau prend du temps mais revient généralement moins cher que d'en acheter un et surtout permet de concevoir un habitat correspondant parfaitement à ses besoins. Lors de la préparation du voilier, les plaisanciers sont attentifs au confort à bord et surtout à la tenue en mer et à la sécurité. Françoise Moitessier de Cazalet souligne qu'à part « quelques cas exceptionnels de rêveurs inconscients et chanceux, les croisières improvisées ne mènent pas très loin. En mer, même lorsqu'on a tout prévu, l'imprévisible sera toujours à l'horizon » (1999, p. 180). Lors de cette phase de préparation du bateau, le futur skipper se projette sur ce qui peut arriver en navigation, s'imagine dans des situations difficiles ... et adapte alors son bateau en conséquence.

Durant la préparation de leur voyage, les plaisanciers s'interrogent sur la durée de leur croisière ainsi que sur leur itinéraire et lieux d'escale. Jusqu'aux années 1950, la plupart d'entre eux définissent leur route dans ses grandes lignes, sans que la durée du voyage ne soit toujours établie avec précision. Ainsi Slocum, London, Bernicot ou encore Gerbault lors de sa première croisière partent pour faire un tour du monde. Seuls deux d'entre eux, Louis Bernicot et Jack London envisagent un temps précis de navigation, deux ans pour Bernicot et sept ans pour London. Rares sont ceux qui larguent les amarres sans itinéraire ni durée précise, comme Ella Maillart en 1926 qui envisage seulement sa destination : les mers du sud. Depuis les années 1950, ils sont plus nombreux qu'auparavant à décider de partir sans avoir de date précise de retour.

Parmi notre corpus de 142 plaisanciers, nous connaissons les projets de 110 plaisanciers avant leur départ : 53 partent en ayant en tête une date de retour et 47 ont largué les amarres sans savoir combien de temps durerait leurs pérégrinations<sup>59</sup>. Lorsqu'un temps de voyage précis est programmé, il s'agit en général d'une année. Si on considère les plaisanciers ayant effectué une seule grande croisière, la durée la plus souvent prévue est d'une année, et n'excède pas 4 à 5 ans. Un seul navigateur prévoyait une navigation de huit ans. Quant aux plaisanciers ayant effectué plusieurs grandes croisières, le cas le plus fréquent est qu'une durée précise est prévue pour le premier voire le deuxième voyage, mais pas pour les navigations suivantes. Ces plaisanciers découvrent la vie en mer au cours d'une croisière d'un an puis décident de repartir pour une durée indéterminée. Ainsi, Alain et Claudie avaient déjà fait deux croisières d'un à deux ans en Atlantique lorsqu'en septembre 2007 ils repartent sur *Espérance IV* et

---

<sup>59</sup> Les 10 plaisanciers restants ont effectué plusieurs grandes croisières, certaines ayant une durée définie au départ, d'autres non.

cette fois sans prévoir de date de retour (Entretien Puerto de Mogan, Canaries). Les Biquets ont fait le même choix : après deux navigations de un à deux ans (en 1992-93 et 1997-1999), ils choisissent d'habiter en mer de façon permanente. Ils démissionnent alors de leur emploi, larguent les amarres en juillet 2000 et naviguent depuis.

Les profils diffèrent entre le plaisancier naviguant avec un échéancier et celui parti vivre en mer pour une durée indéterminée. Ceux qui prévoient de partir entre un an et cinq ans sont des actifs qui naviguent seul, en couple ou avec des enfants. Ils envisagent, à l'issue de leur croisière, de reprendre leur activité professionnelle. En revanche, parmi les 47 plaisanciers qui choisissent de vivre en mer sans date de retour, tous les âges et les types d'équipage sont représentés : 31 % sont retraités, les autres sont en âge de travailler et voyagent seul (13%), en couple (26%) ou en famille, avec leurs enfants (30%)

La route envisagée ainsi que les escales prévues sont définies de façon plus ou moins précise selon la durée projetée de la mobilité. Lorsque le temps de l'itinérance est programmé avant le départ, l'itinéraire ainsi que le mode de financement du voyage le sont également. Pour une navigation d'un ou deux ans, les plaisanciers envisagent de rallier les Antilles depuis l'Europe puis de rentrer via les Açores. Annie van de Wiele souligne qu'au départ d'Europe « un aller-retour aux Antilles remplit exactement les conditions requises par le navigateur à la voile qui dispose d'un an. [...] A faire sans hâte et, si l'on s'est bien préparé, garanti sans pépins » (Van de Wiele, 1968 p. 13). Au-delà de deux ans de navigation projetée, c'est le tour du monde qui est le plus souvent envisagé. Avoir un itinéraire ne veut pas dire que toutes les escales soient programmées dès le départ : la plupart des plaisanciers décident de naviguer dans une zone précise (Antilles, Méditerranée etc.) et déterminent leurs escales au fur et à mesure. Rares sont les navigateurs qui comme Bardiaux peuvent affirmer à leur retour : « j'ai tracé ma route avec 544 escales bien avant le départ et n'en ai pas manqué une seule » (1997, p. 10). Les plaisanciers tiennent à conserver une liberté d'action durant leurs croisières et souhaitent pouvoir adapter leur itinéraire en fonction de leurs envies ou besoins du moment. Lorsque la durée de la croisière n'est pas déterminée avant le départ et qu'aucune date de retour n'est prévue, la route envisagée est très vaguement définie. Un itinéraire est généralement prévu pour les premiers mois voire les deux premières années. Au-delà de 24 mois, les plaisanciers ne déterminent pas de parcours précis ni de zones de navigation, même si certains rêvent d'atteindre de lointaines destinations, en général situées dans le Pacifique, telles que la Polynésie ou la Nouvelle Calédonie.

Avant le grand départ, deux manières d'habiter la mer sont envisagées : certains plaisanciers souhaitent habiter temporairement la mer, le voyage maritime étant alors pensé comme une parenthèse dans un mode de vie terrestre plus traditionnel. D'autres, en revanche, se rêvent habitants de la mer sur une longue période et ne se projettent pas dans un éventuel retour à terre. Dès lors, l'itinéraire projeté n'est pas défini avec la même précision et si la route des habitants temporaires est tracée dans ses grandes lignes avant le départ, ce n'est pas le cas de ceux qui se rêvent habitants permanents des océans et souhaitent tracer leur chemin au fur et à mesure de leur avancée. Bien évidemment, ces projets élaborés à terre évoluent une fois en route, certains plaisanciers renonçant à leur itinérance maritime plus tôt que prévu tandis que d'autres décident de continuer leur périple au-delà de la durée envisagée.

### Acquérir les compétences

Habiter en mer sur un voilier suppose de savoir naviguer à la voile. Une part importante de la préparation du voyage porte sur la consolidation, quand ce n'est pas l'acquisition, de compétences nautiques. Ces compétences sont de deux ordres : il faut maîtriser la navigation, c'est-à-dire être capable de tracer sa route, faire un point, déchiffrer les instructions nautiques, lire une carte marine, etc. Il faut également connaître les techniques de propulsion à la voile, du gréement du voilier au réglage des voiles. Si la très grande majorité des postulants au grand départ maîtrisent au moins un de ces deux savoirs, quelques-uns cependant projettent d'habiter en mer alors même qu'ils sont de parfaits néophytes.

Les premiers plaisanciers au long cours ont le plus souvent une expérience de la voile et de la navigation avant leur départ. Joshua Slocum et Louis Bernicot sont des marins professionnels qui ont fait leur carrière dans la marine de commerce et ont embarqué sur des voiliers, Bernicot au début de sa carrière et Slocum durant toute sa vie professionnelle. Ella Maillart et Alain Gerbault sont d'abord des yachtmen. C'est sur le yacht de son père, sur les côtes de Dinard, que Gerbault enfant s'initie à la plaisance. Après avoir acquis le *Firecrest*, il fait de nombreuses croisières dans le sud de la France avant de traverser en 1923 l'Atlantique. Ella Maillart a commencé à naviguer sur le lac de Genève sur des dériveurs puis des habitables. Régatière confirmée, elle est sélectionnée pour représenter la Suisse aux jeux olympiques de Paris, puis commence à naviguer lors de croisières de courte durée avec Hermine de Saussure. Pour apprendre à utiliser un sextant, cette dernière a jugé nécessaire d'embarquer sur un thonier. A son retour, l'équipage estime être prêt pour le grand voyage car « maintenant que nous sommes en mesure de prendre la hauteur du soleil, nous pouvons naviguer sur tous les océans » (Maillart, 2002, p. 140). Si Jack London a déjà navigué sur des bateaux à voile, il ne



connait rien à la navigation ... ce qui ne l'arrête pas dans son projet. London tente de se former durant son voyage mais cet apprentissage reste sommaire car « il est beaucoup plus facile d'étudier la navigation à terre, où latitude et longitude ne varient pas, dans une maison qui ne change pas perpétuellement de position, que de travailler la question à bord d'un bateau qui file nuit et jour vers une terre qu'on essaye de trouver et qui est susceptible d'apparaître tragiquement au moment où on l'attend le moins » (London, 2002, p. 275). Et cette incompétence nautique explique en partie que London abandonne son périple au bout de quelques mois.

Depuis 1950, la grande majorité de ceux qui souhaitent habiter en mer ont une expérience de la croisière côtière en habitable : tel est le cas de 90% des 142 plaisanciers au long cours constituant notre corpus. La plupart des plaisanciers au long cours contemporains a appris à faire de la voile durant les vacances. L'apprentissage débute le plus souvent sur des dériveurs, puis se poursuit lors de croisières côtières, en famille, avec des amis ou lors de stages notamment aux Glénans ou à l'UCPA. Leur expérience de la croisière se réduit souvent à quelques semaines de cabotage le long des côtes durant les vacances. Ils ne sont que quelques-uns à avoir une expérience de la navigation hauturière lorsqu'ils décident d'habiter en mer. Tel est le cas des professionnels, non plus de la marine marchande comme les générations d'avant guerre, mais de la plaisance, anciens moniteurs de voile ou coureur. Ainsi, Yves prend part à la mini transat<sup>60</sup> en 1993 avant de partir quelques années plus tard naviguer en Atlantique durant deux ans et Joan de Kat participe à la transat anglaise en 1968 et remporte la course de l'Aurore en 1970 avant de choisir en 1973 d'arrêter les compétitions tout en continuant d'habiter en mer.

10% des plaisanciers constituant mon corpus n'ont jamais navigué. Certains de ces néophytes embarquent avec un skipper compétent. C'est le cas d'Annie van de Wiele qui suit Louis, son mari ou encore de Gérard Janichon qui durant trois ans prépare avec Jérôme Poncet, le voyage de *Damien* autour du monde. Alors que Jérôme a navigué à bord de la corvette familiale le long des côtes françaises, espagnoles ou britanniques, Gérard n'a aucune expérience de la voile. « Au fond », juge-t-il, « brave éléphant, j'avais travaillé dur pendant plus de trois ans pour un voilier mais, hormis les assurances répétées de mes compagnons et mon amour de la mer ... vue de la côte, rien ne prouvait que cette rencontre ne serait pas un fiasco » (Janichon,

---

<sup>60</sup> La mini transat ou transat 6,50 est une course transatlantique en solitaire à bord de voiliers de 6,50 m. Elle a lieu tous les deux ans entre la France et les Antilles.

1998, p. 28). Il arrive – très rarement – que le projet de croisière au long cours soit porté par un couple dont aucun des membres n'a d'expérience en navigation à voile. Les Smeeton qui ont habité en mer durant plus de quinze ans, de 1955 à 1970, n'avaient jamais navigué avant d'acquérir *Tzu hang*. Durant 25 ans, les Meffre ont sillonné les océans du globe ; lorsqu'ils larguent les amarres en 1979 avec leurs deux enfants, ils n'ont alors aucune expérience : « Nous étions sans doute inconscients mais nous n'avions pas peur ! » explique Michelle Meffre quelques années plus tard. « Nous avons appris à naviguer en longeant la côte espagnole pendant trois mois. La première traversée de l'Atlantique a duré vingt-deux jours du Cap Vert à la Martinique, ça laisse le temps d'apprendre à se servir d'un sextant » (cité par Bosmans, 2002). Alors qu'ils effectuent un tour du monde en camping-car et n'ont jamais navigué, René et Fabienne Ortmans rencontrent les Meffre à Colon (Panama) en 1979 ... et rêvent désormais de les imiter, ce qu'ils font lors de deux tours du monde en bateau, entre 1988 et 1992 puis de 1996 à 2003. Pour ces couples décidant d'habiter en mer sans aucune expérience de la navigation, ce qui prime dans le projet c'est le voyage, et non pas la voile, le bateau étant alors souvent considéré comme un moyen d'itinérer et non un but en soi. Ils choisissent le voilier qui présente l'avantage d'être tout à la fois un moyen de transport et une maison, plus confortable et plus grande qu'un camping-car. Et leur itinérance maritime est toujours de longue durée. En revanche parmi ceux qui projettent de partir pour une durée réduite - entre un et trois ans - le projet est dès l'origine d'allier le plaisir de la navigation à voile à celui du voyage et il y a toujours au moins un membre d'équipage qui sait naviguer.

Avant le grand départ, le candidat à la grande croisière enrichit ses compétences et se forme à la navigation hauturière. Cet apprentissage s'effectue de différentes manières. Un certain nombre multiplie les sorties en mer, allant parfois même jusqu'à effectuer un galop d'essai, une navigation de plusieurs semaines avant le grand départ. L'expérience des autres est également mise à profit. La grande majorité se plonge dans les témoignages de grands voyages maritimes et échange avec ceux qui ont vécu une expérience similaire. Les récits des navigateurs qui ont nourri le rêve sont relus, et sont désormais considérés comme documents techniques. Ainsi, Janichon et Poncet se préparent à affronter le cap Horn en analysant les écrits de Vito Dumas, Bernard Moitessier et des Smeeton. Les manuels de grandes croisières faisant le point sur des sujets techniques (itinéraire et saisons, avitaillement du bord, scolarisation des enfants, conditions d'entrée et de séjour dans les pays étrangers etc.) sont également étudiés avec soin, tels que le *Guide de grande croisière* de J.M. et D. Barrault ou les ouvrages de J. Cornell (2001, 2002a, 2002 b).

La durée qui s'écoule entre le moment où la décision de partir est prise et celui où les amarres sont larguées est extrêmement variable d'un équipage à l'autre, et dépend notamment des ressources financières ainsi que du choix de construire ou d'acheter le voilier. Peter et Lona ont construit leur bateau et constitué des économies durant treize ans avant de pouvoir partir. Gérard Janichon et Jérôme Poncet auront mis quatre ans à fabriquer *Damien* et à travailler pour financer leur périple : le projet naît en juin 1965 et *Damien* quitte la Rochelle en mai 1969. Lorsque le futur plaisancier au long cours achète ou possède déjà un bateau, au moins un an de préparation est bien souvent nécessaire : les Maheu ont travaillé sur leur projet durant trois ans, André Gentil, qui possédait son propre bateau a mis deux ans pour le préparer et remplir la caisse de bord. Et il a fallu 10 ans à Bruno R. pour économiser les 90 000 euros nécessaires à la location du voilier durant un an et à la vie à bord. Bien souvent, le temps de préparation envisagé est sous-estimé comme en témoigne Florence et Christine : « on avait prévu de travailler un mois sur le bateau pour le préparer. En fait, cela nous a pris trois-quatre mois. Le bateau prêt, on a attendu une fenêtre météo correcte. En novembre 2004, on se dit on est prêtes. Mais nous n'avions pas essayé le bateau ni navigué ensemble. On sort du golfe de Saint-Tropez, il y avait force 8, on était au près, on fait demi-tour cinq heures après. On a décidé alors de ne pas partir avant le printemps prochain et on a mis ces quelques mois à profit pour gagner de l'argent et continuer de préparer le bateau » (entretien Las Palmas, novembre 2008).

Décider que le bateau et l'équipage sont prêts est une décision très relative. Il est courant de partir alors qu'il y a encore quelques améliorations à effectuer sur le voilier car à être trop perfectionniste, on reste à quai. Et c'est parfois ce qui arrive, certains postulants au grand départ, après avoir passé plusieurs années à construire leur bateau, renoncent finalement au grand voyage ou repoussent sans cesse la date du départ, par peur sans doute mais aussi parce que le projet qui primait était la construction du bateau et le rêve de l'itinérance et non pas la réalité du voyage. C'est en compagnie de Mounier, censé assurer les fonctions de capitaine, que Bernard Moitessier envisage de quitter l'Indochine ; ils rachètent à deux un voilier, le *Snark*, qu'ils retapent entièrement mais Mounier renonce au dernier moment « parce qu'il n'avait pas vraiment envie de partir. Le voyage du *Snark*, il le vivait dans sa tête, devant ses cartes, en rêvant d'horizons et d'atolls qu'il ne verrait jamais » (Moitessier, 1993, p. 193).

La période qui précède le départ est capitale, car c'est alors que le plaisancier se projette, rêve le voyage ce qui lui permet ensuite de le vivre. A. Corbin souligne qu'il « importe de préparer [le voyage] non par un laborieux procès de documentation mais par un travail préalable de l'imagination » (Corbin, 1988, p. 207). Au cours de cette période où le futur plaisancier au long cours parcourt les océans en consultant cartes et instructions nautiques, il habite la mer ... tout en étant à terre. Des mois précédant le départ, Ella Maillart retient « l'exaltation des préparatifs à une nouvelle expédition quand, agenouillées devant les cartes marines, vous vous laissez griser par les horizons infinis qui s'ouvrent à vous » (2002, p.329) et Jean-François Deniau apprécie ces soirées où « on prend les cartes marines du futur voyage et le volume correspondant des instructions nautiques, et on 'compute', on imagine, on rêve ... non, on vit son futur voyage ! » (1992, p. 20). Les rêves précèdent la mobilité et le voyage est rêvé mais aussi pensé et réfléchi avant d'être vécu. L'imagination est un préalable nécessaire à l'action car « tout projet consiste en une anticipation du futur menée sur le mode de l'imagination. [...] Je dois ainsi, en imagination, me situer dans le futur, quand cette action aura déjà été accomplie. C'est seulement alors que je pourrai reconstruire en imagination les moindres étapes qui auront engendré cet acte futur » (Schutz, 2008, p. 26).

En préambule à son ouvrage *La mer est ronde*, J. F. Deniau (1992) rapporte une conversation imaginaire entre deux oncles, un cavalier et un marin :

« *L'oncle cavalier* : il faut vraiment être débile pour avoir un bateau. Seul un cheval permet de joindre le plaisant et le raisonnable. Le mien m'a coûté, à acheter, moins qu'une petite voiture d'occasion [...] Et je le monte, toute l'année durant, deux fois par semaine. Tandis qu'un bateau .... A acheter : le coût d'une maison. A entretenir : celui d'une danseuse ! Et tu t'en sers combien de temps ? Un mois par an, au maximum !

*L'oncle marin* : Non. Douze mois.

*L'oncle cavalier* : Comment, douze mois ? Et les onze autres mois, qu'est ce que tu en fais ?

*L'oncle marin* : J'en rêve ».

Dans ces quelques lignes, le bateau apparaît clairement comme offrant une « grande réserve d'imagination » (Foucault, 1984) et permet aux plaisanciers d'habiter la mer par le seul pouvoir des rêves, alors même qu'ils sont à terre.

## HABITANTS ITINERANTS

Toutes les croisières au long cours ne se ressemblent pas. Elles se distinguent par la composition de l'équipage et ses ressources financières, certains devant travailler en chemin. Les itinéraires choisis et les lieux fréquentés ne sont pas non plus identiques de même que la durée de l'itinérance et la récurrence des grands voyages, certains plaisanciers partant une seule fois, d'autres effectuant plusieurs croisières au long cours. Chaque habitant de la mer construit ainsi son propre système d'itinérance.

Ce que nous nommons système d'itinérance se définit par des caractéristiques temporelles et spatiales et est soumis à des contraintes collectives ou d'ordre individuel. Les systèmes d'itinérances des plaisanciers au long cours se différencient en fonction des éléments suivants :

- Le nombre et la durée des croisières.
- Le rythme de l'itinérance, qui naît de l'alternance entre temps en mer et en escales ainsi que de pauses dans l'itinérance. Ces arrêts temporaires sont motivés par plusieurs facteurs (besoin de repos, nécessité familiale ou financière) et prennent la forme de retours ponctuels au point de départ ou de temps d'arrêt dans un lieu d'escale. Les plaisanciers choisissent alors de continuer à habiter sur leur voilier ou de s'installer à terre.
- L'espace sur lequel se déploie ces mobilités, d'un territoire restreint (les côtes françaises ou la Méditerranée par exemple) à tous les océans du monde.

Ces systèmes individuels d'itinérance sont structurés par deux types de contraintes :

- les contraintes collectives que doivent prendre en compte tous les plaisanciers : climat et saisons, législations nationales sur la durée de séjour autorisée dans un Etat étranger, risques géopolitiques.
- contraintes individuelles, variant d'un plaisancier à l'autre : ressources financières, santé et âge des navigateurs, environnement familial (parents âgés à terre, adolescents à scolariser).

La durée des croisières au long cours joue un rôle essentiel dans la construction des systèmes individuels d'itinérance car les espaces fréquentés ainsi que les arrêts temporaires sont très largement liés au temps dévolu au voyage.

## Les temps de l'itinérance

Les temps de l'itinérance sont multiples : certains plaisanciers effectuant une seule grande croisière, d'autres plusieurs ; certains partent pour un an<sup>61</sup>, d'autres naviguent plus de vingt ans.

Sur les 142 navigateurs constituant notre corpus, nous connaissons avec précision les temps de l'itinérance (effectuée ou envisagée) de 138 d'entre eux. La très grande majorité (101) ne font au cours de leur vie qu'une seule croisière ; ils ne sont que 27% (soit 37) à être partis plusieurs fois. S'il est évidemment facile de connaître la durée de l'habiter en mer des plaisanciers n'ayant effectué qu'une seule croisière, aujourd'hui achevée, cela est plus délicat dans le cas des mobilités récurrentes ou des voyages en cours. Pour les plaisanciers ayant fait plusieurs croisières, nous avons additionné la durée de leurs différents voyages. En ce qui concerne les trente-cinq plaisanciers en cours de voyage, nous avons pris en compte le nombre d'années de navigations déjà effectuées ainsi que la durée projetée.

Parmi les navigateurs ayant terminé leurs navigations (soit 103)

- 46.6 % (48 plaisanciers) ont navigué entre un et trois ans
- 15.5 % (soit 16) entre trois à cinq ans
- 13.6 % (soit 14) de 6 à 10 ans
- 24.3 % (soit 25) plus de dix ans.

Quant aux navigateurs en cours de voyage (35), six naviguent depuis moins de cinq ans, onze ont effectué entre six et dix ans de navigation et dix-huit sont en voyage depuis plus de onze ans. Aucun n'envisage de retourner définitivement à terre dans un proche délai.

Ces chiffres renseignent sur deux façons de concevoir l'habiter en mer. La croisière au long cours peut être une parenthèse d'un à cinq ans dans la vie terrestre, choix effectué par soixante-quatre plaisanciers de notre corpus. L'habiter en mer peut également s'inscrire sur le long terme, parfois même une grande partie de la vie d'adulte : ils sont quarante-trois à habiter la mer depuis plus de dix ans, auxquels s'ajoutent onze plaisanciers actuellement en voyage et qui, naviguant depuis plus de six ans, n'envisagent pas de retourner à une vie

---

<sup>61</sup> Comme je l'ai précisé dans mon introduction, j'ai retenu dans le cadre de ce travail les navigations d'au moins un an : une coupure d'une année est acceptée par les entreprises, encadrée par la législation et respecte les rythmes scolaires. Par ailleurs, naviguer un an permet de naviguer loin et d'envisager éventuellement un tour du monde.

terrestre dans les années qui viennent. Les habitants de la mer peuvent être qualifiés de vacanciers, lorsque leur périple s'inscrit dans une durée réduite (un à cinq ans) ou de résidents, lorsqu'ils vivent en mer durant dix ans ou plus.

La grande majorité des plaisanciers vacanciers sont des actifs en âge de travailler qui partent entre un et cinq ans, le plus souvent en couple et avec des enfants. Avant le départ, ils ont économisé ou emprunté de l'argent de façon à ne pas avoir à travailler durant leur périple. Par ailleurs, ils ont défini leur itinéraire, en général le tour de l'Atlantique pour un voyage d'un à deux ans ou le tour du monde pour des croisières de trois à cinq ans. Les plaisanciers résidents sont soit des retraités qui bénéficient de revenus réguliers soit des actifs ayant démissionné de leur poste et qui doivent dès lors travailler au cours du voyage. C'est au fur et à mesure de leur pérégrination qu'ils dessinent leur itinéraire.

Pour déterminer la durée de leur croisière, les plaisanciers vacanciers prennent en compte trois critères principaux :

- critères professionnels : les vacanciers définissent le temps où ils peuvent s'absenter de leur emploi sans risquer de le perdre ou de mettre en danger leur carrière.
- l'âge des enfants : les plaisanciers-vacanciers voyageant avec des enfants en âge d'être scolarisés ne veulent pas que ces derniers restent trop longtemps en dehors du système scolaire classique.
- données financières : le budget, en général économisé avant le départ, joue un rôle bien évidemment déterminant dans la durée de la croisière. Ainsi, les Le Gall ont projeté de naviguer un an. Au bout de quelques mois de navigation, ils souhaitent prolonger leur voyage de six à douze mois, mais doivent renoncer pour des raisons financières: « A peu de choses près, on pourrait se l'autoriser mais justement c'est le peu qui manque » notent-ils dans leur journal de bord (Le Gall, 2003-2004).

Les plaisanciers résidents doivent également tenir compte de contraintes familiales et financières et ils choisissent d'y faire face en chemin, en les intégrant dans leur manière d'habiter l'itinérance. Ceux qui ne disposent pas de revenus fixes gagnent leur vie en travaillant durant les escales. La scolarisation des enfants se fait soit au cours de ces longues escales dans les établissements locaux soit sur le bateau par les parents, à l'aide des cours du CNED, les plaisanciers résidents ne jugeant pas indispensable que leurs enfants suivent une scolarité classique dans leur pays d'origine.

Certains habitants de la mer ont passé la majeure partie de leur vie d'adulte sur l'eau. Bernard Moitessier ou le chanteur Antoine sont des exemples connus qui s'inscrivent dans une époque précise qui vit naître le mouvement hippie et valorisa la route. Aujourd'hui, beaucoup d'anonymes vivent sur leur bateau depuis de longues années. C'est le cas par exemple des Biquets : ce couple s'est essayé à la vie sur l'eau durant deux croisières, d'un à deux ans, en 1992-1993 et en 1997-1999 avant de faire le saut et choisir de devenir des résidents de la mer. Ils démissionnent du CNES, où ils travaillaient tous les deux, larguent les amarres sur *Voyage* le 14 juin 2000 et naviguent depuis cette date. Jacques et Madeleine Moreau ont parcouru, avec leur fils, les océans du globe de 1968 à 1993. Les Meffre ont habité la mer plus de 25 ans, les premières années en élevant leurs enfants à bord. Une fois ces derniers devenus adultes, c'est en couple qu'ils ont continué d'itinérer en mer. Tim et Pauline Carr ont également navigué 25 ans (de 1968 à 1992) avant de s'installer à Grytviken, capitale des îles de Géorgie du sud, dont ils étaient les seuls habitants permanents. Durant plus de dix ans, ils s'occupent du musée de Grytviken consacré à la pêche à la baleine ; en 2009, ils décident de quitter la Géorgie du sud, toujours en voilier, pour rallier la Nouvelle Zélande.

Ce qui détermine la fin – et donc la durée - des très longues croisières, c'est soit un accident soit l'âge et la santé des navigateurs. Les Moreau renoncent à ce mode de vie qui a été le leur durant 25 ans après avoir perdu leur voilier aux Chagos. Naviguer suppose une bonne condition physique et certains plaisanciers renoncent à habiter en mer lorsque leur état de santé ne le permet plus. Après plus de quinze ans de navigation, Beryl et Miles Smeeton doivent renoncer à la fin des années 1960 à habiter en mer, la santé de Miles (qui a deux genoux artificiels et un pacemaker) se détériorant. Ils achètent une ferme ... mais continuent de naviguer ponctuellement avec des amis. Le navigateur solitaire Marcel Bardiaux effectue un premier grand périple autour du monde durant huit ans (1950-1958) puis repart habiter en mer durant plus de vingt ans. Il renonce à ce mode de vie à lorsqu'en 1996, *Inox*, son voilier est pris dans une tempête en Gaspésie. Cet événement amène Marcel Bardiaux, alors âgé de 86 ans, à rapatrier son bateau en France. Il amarre *Inox* dans le port de Redon et y réside jusqu'à sa mort en 2000. Alain et Jacqueline ont appareillé de Saint Brévin en mai 2008, pour une durée indéterminée. Ils expliquent que la durée du voyage « sera liée à notre état de santé. La question de nos âges se pose. Là, on est parti à la limite, 60 ans » (entretien Canaries, 2008).



Entre le voyage rêvé et projeté avant le départ et la croisière réellement effectuée, il y a bien évidemment des adaptations, des modifications de l'itinéraire prévu ou de la durée envisagée ainsi que des changements radicaux. Quelques-uns prolongent leur voyage bien au-delà de ce qu'ils avaient envisagé. En 1968, Nicole de Kerchove s'élance en solitaire vers les Antilles pour une navigation de quelques mois ... et revient sept ans plus tard, après un tour du monde. Marcel Bardiaux avait prévu trois ans pour effectuer un tour du monde qui en réalité en dura huit, de 1950 à 1958. Les plus nombreux sont cependant ceux qui renoncent à aller au bout de leur projet pour des raisons de santé ou d'environnement familial (parents âgés à terre) mais également parce que ce mode d'habiter ne leur convient pas, la réalité de la vie en mer n'étant pas conforme à leurs rêves. Ils renoncent alors à l'itinérance et s'installent à terre, certains retournant dans le lieu d'où ils sont partis, d'autres s'installant dans un port découvert au cours de leur périple, transformant ainsi un lieu d'escale en lieu de résidence permanente. Alors qu'il fait escale à Puerto La Cruz (Venezuela), Damien Babinet constate qu'«un tour du monde en bateau, voilà un grand rêve qui en pousse plus d'un à larguer les amarres. Mais les motivations ne sont pas toujours à la hauteur du rêve. Il suffit d'un port pas cher, d'un pays encore moins et l'on retrouve une drôle de faune plus ou moins désabusée, accablée de chaleur, dont l'activité principale est de regarder son bateau pourrir sous le soleil des tropiques » (Babinet, *Journal de Piffoël*). La peur de la navigation hauturière, les difficultés liées à l'itinérance qui implique départs répétés et ruptures fréquentes ainsi que la baisse de la motivation et le manque de projet expliquent que certains plaisanciers renoncent, au cours du voyage, à habiter en mer. Aujourd'hui, c'est principalement dans les Caraïbes et notamment aux Antilles que les croisières s'arrêtent. Les plaisanciers partis d'Europe ont réussi à traverser l'Atlantique, parfois avec difficulté. Leur rêve était la transat et une fois arrivés aux Antilles, ils n'ont plus de projet et se laissent prendre aux mirages de la vie sous les tropiques. Dès les années 1970, Gérard Janichon déplore que « trop de yachts partis pour un tour du monde se retrouvent coincés aux Antilles, le plus souvent par manque d'argent. A mesure que le temps passe, il est de plus en plus difficile de repartir parce qu'il s'agit bien de partir une seconde fois, en rompant tous les liens récents» (1998, p.42). La Polynésie, point d'orgue d'une circumnavigation, est également un lieu où les itinérances maritimes s'interrompent : une fois cette destination mythique atteinte, certains plaisanciers ne se projettent plus dans de futures navigations. Après la Polynésie, la route logique est la route retour, et certains refusent de retourner à leur point de départ, sans pour autant être capables de s'inventer un nouveau programme.

### **Faire pause ou l'arrêt temporaire de l'itinérance**

L'itinérance maritime implique d'habiter entre mer et terre. Deux types d'arrêt à terre peuvent être distingués. Les escales, pratiquées par tous les plaisanciers, font partie intégrante de la croisière. Elles peuvent être techniques, et motivées par la nécessité de réparer le voilier ou de procéder à l'avitaillement ou encore récréatives, le temps à terre étant consacré à la découverte, au repos ou à la sociabilité. Certains arrêts terrestres ne relèvent pas de l'escale mais fonctionnent comme de véritables pauses durant lesquelles les plaisanciers s'extraient un temps de l'itinérance et de l'habiter en mer. Alors que la durée des escales dépasse rarement quelques mois, les pauses peuvent se dérouler sur une année parfois plus. Rarement pratiquées par les plaisanciers vacanciers, notamment ceux qui naviguent durant un à deux ans, les pauses rythment les itinérances des plaisanciers résidents naviguant depuis plus de dix ans. Ces pauses, justifiées par la nécessité de gagner de l'argent ou par le désir de voir famille et amis ne se font pas toujours en route mais parfois aussi dans le lieu de vie avant le grand départ.

Les retours ponctuels au lieu de départ sont directement liés à la durée de la navigation. Lors de croisières d'un ou deux ans, les retours sont rares. En revanche, lorsque les plaisanciers ont choisi d'habiter en mer durant plusieurs années, la majorité effectue des séjours ponctuels dans leur ancien lieu de vie. Ces retours sont d'autant plus fréquents que les navigateurs ont les moyens financiers de conserver leur logement à terre.

Dans le cadre d'une croisière d'un à deux ans, le retour chez soi est à éviter selon Patrick Naegels qui a effectué deux croisières de deux ans : « les retours en Europe en avion cassent le rythme du voyage. J'entends le rythme psychologique. On ne se sent plus tout à fait chez soi à terre, nos repères sont à présent sur le bateau. Après une ou quelques semaines d'Europe, il faut se réhabituer au rythme bateau » (Naegels, *Journal de bord*). Les plaisanciers vacanciers interrompant quelques semaines leur périple maritime sont peu nombreux alors que la majorité des plaisanciers résidents retournent régulièrement dans le lieu où ils résidaient avant d'appareiller pour leur grande croisière. La date de ces retours est le plus souvent dictée par les rythmes collectifs - fêtes de fin d'année, vacances d'été - et permet de retrouver familles et amis. D'après une enquête effectuée par les journalistes du magazine *Voiles et voiliers*, tous les plaisanciers partant pour des durées supérieures à deux-trois ans disent vouloir revenir en France tous les ans ou tous les deux ans (Gourmelen-Vibart, 1999). Ces retours ponctuels sont facilités par la possibilité de trouver des billets

d'avion à un prix accessible et de pouvoir laisser son bateau en toute sécurité dans les lieux d'escale, au ponton ou à sec, sur un terre-plein.

L'arrêt momentané de l'itinérance se fait également en chemin, lorsque les plaisanciers séjournent dans une même escale plusieurs mois voire plusieurs années. Ces longues pauses, peu pratiquées lors de croisières d'un à trois ans, deviennent plus fréquentes au fur et à mesure que le voyage dure. Elles sont motivées par le besoin de se poser et de bénéficier des avantages de la sédentarité (cf. supra *Savoir itinérer* in 2.3) ainsi que par la nécessité de travailler pour financer la poursuite du voyage ou de scolariser les enfants au sein d'un établissement. René et Fabienne Ortmans naviguent depuis 6 ans, lorsqu'ils décident de faire une escale de plusieurs mois en Australie pour que leur fils Anthony, alors âgé de 13 ans, passe une année scolaire dans un collège australien de façon à apprendre l'anglais. Les Maheu scolarisent leurs enfants dans les écoles primaires de Nouvelle Calédonie pendant deux ans et demi puis de la Réunion, où ils s'arrêtent cinq ans. Quant aux de Neuville, c'est à Saint Pierre et Miquelon qu'ils décident pour les mêmes raisons d'effectuer une escale d'une année. Leur fils, alors âgé de treize ans a apprécié cette pause dans l'itinérance, ce temps d'arrêt lui ayant offert la possibilité de se socialiser avec des enfants de son âge. « J'ai repris le chemin de la vraie école, ravi de pouvoir faire une petite pause après une année de voyage. Car, si nous avons croisé beaucoup de bateaux avec des enfants, les rencontres étaient rapides et les contacts superficiels. Je n'étais donc pas fâché de me retrouver pendant un assez long moment avec des gens de mon âge » (de Neuville, 1995, p. 92).

La grande croisière a un coût, et outre l'achat et l'entretien du bateau, il faut prévoir les dépenses du quotidien, des frais de port à l'alimentation. C'est bien souvent la nécessité de gagner de quoi poursuivre le voyage qui contraint les plaisanciers résidents ne disposant pas de revenus réguliers (retraites, rentes locatives) à s'arrêter longtemps dans un port. L'alternance entre temps de travail dans le lieu de départ et temps de voyage maritime est parfois pratiquée. Un plaisancier explique qu'il « n'est pas de ceux qui espèrent trouver du boulot aux Antilles. Je préfère rentrer à Paris pour bosser dans ce que je faisais avant puis revenir avec ce qu'il faut pour le bateau » (cité par Martin-Raguét, 1989 b, p. 75). Avant de vivre en permanence sur son bateau, c'est la formule que François a pratiqué presque quinze ans ; il naviguait neuf mois par an puis retournait travailler comme kinésithérapeute l'été, période où ses collègues prenaient leurs vacances (Entretien Las Palmas, 2008). Dans ce cas, la rupture est nette entre temps et lieux de travail, temps et lieux du voyage. Ce mode de vie

est à rapprocher de la pratique de la double résidence, avec une alternance entre la résidence à terre et l'habitat mobile qu'est le bateau.

Cependant, la plupart des plaisanciers au long cours ne souhaitent pas retourner dans leur lieu de départ pour travailler et préfèrent remplir la caisse de bord durant leur voyage. Bernard Moitessier a ainsi exercé divers métiers, de charpentier de marine à Durban à charbonnier et pêcheur à Maurice. Sophie Chacoux, infirmière de formation, est partie depuis 2000 et considère qu'en voyage, « il n'y pas de sots métiers. Je me retrouve parfois à faire un remplacement dans une clinique du coin, ou à gratter la coque d'un bateau de passage ou à noircir quelques feuilles pour un magazine, ou sur le marché à aider des amis, ou dans une boutique ... la plupart du temps bien loin de ma formation première » (Chacoux, *Journal de bord*, 2000-2008). Certains travaillent dans le monde de la voile et dans l'enceinte même du port : ils sont vendeurs dans un shiphandler ou effectuent travaux de couture sur les voiles, réparations de moteurs, etc. Alain, parti en septembre 2007 avec son épouse, en est à sa troisième grande croisière. Mécanicien de profession, il estime qu'avec « des compétences, on trouve du travail sans difficultés. Dans les ports, il y a toujours des navigateurs installés qui font travailler d'autres voiliers » (entretien, Puerto de Mogan, 2008). Les escales dédiées à la caisse de bord peuvent durer plusieurs années. Christine et Florence se sont arrêtées quatre ans pour travailler à Las Palmas, tout en vivant sur leur bateau. Durant leur circumnavigation de treize ans, les Maheu auront effectué deux longues escales rendues nécessaires pour renflouer la caisse de bord: deux ans en Nouvelle Calédonie et cinq ans à la Réunion. C'est ainsi qu'à Nouméa, « Nicole a pris la direction de l'hôpital où elle a trouvé un poste d'infirmière sans gros problème. Les enfants vont à l'école et moi, j'ai successivement monté une boîte de construction de bungalows, travaillé dans une serrurerie et réorganisé un club de parachutisme sportif. Pendant deux ans et demi, nous aurons la vie normale des Zoreilles de Nouvelle Calédonie. Travail, week-end, vacances, une vie sympa sous les tropiques » (Maheu, *Le voyage de Mérovée*).

Les arrêts temporaires dans l'itinérance s'effectuent dans quelques lieux précis. Pour se reposer de l'altérité et s'extraire de la découverte itinérante, les plaisanciers privilégient les pays développés de l'hémisphère sud (Australie, Nouvelle Zélande, Argentine, Uruguay, etc.) ainsi que les confettis d'empires, terres européennes sous les tropiques. Pour travailler et scolariser leurs enfants, les Européens privilégient ces mêmes terres européennes, des Canaries espagnoles à l'outre-mer français.

Dans le cas d'une escale prolongée de plusieurs années, certains plaisanciers choisissent de s'installer à terre, mais la plupart préfèrent rester sur leur bateau, par souci d'économie mais

aussi parce que le voilier est leur maison. A la Réunion, où ils se sont arrêtés cinq ans pour travailler, les Maheu se sont d'abord installés à terre ... mais ils n'ont pas tenu plus de deux mois : « on ne s'entendait pas parler, la plupart du temps on parlait tout seul, c'était bien trop grand, nos voix s'étaient adaptées à l'espace du carré, nous avions l'impression d'être obligés de crier pour nous entendre » (Maheu, *Le voyage de Mérovée*). Pour ces longs temps de pause, le ponton d'un port de plaisance est préféré au mouillage car « le confort d'une marina ça compte, surtout quand on bosse » (*idem*). Lorsque les plaisanciers s'arrêtent plusieurs mois dans un même pays ils sont nombreux à investir dans des éléments de confort. Pour leur escale de neuf mois dans le Queensland (Australie), les Ortmans choisissent une marina tout à la fois attrayante et peu onéreuse ; ils achètent une voiture et s'équipent d'une connexion au téléphone et à internet. Lors de leur troisième séjour hivernal dans la marina de Monastir, les Gallez « en bons rats de marinas s'équipent d'une petite antenne satellite pour la télévision » (Gallez, *Journal de bord*). Lors de ces arrêts temporaires, le quotidien des plaisanciers au long cours tend à se rapprocher d'un mode de vie terrestre ... à ceci près qu'ils sont toujours en voyage, la fonction première de ces pauses étant de leur permettre de continuer leur chemin.

### **Espaces de l'itinérance maritime**

Dans l'imaginaire des plaisanciers, l'océan n'est pas un obstacle à franchir mais « un espace porteur » qui « relie les peuples et les continents » (Dardel, 1990, p. 29). Habiter en mer permet d'avoir le monde à sa portée. Sven Lundin souligne qu'en voilier, il peut « dans une demi-heure, partir vers Gibraltar, les Canaries, les Antilles, Rio de Janeiro et bien d'autres endroits » (Lundin S, 1979, p. 85) et Antoine considère qu'il a « le monde entre les mains car quelques jours, quelques semaines, quelques mois peuvent me conduire où je veux et il me suffit de nommer un port pour pouvoir, avec un peu de patience ouvrir le capot un matin et avoir pour jardin, autour de ma maison flottante, Dakar, La Palmas ou Rio de Janeiro » (Antoine, 1997, p. 20). Cependant, cette liberté fantasmée est en réalité très encadrée par les législations nationales et largement dépendante des conditions climatiques. Certes quasiment toutes les mers du globe sont désormais sillonnées par des voiliers de plaisance ... mais certaines plus que d'autres. Les plaisanciers se concentrent sur certains itinéraires et le long de ces routes, ils privilégient quelques ports d'escale.

### Une liberté encadrée

A la lecture des cartes marines, l'espace océanique apparaît comme libre d'obstacle entravant la course du navire vers les terres promises et semble offrir d'infinis possibles. Cependant la

consultation d'autres documents nautiques, cartes des vents et des courants, guides de grande croisière décrivant les routes de navigation hauturière et les formalités à accomplir à l'arrivée dans un port étranger, viennent contrarier ce vagabondage imaginaire autour du globe. Pour habiter en mer et naviguer autour du monde en toute légalité et sécurité, il convient de respecter le calendrier des saisons ainsi que les lois concernant l'entrée et le séjour dans un Etat étranger.

L'escale dans un port étranger est soumise à une réglementation précise. Au même titre qu'un visiteur arrivant par voie terrestre ou aérienne, le plaisancier doit remplir les formalités douanières ou *clearance*, c'est-à-dire présenter les documents en règle concernant les membres d'équipage (passeport, visa, certificat de vaccination) et le voilier (acte de francisation pour les unités immatriculées en France, certificat d'assurance, éventuellement licence radio du skipper, ...). La durée du séjour autorisée est variable d'un Etat à l'autre et s'échelonne en général entre trois mois et un an. Au-delà, le plaisancier doit, comme tout autre étranger, faire une demande de carte de résidence.

La libre itinérance des habitants de la mer n'est pas toujours acceptée par les Etats qui souhaitent contrôler les mobilités sur leur territoire. Certains Etats interdisent aux plaisanciers de naviguer dans leurs eaux ou de faire une escale dans leurs ports. En Arabie saoudite, les plaisanciers n'ont accès qu'au port de Jeddah et uniquement en cas d'urgence ; durant l'escale, l'équipage n'est pas autorisé à quitter l'enceinte du port. Dans son guide des escales de grande croisière, J. Cornell recommande à tout skipper contraint de s'arrêter en Arabie Saoudite « d'insister pour être traité conformément aux lois maritimes internationales » (2002 a, p.557) qui imposent d'offrir l'asile à un bateau en détresse. La décision prise par le gouvernement saoudien en 2018 de délivrer des visas touristiques n'a jusqu'à présent pas modifié les règles concernant l'accueil des plaisanciers.

De nombreux Etats archipélagiques imposent que les plaisanciers effectuent leur entrée et sortie du territoire national uniquement dans certains ports<sup>62</sup>. Ainsi, l'archipel des îles Cook compte une quinzaine d'îles mais l'entrée officielle ne peut se faire que dans cinq îles ; il est interdit de naviguer ailleurs sans avoir préalablement obtenu l'autorisation des douanes et de l'immigration. Il en est de même au Vanuatu : dans cet archipel de 83 îles, l'entrée ne peut s'effectuer que dans quatre îles et une autorisation est nécessaire pour naviguer dans les

---

<sup>62</sup> Sur les législations nationales concernant la navigation de plaisance, il existe plusieurs sites. Un des plus complets et régulièrement mis à jour est celui de J. Cornell : [www.noonsite.com](http://www.noonsite.com).

autres. La législation est également très contraignante dans certains territoires français d'outre-mer. En Polynésie Française (130 îles), l'entrée se fait officiellement à Papeete, une entrée provisoire pouvant cependant être effectuée dans quelques autres ports. Ainsi, un plaisancier venant des Galápagos et désireux de se rendre aux Marquises devra obligatoirement effectuer les démarches dans un des trois ports d'entrée de cet archipel (Taiohae à Nuku Hiva, Hakahau à Ua Pou et Atuona à Hiva Hoa) avant de pouvoir naviguer librement : la douane patrouille pour contrôler les voiliers et inflige des amendes aux contrevenants. Lorsqu'un équipage étranger effectue son entrée provisoire dans un des ports autorisés par l'administration française, il dispose au maximum de trente jours pour régulariser sa situation à Papeete si les membres de l'équipage ont une nationalité pour laquelle la France exige un visa. Dès lors, pas question de trainer sur la route et de prendre son temps aux Marquises ou aux Tuamotu, archipels situés pourtant sur la route entre Hawaï ou Panama et Tahiti. La logique bureaucratique qui impose aux plaisanciers de faire leur entrée uniquement dans certains ports va parfois à l'encontre de la logique des routes de grande plaisance. En quittant Tahiti, D. Dairou souhaite se rendre à Rarotonga (Iles Cook) mais ce port est plein ; il lui faut alors effectuer une semaine de navigation supplémentaire pour atteindre Nuie car les autres atolls sur la route, tels que celui de Palmerston, ne sont pas des ports d'entrée (Dairou, 2003). A la fin des années 1990, les Ortmans envisagent de faire escale dans l'île de Tana (Vanuatu), qui est depuis peu un port d'entrée « mais les séquelles de la stupide bureaucratie des colonies britanniques vont nous en empêcher car Tana n'est pas encore opérationnelle comme port d'entrée. Il nous faut aller chercher la clearance à Port Vila la capitale, à 2 jours de mer » (Ortmans, *Journal de bord*). Ils demandent alors aux autorités de Tana la permission de s'arrêter trois heures dans le port, le temps d'aller visiter un des volcans de l'île, mais cela leur est refusé.

Lorsque deux États règnent sur une même zone de navigation, chacun surveille strictement les allées et venues dans ses eaux territoriales. En Patagonie, l'Argentine et le Chili se partagent le canal de Beagle et les voiliers sont tenus de respecter la frontière maritime. Ainsi, l'équipage de la Volta prend soin « de rester du bon côté du canal afin que les passeports soient en règle avec la situation sur l'eau » (Halluin, 2004, p. 225). En quittant le port argentin d'Ushuaia, les navires qui se rendent au Chili doivent faire leur entrée à Puerto Williams. Quand les navigateurs vont vers l'Est, c'est sur leur route, mais lorsqu'ils se dirigent vers l'ouest, ils doivent rebrousser chemin. « C'est rageant ces 25 milles dans le mauvais sens » estime Nicole de Kerchove. « Au retour même chose. Cette sortie et entrée est à faire à chaque fois car les Chiliens comme les Argentins, ouvrent l'œil et le bon : ils sont un peu

partout le long du Beagle, chacun de son côté, avec des jumelles grosses comme des camions pour ne rien rater de nos déplacements : nous sommes constamment priés de nous identifier par VHF, de dire d'où nous venons et où nous allons, avec l'heure d'arrivée s'il vous plaît » (de Kerchove, *Journal de bord* 2001-2002). Comme Nicole de Kerchove, Bruno Halluin remarque la surveillance attentive dont fait l'objet le canal de Beagle. « La VHF crépite. Nous sommes interpellés par les Argentins au Nord et les Chiliens au sud, qui surveillent le trafic depuis les rives et enregistrent le nom des bateaux qui passent » (Halluin, 2004, p. 225).

Ces règlements font peser de lourdes contraintes sur l'itinérance maritime. Si certains plaisanciers s'y soumettent, d'autres choisissent d'éviter les pays où la législation est trop rigoureuse. François habite depuis 25 ans en Atlantique et a décidé de ne pas aller aux Etats-Unis « car les règlements pour les bateaux sont trop contraignants. Par exemple, il me faudrait un réservoir pour les eaux noires et je n'ai pas envie de l'installer » (Entretien, *Las palmas* 2008) ; aux Antilles, les plaisanciers évitent les escales prolongées en Martinique car, explique l'un d'entre eux, « tous les bateaux, même français ne peuvent rester que six mois sur une année, au-delà il faut payer une forte taxe, l'octroi de mer. Mais la solution est simple, les Antilles foisonnent d'îles autres que françaises » et il suffit de trouver à proximité, un Etat plus accueillant (Gallez, *Journal de bord*).

Certains plaisanciers refusent de se soumettre à ces règlements et optent alors pour la clandestinité. Aux Antilles, Damien Babinet navigue d'île en île sans effectuer à chaque fois les formalités : « c'est tellement pénible et parfois tellement cher que nous avons opté pour le boycott général de toute procédure administrative. L'équipage de *Piffoël* navigue donc sans papiers » (Babinet, *Journal de Piffoël*). En Turquie, A. Poiraud choisit également l'illégalité : « je n'ai pas fait mon entrée officielle en Turquie, je ne fais que passer et je ne veux pas me lancer dans la tracasserie des formulaires et des documents administratifs ». Dès lors, il évite les ports et privilégie les mouillages discrets (Poiraud, *Journal de bord*). Les plaisanciers en situation illégale n'ont pas à se méfier que des seuls douaniers : aux Galápagos, ce sont les employés des compagnies assurant les visites de l'archipel qui dénoncent les voiliers n'ayant pas de permis de croisière car ils considèrent la plaisance comme une concurrence.

Habiter en mer facilite le contournement de certains règlements et grâce au voilier, le clandestin peut s'abriter dans des mouillages discrets. Les plaisanciers ont choisi d'habiter la mer pour ne plus être soumis aux contraintes terrestres et être libres de se déplacer. Lorsque la législation entrave leur liberté mobilitaire, ils la contournent. Dès lors, des occidentaux aisés, dont on peut supposer qu'ils respectent les lois lors de leurs déplacements à terre, peuvent



devenir des clandestins en situation illégale lorsqu'ils habitent en mer, l'itinérance maritime étant à leur yeux synonyme d'indépendance et de liberté.

Les législations nationales ne sont pas les seuls freins à la liberté mobilière, saisons et climat interviennent également dans le tracé des itinéraires. Si quelques rares navigateurs recherchent l'exploit, et privilégient des destinations où les navigations sont réputées difficiles comme la Patagonie, la grande majorité rêve de navigations aisées, effectuées au rythme de la nature. Les plaisanciers au long cours établissent leur itinéraire de façon à être au bon endroit au bon moment, c'est-à-dire profiter des vents et courants dominants et éviter dans la mesure du possible le mauvais temps, les tornades, cyclones et autres tsunamis.

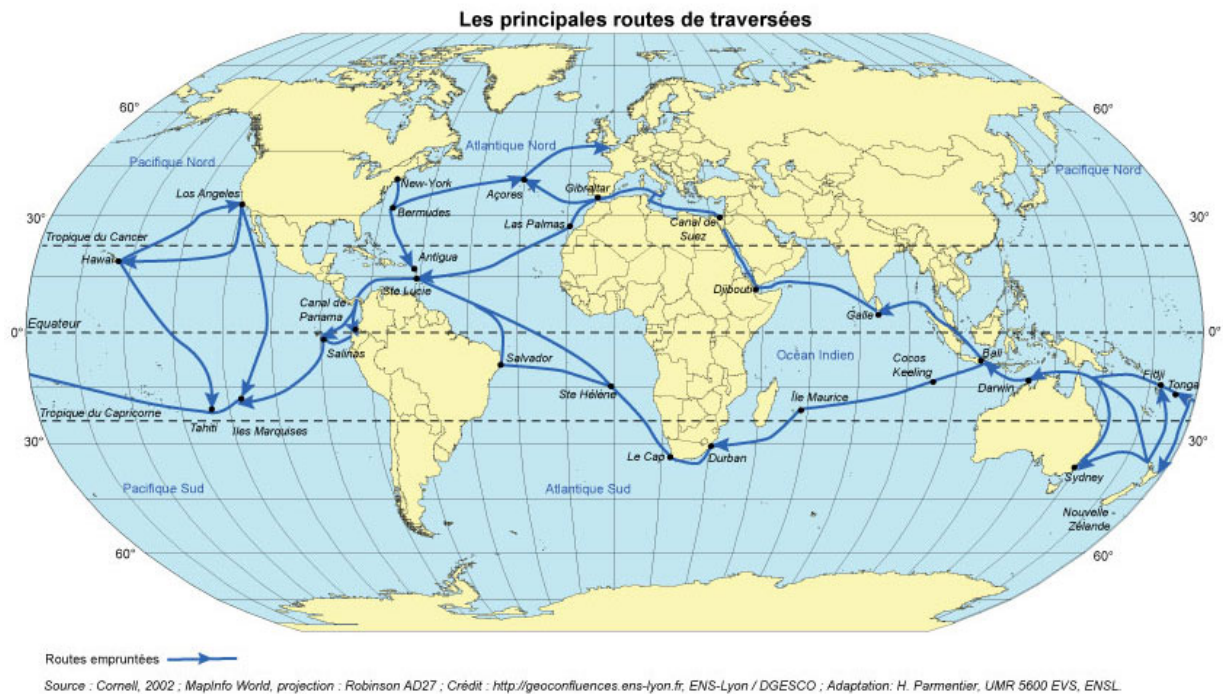
Un certain nombre de guides consacrés à la grande croisière propose des routes autour de l'Atlantique ou du monde dans un temps donné et en respectant les saisons. Un des plus connus de ces manuels est celui de J. Cornell, *Routes de grande croisière* (2001), dans lequel l'auteur détaille les itinéraires possibles autour du monde pour un voilier de croisière hauturière. Le tableau suivant présente la route et le planning conseillés par J. Cornell pour un tour de monde de trois ans au départ d'Europe.

Année I	Année II	Année III
Canaries ; départ en novembre Antilles : décembre – février Panama : février Polynésie (des Marquises à Tahiti) : avril à juillet Tonga- Fidji : août-octobre.	Nlle zélande-Nlle Calédonie- Australie : Novembre à août Détroit de Torres : à passer entre mai et septembre Indonésie : septembre Maurice : octobre	Afrique du sud : novembre- Janvier Bonne espérance : décembre- janvier Antilles : mars-mai Açores : juin

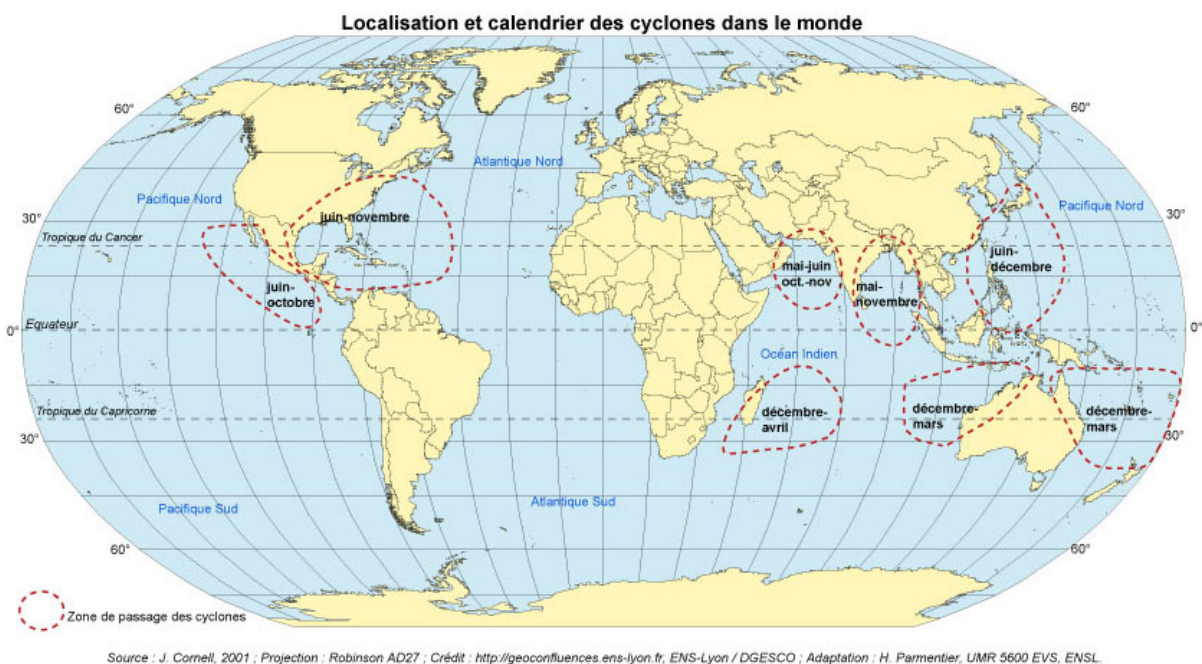
Source : Cornell, 2001, p.10-11

Les itinéraires proposés par ces guides (cf. cartes 8 et 9) sont en grande partie situés sous les tropiques et permettent de prendre « un minimum de risques » et de « tirer profit au maximum des vents dominants et naviguer autant que possible avec les alizés » (Cornell, 2001, p.7). Les

routes des voiliers de grande croisière structurent l'espace océanique mondial, les plus fréquentées étant celles empruntées par les voiliers pour atteindre les Antilles ou la côte est de l'Amérique du Nord depuis l'Europe.



Carte 8 : Les principales routes de traversées (Gaugue, 2014)



Carte 9 : Localisation et calendrier des cyclones dans le monde (Gaugue, 2014)

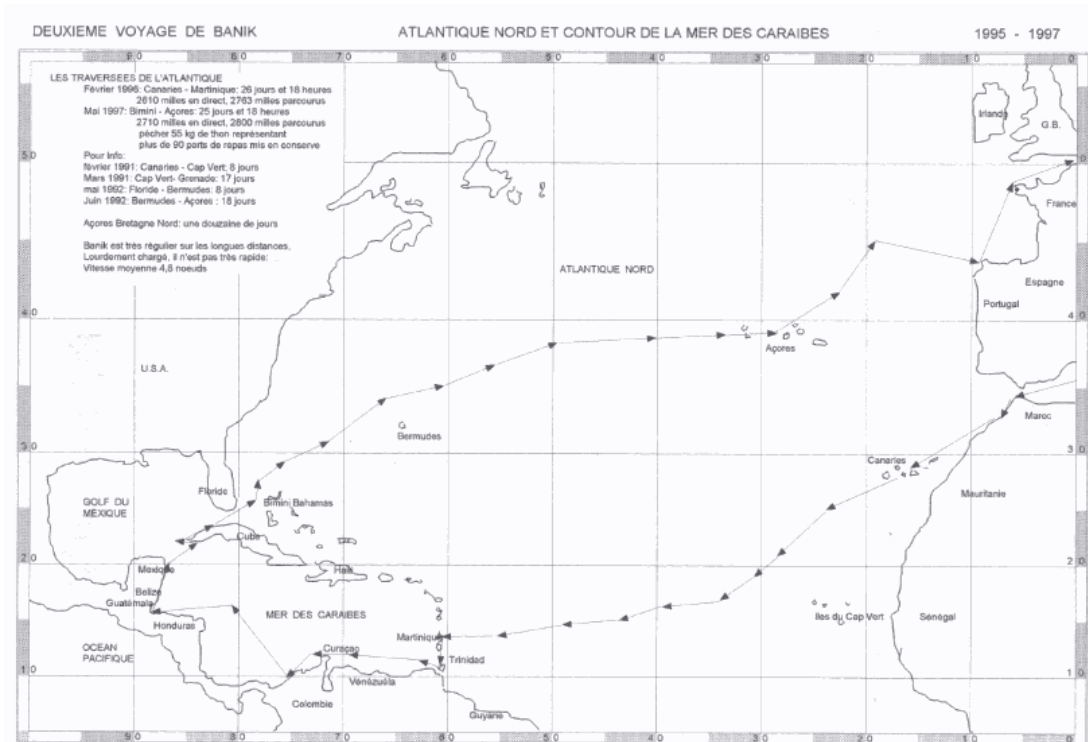
Les deux principaux bassins de navigation fréquentés par les plaisanciers au long cours sont la Méditerranée et les Antilles. Quatre régions de navigations peuvent être considérées comme pôles secondaires : en Atlantique, l'Afrique de l'ouest (notamment Mauritanie-Sénégal-Gambie) et les littoraux du Brésil et du Venezuela, et, sur la route d'un tour du monde classique la Polynésie et l'ensemble formé par l'Australie, la Nouvelle-Zélande et la Nouvelle-Calédonie.

Alors que des régions entières du globe restent à l'écart des routes de grande croisière (notamment la façade atlantique de l'Afrique, du golfe du Bénin à l'Angola, la côte est de l'Amérique latine, le nord de l'Asie etc.), certaines îles isolées au milieu des mers sont régulièrement fréquentées par des plaisanciers au long cours. Sainte Hélène est ainsi une escale fréquentée sur la route Afrique du sud-B Brésil ou Antilles : 184 voiliers y ont fait escale en 2000, 122 en 2006 et 196 en 2015 (Cornell, 2017 a). Dans l'océan Indien, une centaine de voiliers au long cours s'arrêtent tous les ans aux Cocos Keeling. Les Chagos sont également une escale appréciée et au plus fort de la saison, une petite centaine de bateaux s'y retrouvaient jusqu'en 2010. Les autorités britanniques, qui administrent ce territoire, limitent désormais les escales dans cet archipel et en 2015, seuls 48 voiliers y ont fait escale (Cornell, 2017 a).

### Tours et détours

La grande majorité des itinéraires des plaisanciers au long cours dessinent une boucle, autour de l'Atlantique ou du monde. Ils sont cependant quelques-uns à s'éloigner de cette logique, et à tracer un itinéraire qui leur est propre, leur sillage formant ainsi sur la carte des lignes qui se croisent et s'enlacent sans qu'aucune cohérence ne soit immédiatement lisible.

C'est en Atlantique que se concentre la majorité des plaisanciers au long cours. Un itinéraire classique au départ d'Europe et réalisable sans difficulté en un an consiste à rallier les Antilles avec comme principales escales Madère et les Canaries à l'aller et les Açores au retour (cf. carte 10).



Carte 10 : Le tour classique de *Banik* en Atlantique (1995-1997)  
(©Baptiste et Annick, URL : <https://www.banik.org/>)

D'Europe, le départ a lieu en général en été, avant les tempêtes d'hiver dans le golfe de Gascogne et en Méditerranée. Arrivés aux Canaries, les équipages attendent l'établissement des alizés de nord-est en novembre – décembre pour traverser l'Atlantique. Les Canaries sont le point de ralliement des candidats à la transatlantique aller. Cet archipel est « à la route des alizés ce qu'est le péage de Valence à l'autoroute A8 le week-end du 14 juillet. Tout ce qui traverse l'océan Atlantique en direction des Antilles, de l'Amérique du sud, ou même des îles du Cap Vert et de la côte occidentale de l'Afrique s'arrête à Las Palmas, capitale de Gran Canaria » (Martin-Raguet, 1989 b, p. 74). Sur l'île de Gran Canaria, le port de Las Palmas accueille tous les ans environ mille voiliers au long cours. A l'automne 1963, Bernard Moitessier, alors en escale aux Canaries, décrivait la darse de Las Palmas comme étant « pleine de yachts » et il compte une quinzaine de voiliers (1967, p. 89).

A partir des Canaries, le skipper peut faire route directement vers les Antilles - environ 2 600 milles jusqu'à la Barbade - ou s'arrêter au Cap Vert, ce qui permet de fractionner la transat (900 milles Canaries-Cap Vert ; 2 100 milles de Sao Vicente à la Barbade). Quelques navigateurs choisissent d'aller jusqu'au Sénégal ou en Mauritanie avant de s'élancer pour la

traversée. Les traversées de l'Atlantique d'Europe vers les Antilles concerneraient au début du troisième millénaire entre 1 000 et 1200 voiliers par an, dont 400 traversant dans le cadre de transats organisées, la plus importante étant l'Atlantic Rally for Cruisers ou ARC qui permet de rallier Las Palmas (Canaries) à Sainte Lucie (Gourmelen et Vibart, 1999 ; Cornell 2007). Dans le cadre d'une transat organisée, tous les bateaux partent et arrivent dans un même port ; les places y sont réservées, les formalités simplifiées et la sécurité améliorée. Par ailleurs, des animations festives sont prévues ainsi que des sessions de formation sur la navigation hauturière, des cours de météorologie à la gestion de l'avitaillement sur un voilier de grande croisière. Ces navigations encadrées et collectives sont proposées aux navigateurs depuis le début des années 1980, telles que la transat des alizés, la transat des passionnés ou encore l'*Atlantic Rally for Cruisers* (ARC) (cf. photos 2 et 3).



Photo 2 : Voiliers participant à l'ARC sous grand pavois, Las Palmas  
(2005 ©Baptiste et Annick, URL <https://www.banik.org/>)

Et ces transats organisées rencontrent un grand succès : tous les ans, l'ARC, qui propose plus de 200 places affiche complet plusieurs mois avant le départ. Aux Antilles, les points d'atterrissage varient selon les nationalités : les Français privilégient une arrivée sur la Martinique ou la Guadeloupe, les Anglo-Saxons se dirigent vers La Barbade, Antigua ou Sainte Lucie.



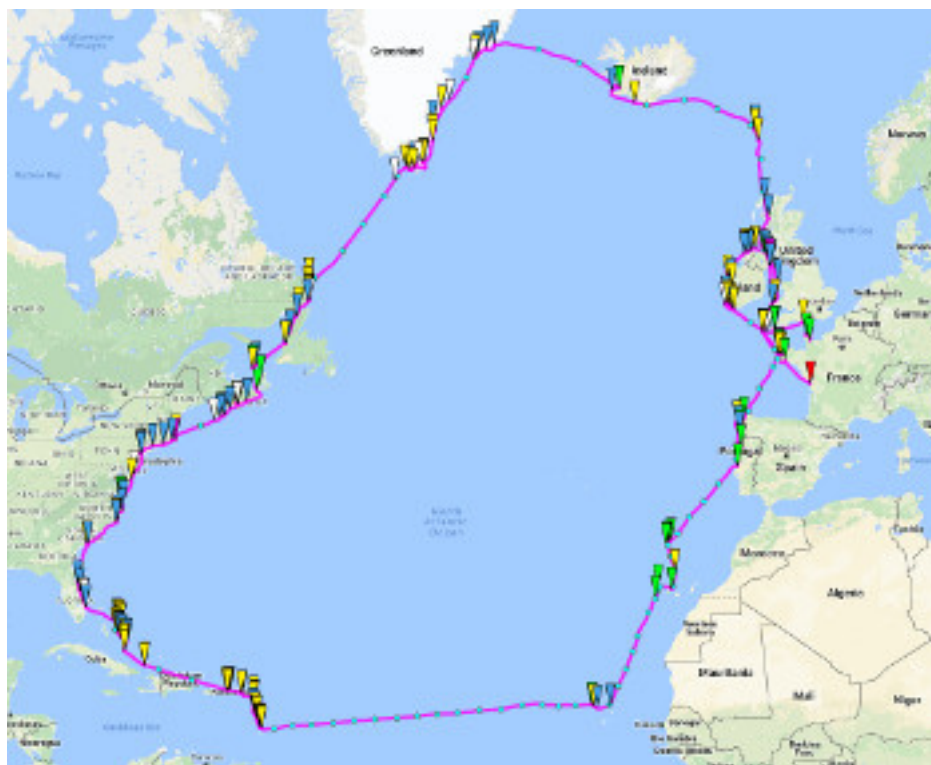
Photo 3 : La course en annexe, animation proposée aux participants de l'ARC avant la transat.  
(2008 ©AGaugue)

Les plaisanciers quittent les Antilles pour rejoindre l'Europe à partir d'avril-mai afin d'éviter les cyclones qui sévissent dans l'ouest Atlantique entre mai et octobre. Sur la route retour, ils font généralement escale aux Açores. En 2015, le port d'Horta a accueilli 1 232 voiliers<sup>63</sup>, dont plus de 1000 venaient de traverser l'Atlantique, et arrivaient des Antilles ou d'Amérique du Nord. Ces fréquentations sont très saisonnières : c'est aux mois de mai et juin que la marina d'Horta enregistre les trois quarts des arrivées, lorsque les voiliers ont dû quitter les Antilles après y avoir passé l'hiver.

---

<sup>63</sup> Les chiffres que je cite sont ceux établis par J. Cornell à partir des informations fournies par les principaux ports fréquentés par les plaisanciers. Ils ne reflètent que partiellement la réalité car un certain nombre de bateaux font escale dans des mouillages forains et ne sont donc pas comptabilisés.

En fonction du temps dont disposent les plaisanciers, le tour de l'Atlantique comporte de nombreuses variantes. Sur la route aller, beaucoup de plaisanciers prolongent leur séjour au Sénégal, à Dakar puis en Casamance, avant de faire route vers le Venezuela et le Brésil. La traversée Afrique de l'Ouest-Brésil peut se faire à n'importe quel moment dans l'année, les cyclones n'affectant pas cette région. Cependant, la meilleure période est entre novembre et mai, pour profiter des alizés du sud-est. Au retour, pour rejoindre l'Europe depuis les Antilles, un certain nombre de plaisanciers ne choisissent pas la route directe mais remontent vers les côtes de Floride via les Bahamas puis empruntent les *Intracoastal Waterways* pour visiter le nord-est des Etats-Unis. Ils suivent ensuite la route des vikings qui les ramène en Europe après une escale à Terre-Neuve ou Saint-Pierre et Miquelon, au Groenland et en Islande (cf. carte 11). La meilleure saison pour une navigation dans le nord de l'Atlantique est juillet-août, époque où les coups de vent sont peu nombreux et le risque de rencontrer des icebergs relativement faible (Cornell, 2001).



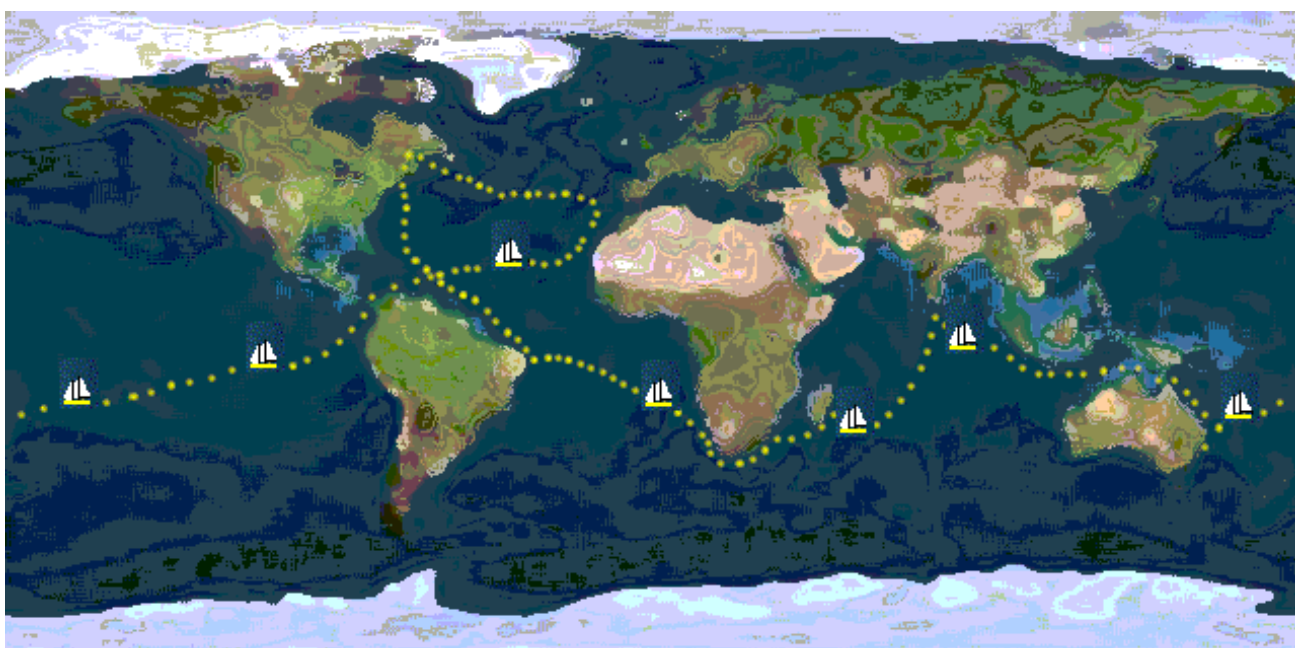
Carte 11 : Itinéraire autour de l'Atlantique (2015-2016) sur *Oléo*.  
(©Anne-sophie et Guillaume, URL <https://aita.openstates.com/category/voyages/voyage-voilier-atlantique-2015/>)

Les plaisanciers au long cours en route pour un tour du monde rejoignent, après les Antilles, le Pacifique en empruntant le canal de Panama, peu d'entre eux se risquant à affronter les conditions difficiles de navigation que supposent le passage du cap Horn ou la traversée du détroit de Magellan.

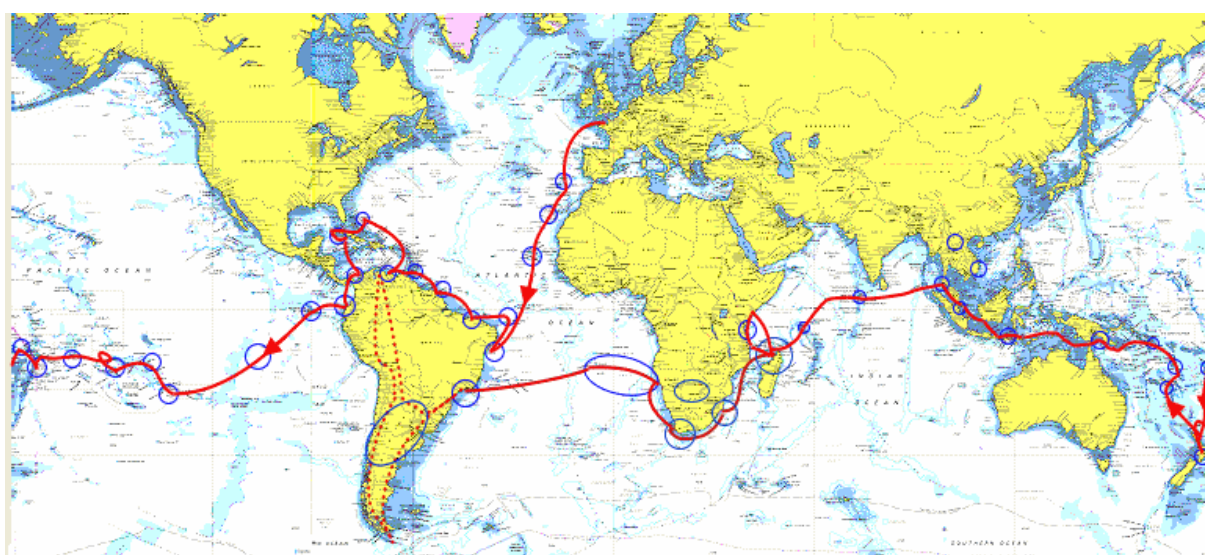
Le canal de Panama voyait passer en moyenne 500 yachts par an au milieu des années 1980 et aujourd'hui ce sont en moyenne mille voiliers qui y transitent tous les ans (1117 en 2010, 1070 en 2015. Cornell, 2017). Les deux tiers empruntent le canal dans le sens Est – Ouest, c'est-à-dire de l'Atlantique vers le Pacifique : 65 à 60% rejoignent alors les côtes mexicaines et californiennes, 35 à 40% se dirige vers la Polynésie (soit environ 200). Sur la route de la Polynésie, l'archipel des Galápagos, très fréquenté dans les années 1960 et 1970, est aujourd'hui souvent évité car la législation y très contraignante : les plaisanciers doivent être en possession d'un permis de croisière et même avec ce précieux sésame, ils ne peuvent naviguer qu'accompagnés d'un guide officiel. En arrivant des Galápagos, les premières îles polynésiennes sont les Marquises où se retrouvent plaisanciers venant d'Atlantique via le canal de Panama et les Américains de la côte ouest qui durant une année sabbatique effectuent une demi-boucle du Pacifique. En 2015, 397 voiliers de plaisance ont jeté l'ancre aux Marquises, la plupart à Atuona sur l'île de Hiva Oa. Après les Marquises, les plaisanciers se dirigent vers l'archipel de la Société et Tahiti, principal port de plaisance de la Polynésie française, a accueilli 567 voiliers en 2015.

De novembre à mars, c'est la saison des cyclones dans le Pacifique sud et il est vivement recommandé d'avoir alors quitté la zone. A cette date, les circumnavigateurs ont en général rejoint la Nouvelle-Zélande, la Nouvelle-Calédonie ou l'Australie. Une fois passé le détroit de Torres, ils ont le choix entre deux options. La route la plus courte consiste à naviguer en Indonésie puis en Inde avant de rejoindre la mer Rouge et le canal de Suez. La piraterie sévissant en mer Rouge et dans le golfe d'Aden, les circumnavigateurs évitent désormais cet itinéraire et empruntent la route la moins directe. Après l'Australie, ils traversent l'océan Indien et passent le cap de Bonne Espérance durant l'été austral (entre décembre et février) avant de remonter l'Atlantique pour rejoindre l'Europe ou les Etats-Unis. L'ouverture de cette nouvelle route de grande croisière bénéficie à l'Afrique du Sud ainsi qu'aux îles du sud de l'océan Indien (La Réunion, Maurice, Madagascar) et du sud Atlantique (Sainte Hélène, Ascension) (cf. cartes 12 et 13).





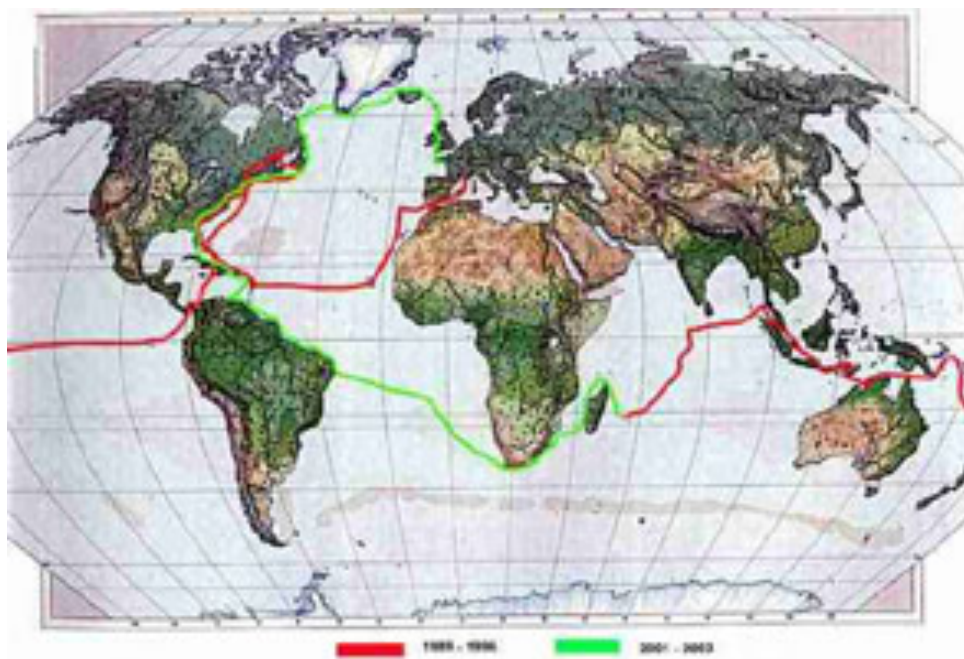
Carte 12 : Le tour du monde de la V'Limeuse de 1986 à 1992. L'équipage est composé d'un couple et de leurs quatre enfants.  
 (©Mailhot, URL <http://www.vlimeuse.com>)



Carte 13 : 14 ans autour du monde pour l'équipage de *Getaway*. (Mai 1998-Octobre 2012)  
 (©Anyvonne et Gérard, URL : <http://www.getaway-arb.fr/>)

Alors que les tours de l'Atlantique durent le plus souvent entre un et deux ans et concernent essentiellement des plaisanciers vacanciers, les tours du monde sont effectués tout autant par des plaisanciers vacanciers que résidents et leur durée s'échelonne entre deux et dix ans ou

plus. Et la circumnavigation se décide parfois en chemin. Durant leur grand voyage de treize ans, les Maheu font un tour du monde ... et cet itinéraire, non prévu au départ, se dessine en cours de route (cf. carte 14). Après les Antilles, ils décident de passer le canal de Panama : « Nous n'avions pas envie de rentrer et nous étions curieux d'aller faire un tour dans le Pacifique » expliquent-ils dans leur journal de bord. « Même là nous ne pensions pas faire le tour du monde, nous n'y avons jamais pensé. Nous nous sommes toujours laissés porter par nos désirs, par le plaisir de faire des rencontres, d'essayer de comprendre comment les habitants de la terre faisaient pour l'habiter » (Maheu, *Le voyage de Mérovée*).



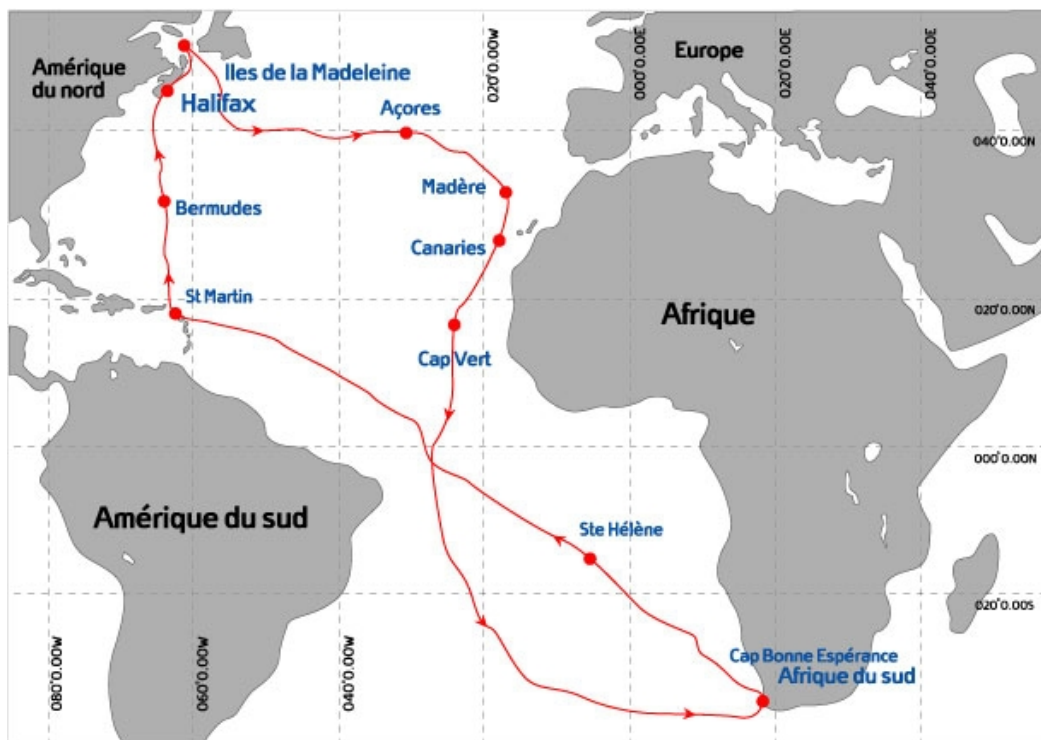
Carte 14 : Le voyage de *Mérovée* (1989-2002) : en rouge, l'itinéraire suivi de 1989 à 1996 ; en vert les navigations de 2001 à 2002. (©Maheu, URL : [www.merove.net](http://www.merove.net))

Les plaisanciers constituant notre corpus suivent en majorité les routes de grande croisière que nous venons de décrire. Ils sont ainsi 89 à avoir opté pour un itinéraire en boucle, 45 autour de l'Atlantique et 44 autour du monde, la grande majorité passant par Panama.

Quelques plaisanciers vacanciers ont souhaité innover et, tout en restant dans une logique de boucle, se sont éloignés de ces itinéraires classiques: Emmanuelle et Bernard Van den Broek ont choisi de faire durant un an, le tour du continent africain<sup>64</sup> car ils jugeaient « un tour Canaries-Antilles-Açores un peu classique » et « un tour de Méditerranée sympa mais pas

<sup>64</sup> Partis de Quiberon, ils pénètrent en Méditerranée par le détroit de Gibraltar, puis empruntent le canal de Suez, la mer rouge, l'ouest de l'océan indien (escales aux Seychelles, à Mayotte, à Madagascar). Après le passage du cap de Bonne Espérance, ils remontent l'Atlantique en s'arrêtant à Sainte Hélène, Ascension, Dakar et aux Canaries.

assez exotique » (cité par Gourmelen 1997, p. 91). Yves Plante souhaite « naviguer loin car cela signifie naviguer longtemps » (*Journal de bord*). Pour pouvoir profiter de longues navigations hauturières, il traverse l'Atlantique du nord-est au sud-ouest : parti des îles de la Madeleine (Canada), il atteint Cape Town après quatre escales insulaires (aux Açores, à Madère, aux Canaries et au Cap vert) puis rebrousse chemin et rejoint le port d'Halifax, en Nouvelle Ecosse non sans avoir fait escale à Sainte Hélène, à Saint Martin et aux Bermudes (cf. carte 15).



Carte 15 : Itinéraire d'Yves Plante en Atlantique (2001-2002)  
(©Plante, URL : [www.petitdelire.com](http://www.petitdelire.com))

Un certain nombre de plaisanciers résidents tracent leur itinéraire au fur et à mesure de leur voyage, les escales, rarement prévues d'avance, se décidant en fonction des besoins et désirs du moment. Dès lors, le chemin créé s'éloigne des tracés en boucle et sur la carte, prend la forme de lignes sinueuses qui se croisent, se mêlent et reviennent en arrière. Le chanteur Antoine compare le tracé de son sillage sur la carte à un mouvement brownien<sup>65</sup> ou aléatoire : « J'espère avoir longtemps la liberté de partir pour un endroit en pensant aller vers un autre et

<sup>65</sup> Décrit pour la première fois par le botaniste Robert Brown en 1827, le mouvement brownien est une description mathématique du mouvement aléatoire d'une particule immergée dans un fluide.

arriver finalement dans un troisième où personne (à commencer par moi) ne s'attend à me voir arriver. Le tracé de ma route sur la mappemonde risque à ce compte de s'apparenter au mouvement brownien » (Antoine, 1997, p. 140). Ces itinéraires aux tracés aléatoires, plus proches du zigzag que de la boucle, sont ceux des plaisanciers résidents qui passent une grande partie de leur vie d'adulte en mer et se déploient à l'échelle du monde ou d'un océan. C'est le monde que Jacques et Madeleine Moreau ont sillonné durant 25 ans<sup>66</sup>, de 1968 à 1993, tout comme Tim et Pauline Carr<sup>67</sup> qui habitèrent en mer plus de 20 ans. Les itinéraires qu'ils ont dessinés leur sont propres. Ils répondent à des logiques individuelles et ne correspondent pas aux routes les plus fréquentées par les bateaux voyageurs.

Habiter en mer durant dix ou vingt ans ne signifie pas toujours naviguer loin et explorer des contrées lointaines. Les itinéraires « browniens » selon l'expression d'Antoine peuvent avoir pour cadre des espaces plus restreints que la planète. Depuis 1986, François habite en Atlantique avec quelques incursions en Méditerranée. Lorsque je le rencontre en 2008 à Las Palmas, il m'explique suivant quelle logique il construit son itinéraire et choisit ses lieux d'escale : « Je ne cherche pas forcément le dépaysement même si cela est parfois bienvenu. Ce que je cherche c'est de vivre bien en vivant en bateau. J'ai peut-être passé l'âge de m'adapter à tout. Ce que je veux, c'est bien vivre, bien manger, bien boire » (entretien Las Palmas). Il privilégie les escales familières qu'il apprécie et où il retrouve des amis, les Açores, les Canaries mais aussi le Cap vert, le Sénégal, ou encore les Antilles, le Brésil et l'Argentine. Maurice est également un exemple représentatif de ceux pour qui l'habiter en mer correspond d'abord à la recherche d'une qualité de vie, la découverte de contrées exotiques n'étant pas une priorité. A la retraite, Maurice décide de quitter la Belgique et rejoint par les voies navigables intérieures la côte méditerranéenne française puis atteint l'Atlantique en empruntant le Canal du Midi. Lors de notre rencontre à Binic, il navigue

---

<sup>66</sup> Les principales escales et lieux de navigations de Moreau sont (par ordre chronologique) : Méditerranée (Italie-Malte- Tunisie- Sardaigne – Grèce) – mer de Marmara- Mer noire jusqu'en Russie – le Bosphore jusqu'à Istanbul – Israël – Djibouti – Yemen – Colombo – Maldives – Phuket (Thaïlande) – Kuala Lumpur (Malaisie) – Singapour – Japon-Canada -EU-Mexique –Polynésie française - Rarotonga – Tonga – Nouvelle Zélande – Fidji – Nouvelle Calédonie – Australie – Ile Christmas – Cocos Keeling – Maurice – la réunion – Afrique du sud- Ste Hélène – Antigua - Angleterre– Brésil – Argentine –les Açores – Retour en métropole pour la première fois en 14 ans : Noirmoutier, août 88 à Juin 89 – La Corogne – Lisbonne – Las Palmas – Nouadhibou – Cap Vert – RSA - La Réunion – Madagascar – Mayotte – Tanzanie – Kenya – Chagos. Perte du bateau, et retour en France (Gourmelen, 1995).

<sup>67</sup> Tim et Pauline Carr larguent les amarres en 1968. Leurs principales étapes dans leurs pérégrinations maritimes sont les suivantes : Méditerranée - Cap vert – Venezuela – Panama – Hawaï – Polynésie - Iles Cook – Australie - Cocos Keeling - Afrique du sud – Brésil – Antilles - St Pierre et Miquelon – Ecosse – Argentine - Géorgie du sud (séjour de plusieurs années)- Nouvelle Zélande.

depuis une dizaine d'années, passant d'un port à l'autre et hivernant durant la mauvaise saison. Il a ainsi séjourné à Bordeaux, à Hendaye, à La Rochelle et dans la plupart des ports bretons, de Vannes à Paimpol. Il envisage ensuite de continuer son tour de Bretagne, entamé depuis plus de six ans. Ce qu'il recherche dans l'habiter en mer c'est « de passer sa retraite agréablement. Quand le temps n'est pas favorable, je ne navigue pas, je ne suis pas pressé ». Il apprécie la vie au port et les rencontres que cela favorise : « Le bateau est un univers convivial, amical. Beaucoup de gens m'aident, comme je ne suis plus tout jeune, je cherche et je trouve des équipiers, je me fais des copains » (Entretien Binic). Le projet de découverte existe, mais il se déploie sur un périmètre restreint, en l'occurrence une région française durant plusieurs années. Les distances parcourues par les plaisanciers résidents ne sont pas liées au nombre d'années passées en mer et si certains effectuent plusieurs fois le tour du monde, d'autres se limitent à des zones de navigation réduites.

### *Tracer son chemin*

Même lorsque l'itinéraire est défini dans ses grandes lignes avant le départ, il est susceptible d'être modifié en cours de route. Il est fréquent que des escales prévues ne soient pas effectuées et que certains arrêts, non envisagés lors de l'appareillage, se décident au dernier moment. C'est au fur et à mesure du voyage que le chemin se trace.

En route, les plaisanciers au long cours doivent adapter leur parcours aux conditions météorologiques. Lors de son tour du monde, Louis Bernicot renonce à faire une escale à Moorea, pourtant prévue, car il souhaite traverser l'océan Indien avant la saison des cyclones et craint que cet arrêt ne lui fasse perdre du temps. Le calendrier des saisons peut, selon la même logique, offrir du temps aux navigateurs : arrivé dans le détroit de Torres au début de l'hiver, J. Slocum musarde dans les îles pour éviter de se retrouver confronté à un ouragan dans la région du cap de Bonne espérance, fréquent au printemps et au début de l'été.

Localement, les conditions météo ne sont pas toujours prévisibles et le voilier est avant tout soumis ... au vent. Pour que les conditions de navigation entre deux escales soient confortables, certaines allures<sup>68</sup> sont évitées. Dès lors, certaines escales sont rayées du programme. A Madère, J.C. Havas décide de rallier directement les Caraïbes sans faire escale aux Canaries pour ne pas traverser l'Atlantique vent arrière. Une escale non prévue peut s'imposer lorsqu'il y a trop de vent ou pas assez. Alors que le skipper de *Balum* se dirige vers

---

<sup>68</sup> En navigation à voile, le terme d'allure désigne l'angle de route du navire par rapport à la direction du vent. Lorsque le vent arrive par l'arrière du bateau, la vitesse de ce dernier diminue et le roulis s'accroît, créant ainsi des conditions peu confortables de navigation.

la Martinique, les vents violents le contraignent à relâcher à Sainte-Lucie. Sur la *V'limeuse*, l'équipage ne souhaite pas faire escale à Bali craignant que « le déversement d'un million de touristes par année sur une île relativement petite [ne donne] des résultats dévastateurs » (Mailhot et Manny, 2003, p. 23). Mais les conditions météorologiques en décident autrement. L'absence de vent les contraint à naviguer au moteur et leurs réserves de carburant, d'eau potable et de nourriture s'épuisent. Ils n'ont dès lors pas d'autres choix que de rallier Bali, non sans hésitations : « le suspense aura duré jusqu'à la dernière minute. Durant les quatre derniers jours, notre option était à la merci des caprices d'Eole. Le vent faiblissait : on s'arrêtait. Il reprenait : l'on continuait » (*idem*, p. 24). La direction du vent influe également sur la destination. Arrivant aux Baléares, le couple van de Wiele vise Palma mais le vent tourne au nord-est ce qui les décide à se diriger vers Ibiza. Alors que la *V'limeuse* fait cap sur Sidney, un changement dans la direction du vent conduit son équipage à Coffs Harbour.

L'arrêt non prévu n'est cependant pas dicté par les seules conditions climatiques, et le désir de découvrir un lieu peut naître au dernier moment, lorsqu'une île croise la route du voilier. Au Venezuela, l'équipage de la *V'limeuse* s'arrête à Barlovento (archipel des Aves) « Ce n'était pas prévu, mais en passant à côté, on a décidé de faire une petite visite » (Mailhot et Manny, 2002, p. 119). En faisant route sur Tahiti, les Meffre s'arrêtent à Méhétia, dont le principal attrait est de se trouver « fort à propos sur notre route » (Meffre, 1997, p. 157). La possibilité de retrouver des amis plaisanciers est également un facteur déclenchant dans le choix d'une escale non prévue. Les plaisanciers sont nombreux à décider de rejoindre tel ou tel port parce qu'un équipage rencontré au cours du voyage y séjourne. Le couple van de Wiele, qui navigue vers la Martinique change de cap pour se diriger vers la Barbade afin de retrouver l'équipage de *Tzu hang* ; quant aux Maheu, ils choisissent de faire escale à Richards Bay (Afrique du Sud), pour y retrouver des plaisanciers rencontrés à Madagascar. Le désir d'être entre soi est partagé par de nombreux bateaux voyageurs et les amitiés qui se lient dans les ports sont un des facteurs déterminants dans le choix des escales.

Le rythme de l'itinérance, marquée par l'alternance entre temps en mer et à terre, est lié à la durée de la navigation, largement dépendante des conditions météorologiques ainsi qu'au temps passé en escale. Un certain nombre d'éléments déterminent le temps de l'escale, de la durée du séjour autorisée par le visa aux conditions météorologiques. Les escales techniques durent le temps nécessaire pour réparer le bateau et faire l'avitaillement, c'est-à-dire quelques jours dans le meilleur des cas, plusieurs semaines lorsqu'il faut attendre une pièce de rechange commandée en Europe et qui tarde à arriver. Lorsque l'escale est plus

spécifiquement consacrée à des pratiques récréatives, découverte ou farniente, le temps de séjour dépend de l'éloignement du lieu et de son exotisme. Lors d'un tour de l'Atlantique effectué durant une année sabbatique, la majorité des plaisanciers effectuent des escales d'une à deux semaines dans les îles antillaises, alors qu'ils s'attardent généralement plus longtemps au Cap Vert ou au Sénégal. Ainsi, Antoine et Hélène, qui ont navigué autour de l'Atlantique durant un an, sont restés quarante jours à Dakar et un mois au Cap Vert, contre quinze jours à Tobago, dix-huit aux Grenadines, cinq jours à Antigua, une vingtaine en Guadeloupe. Bruno Halluin et son équipage effectuent une escale d'un mois et demi au Cap Vert et de seulement quatre jours aux Canaries, car cet archipel est « facilement accessible depuis la France et ne présente pas le dépaysement qui devrait nous attendre plus loin » (d'Halluin, 2004, p. 53). Les lieux les plus lointains, ceux dont on se dit qu'ils seront difficilement accessibles une fois la croisière achevée, entraînent également des escales prolongées. C'est ainsi que les circumnavigateurs privilégient les longs arrêts dans les îles du Pacifique, notamment celles de Polynésie : lors de leur tour du monde en 1954, le couple van de Wiele passe trois semaines à Hiva Hoa, un mois et demi à Papeete et Moorea, un mois aux Fidji (van de Wiele, 1954). Les longues escales sont couramment pratiquées par les plaisanciers résidents. Les Maheu ont navigué durant treize ans autour du monde : au début de leur voyage, les escales sont d'une durée réduite, cinq jours à Gibraltar, douze jours à Madère, vingt-deux aux Canaries, quinze jours au Cap Vert. C'est une fois franchi Panama que le temps de découverte des lieux s'allonge : ils passent un mois aux Marquises et aux Fidji, deux mois à Madagascar, leur plus longue escale non motivée par des contraintes financières étant celle des Chagos où ils séjournent dix semaines.

Lorsque le plaisancier arrive dans un port, il n'a pas fixé la date de son départ mais envisage une certaine durée de séjour, qui n'est pas toujours respectée. Parfois, le lieu déçoit et le plaisancier décide de ne pas s'y attarder. Damien Babinet rêvait de s'arrêter dans l'atoll d'Ahé où le navigateur Bernard Moitessier avait vécu quelques années mais n'apprécie pas l'ambiance qui y règne. Alors qu'il a choisi Ahé pour « retrouver la trace de celui qui a nourri mon enfance des rêves les plus fous », ses interlocuteurs lui racontent n'importe quoi sur B. Moitessier. « Ce n'était pas ce qu'était venu chercher *Piffoël* qui lève l'ancre, écoeuré, après 36 heures d'escale » (Babinet, *Journal de Piffoël*). Cependant ces départs anticipés sont rares et dans la plupart des cas, les escales durent plus longtemps que prévues : Bernard Moitessier envisageait de passer une semaine en Martinique et y reste deux mois ; aux Chagos, Carl Mailhot, le skipper de la *V'limeuse* ne pensait « pas rester plus de deux semaines. Mais une

fois à l'abri de notre grand cercle de corail, dans ce paysage de ciel, de sable, de cocotiers et d'eau, nous décrochons du temps », et ce n'est qu'au bout d'un mois et demi que la *V'limeuse* lève l'ancre (Mailhot et Manny, 2003, p. 130).

C'est en fonction de la capacité du lieu à répondre aux besoins et envies de l'équipage que la durée de l'escale se décide, car « pourquoi partir si l'on a envie de rester encore un peu et pourquoi rester quand le besoin se fait sentir de changer de quartier » souligne Bernard Moitessier (1988, p. 73). La liberté tant recherchée par les habitants de la mer est autant spatiale – pouvoir aller où on veut – que temporelle, les plaisanciers au long cours souhaitant rester maîtres de leur calendrier. Dès lors, il est nécessaire de ne pas avoir d'engagement à respecter. Les Maheu ont eu l'impression d'être « passés à côté » des îles de Polynésie car ils avaient un rendez-vous à honorer en Nouvelle Calédonie : « cela, c'est à éviter absolument quand on voyage comme nous. Il faut pouvoir réagir en fonction des désirs créés par les pays traversés, prendre son temps... (Maheu, *Le voyage de Mérovée*). L'itinéraire projeté du voilier, lorsqu'il est communiqué aux amis et à la famille, n'est qu'indicatif. Lors de leur tour du monde, René et Dany ont pris conscience que les étapes qu'ils envisageaient étaient considérées comme certaines par leurs proches. Or, souligne René, « l'itinéraire et les dates qui figurent sur le site ne peuvent pas être utilisés par les amis et familles pour planifier leurs visites. Certains commencent à le faire. Mais on veut être libre. S'ils veulent nous rendre visite, nos amis doivent prendre des billets ouverts. On ne veut pas se mettre en danger pour respecter un horaire » (Entretien las Palmas). Dans le rapport au temps des habitants de la mer et de la terre, deux logiques s'opposent : alors que le plaisancier souhaite disposer librement de son temps, à terre, ses proches doivent nécessairement composer avec des contraintes temporelles, notamment celles induites par le travail.

L'escale est souvent considérée comme trop courte et ce quel que soit sa durée. « Ce n'est pas trois semaines mais trois mois qu'il eût fallu rester » à Tahiti considère Louis Bernicot (2002, p. 91) ; « Graciosa méritait une escale plus longue » regrette Hélène (Hélène et Bertrand, *Journal de bord*) et à Apia (Western Samoa) les Maheu estiment que « là encore, nous sommes passés trop vite » (*Journal de bord*). Les plaisanciers expriment leur 'tristesse', leur 'regret', ou encore leur 'peine' au moment de ces départs toujours renouvelés. En quittant Grytviken (Géorgie du sud), G. Janichon explique que « rarement j'ai eu si mal de reprendre la mer. Non ! C'est faux. Chaque fois que nous avons rencontré de chics types, nous avons souffert de repartir et de croiser des regards aussi embués que les nôtres. Le voyage est beau,



le voyage est dur, le voyage découvre le cœur et ne blase jamais. (Janichon, 1998, p. 281). «On ne s'habitue jamais à partir » constate. C. Manny (Mailhot et Manny, 2002, p. 288).

Tous ne repartent pas. Les grandes croisières ne sont pas toujours menées à leur terme et certains plaisanciers, partis pour un grand voyage, se laissent prendre au piège d'une escale qui s'éternise. Un certain nombre de plaisanciers au long cours disent leur crainte de ne pas repartir d'une escale : «les longues escales nous font toujours une satanée frousse : la peur irraisonnée de rester pris quelque part » (Mailhot et Manny, 2002, p. 211). L'escale ne peut être que temporaire et pour habiter en itinérant, il est nécessaire de continuer à se projeter dans le voyage pour pouvoir trouver l'énergie de partir : « Où prend-on la force de s'en aller ? Dans la tentation que représentent les autres escales » souligne Marthe Oulié (2004, p. 135).

Les manières d'habiter la mer sont multiples et diffèrent par la durée, le rythme ou encore l'itinéraire des grandes croisières. Le système d'itinérance le plus communément partagé est celui des plaisanciers vacanciers. Construit et élaboré avant le départ, il est conçu comme une parenthèse dans une vie terrestre que l'on réintègre à la fin du voyage.

Il se caractérise par :

- une durée précise, de un à cinq ans.
- un itinéraire défini dans ses grandes lignes au départ et qui n'inclut pas de retours temporaires au lieu de départ.
- des parcours privilégiés : tour de l'Atlantique ou du monde
- un financement du voyage prévu, l'argent étant économisé avant le départ
- la possession (en propriété ou en location) d'une maison ou d'un appartement à terre que le plaisancier réintègre à la fin de sa croisière.
- l'absence de longs séjours de plusieurs mois dans un même lieu.

Lorsque l'habiter en mer s'étend sur une longue période, les systèmes d'itinérance des plaisanciers résidents se diversifient. Et comme tout autre habitant, qu'il soit ou non de la mer, le plaisancier au long cours compose, dans sa manière d'habiter, entre ses désirs et sa situation financière, son âge et son état de santé ou encore sa situation familiale, entre enfants à élever et parents âgés à accompagner.

## **Conclusion partie I Habitants en chemin**

Le voyage projeté diffère du voyage effectué et les durées du voyage ou des séjours à terre, l'itinéraire et les lieux d'escale évoluent et se modifient au fur et à mesure que les habitants de la mer élaborent leur chemin, leurs « lignes en promenade », selon l'expression de Tim Ingold.

Dans *Une brève histoire des lignes* (2011 a), l'anthropologue britannique Tim Ingold s'attache aux lignes tracées par les hommes dans leurs gestes quotidiens, le dessin, l'écriture, le tissage ou encore la marche. Il porte une attention particulière aux hommes en mouvement, aux chemins qu'ils empruntent ou qu'ils tracent. Ingold distingue ainsi deux types de lignes issues des mobilités, celles formées par la promenade et celles dessinées par l'assemblage de points entre eux. Ces lignes correspondent à deux modes de déplacement : le *wayfaring* (trajet ou itinérance) et le transport. Le transport, emprunté par des passagers, est « relié à des lieux spécifiques. Chaque déplacement, orienté vers une destination spécifique, a pour fonction de relocaliser des personnes. [...] Les lignes de transport forment un réseau de connexions point à point » (2011 a, p. 110). Quant au chemin suivi par le voyageur itinérant, il n'a pas pour fonction de relier des points mais se constitue au fur et à mesure, il « suit son cours, peut marquer des pauses avant de reprendre » (*idem*, p. 110). Alors que le passager ne fait qu'emprunter une ligne pré-existante à son déplacement, l'itinérant crée sa ligne au fur et à mesure de son déplacement. Il « est, à strictement parler, son mouvement. [...] Le voyageur et sa ligne sont une seule et même chose » (*idem*, p.101). Si la majorité des déplacements en mer relève du transport, des porte-conteneurs aux paquebots de croisière, les déplacements des plaisanciers au long cours sont indéniablement de l'ordre du *wayfaring*. Même si l'itinéraire est défini dans ses grandes lignes avant le départ, c'est peu à peu, au fur et à mesure de l'avancée de la navigation que les plaisanciers choisissent de se diriger vers un port plutôt qu'un autre pour y faire escale. Le voilier en mouvement dessine ces lignes itinérantes, propres à chaque plaisancier. Et ces lignes « se promènent librement », contrairement aux lignes pressées du transport, qui passent « successivement d'un point à un autre, aussi vite que possible » (*idem* p. 98). Le plaisancier au long cours, habitant en promenade, peut improviser – ce qui signifie non pas faire n'importe quoi mais être ouvert aux possibles, s'élancer vers des directions non prévues. « Improviser, c'est rejoindre le Monde, ou se confondre avec lui »

soulignent Deleuze et Guattari (1980 p. 383) ... et c'est bien à l'échelle du monde que les plaisanciers au long cours se promènent.

Deux types de traces témoignent de ces lignes – celle laissée à la surface des eaux par le sillage du voilier, trace éphémère qui disparaît peu de temps après être apparue ainsi que celle dessinée sur la carte, qui conserve la mémoire de l'itinéraire. En navigation, cette trace mémoire, portée sur l'écran de l'ordinateur ou la carte marine, localise le voilier sur l'océan et permet au skipper de se repérer et de mesurer son avancée. Les plaisanciers sont par ailleurs nombreux à reproduire leur itinéraire sur des cartes à petite échelle tel qu'un planisphère lorsqu'ils effectuent un tour du monde. Les cartes d'itinéraire produites par les plaisanciers représentent non pas des surfaces mais des lignes et s'apparentent à un récit. A travers ces traces mémoire, conservant le souvenir de l'ensemble du chemin, le plaisancier se représente et se raconte. En chemin, les plaisanciers laissent également des marques de leur passage. Dans les ports situés au départ ou au retour de la transat, aux Canaries, à Madère ou aux Açores, les plaisanciers au long cours font un dessin sur le quai, qu'ils datent et signent du nom du voilier (cf. photos 4). Cette pratique s'est étendue à d'autres lieux d'escale et lorsqu'il n'y a pas de quais, d'autres moyens sont utilisés pour apposer sa signature : aux Chagos, c'est sur les murs des maisons abandonnées que les plaisanciers représentent leur passage (cf. photo 5) et aux Cocos Keeling, « il y a des cocotiers, alors on cherche une belle planche en bois dur que l'on découpe en forme et que l'on grave avec un petit ciseau à bois pour que l'inscription ne s'efface pas. Deux longues vis en inox que l'on trouve dans l'accastillage du bord permettent de fixer la dite planche sur le cocotier» (Jean-Baptiste et Annick, *Journal de bord*) (cf. photo 6).



Photos 4 : Sur les quais d'Horta (Açores), dessins faits par les équipages (2016, ©CWilhelem)



Photo 5 : Aux Chagos, le mur d'une maison abandonnée porte la marque du passage de *Mérovée* (1996, ©Maheu, URL [www.merove.net](http://www.merove.net) )



Photo 6 : Baptiste et Annick posant devant la plaque attestant de leur passage aux Cocos keeling (2014, ©Baptiste et Annick URL <https://www.banik.org/>)

Comment nommer ces hommes et femmes en mouvement ? Pour désigner des mobilités comparables, le terme de nomade est parfois utilisé. Les *R'vers*, ces camping caristes nord-américains vivant sur la route sont « les nouveaux nomades nord-américains », selon le sous-titre de l'ouvrage que Célia Forget leur a consacré. En fonction du nombre de déplacements annuels, elle distingue trois types de *R'vers* : les nomades sédentaires, les semi nomades et les nomades (2012, p.64). Or le terme de nomade désigne des peuples précis et l'extension de son usage à de multiples formes de mobilités est problématique. Les points communs sont rares entre le plaisancier au long cours et le pasteur du Sahel. « Un fait est clair » souligne O. Lazzarotti : « mobile n'est pas nomade, la société invente de nouvelles formes d'habiter, certes et les mots anciens n'en rendent pas compte, bien sûr » (2001, p. 146). Dans l'ouvrage collectif *La planète « nomade ». Les mobilités géographiques d'aujourd'hui*, Rémi Knafou insiste également sur la nécessité de distinguer nomadisme et mobilités contemporaines. Dans l'introduction de cet ouvrage, il revient sur l'utilisation abusive du terme de nomade appliqué aux mobilités contemporaines. « Nous voyons des nomades partout alors même que les derniers véritables nomades achèvent de disparaître. Or la mobilité contemporaine ne se confond pas avec le nomadisme qui n'est qu'une forme de la mobilité. Ce n'est pas parce que nous sommes de plus en plus mobiles que nous devenons pour autant des nomades » (Knafou, 1998, p. 12). Les mobilités contemporaines sont multiples et un seul mot ne saurait les englober. Pour définir la mobilité des plaisanciers au long cours, c'est le terme d'itinérance, tel qu'il est défini notamment par Tim Ingold, qui nous semble le mieux adapté pour rendre compte de la spécificité du déplacement : l'itinérant trace son chemin, dessine une ligne en promenade, qui ne préexiste pas au mouvement mais apparaît au fur et à mesure (Ingold 2011 a et b). La définition de l'itinérance proposée par Ingold est à rapprocher des traversées analysées par X. Bernier, lorsque « le cheminement n'existe pas en dehors de ses propres coordonnées et [que] le parcours fait d'abord référence à une trajectoire qui produit l'espace » (2013 a, p.3)

Les plaisanciers au long cours sont des itinérants. Mais n'est-ce pas le cas de tout habitant ? L'homme habite en itinérant et trace son chemin de vie, que ce soit à l'échelle du monde, d'un Etat ou d'une région. « Le cheminement itinérant (*wayfaring*) est le mode fondamental par lequel les êtres vivants habitent la terre » affirme T. Ingold (2011 b. p.12). Le langage courant rend compte de cette notion d'itinérance par le terme de parcours utilisé tout à la fois pour désigner un chemin réel (un parcours en forêt) mais aussi la construction d'individus, qui s'exprime à travers les parcours professionnels ou familiaux. Bien évidemment, c'est en cours

de route, au fur et à mesure que l'habitant trace son chemin. Et ces chemins de vie ne se réduisent pas à des lignes droites mais sont sinueux, faits de ruptures, de méandres et de bifurcations. La « liberté buissonnière » (M. de Certeau, 1990) dont les habitants disposent leur permet de contourner et détourner les règles imposées par la société et destinées à encadrer ses membres. « Individus ou groupes, nous sommes tous faits de lignes » considère Gilles Deleuze (1977, p. 151). Le philosophe distingue trois sortes de lignes qui, dans tout itinéraire de vie, s'imbriquent. Les lignes à segmentarité dures sont celles des dispositifs de pouvoir qui proposent en quelque sorte une vie 'toute tracée' - « la famille-et puis l'école-et puis l'armée-et puis l'usine-et puis la retraite » (1977, p. 151). Les lignes souples témoignent du refus ponctuel de respecter la règle, « elles tracent de petites modifications, elles font des détours, elles esquissent des chutes ou des élans » (*idem*). Les lignes de fuite ou de devenir sont celles de l'expérimentation et de l'émancipation, « comme si quelque chose nous emportait [...] vers une destination inconnue, pas prévisible, pas préexistante » (*idem*, p. 152). Le plaisancier au long cours se positionne très clairement sur une ligne de fuite, lorsqu'il choisit d'itinérer en mer et de voyager autour du monde sur son voilier. Il doit cependant également composer avec les lignes à segmentarité dure – par exemple les contraintes financières ou les législations nationales définissant le droit de séjour des étrangers - et peut choisir de se positionner alors sur une ligne souple et choisir d'être en situation illégale lors d'une escale dans un Etat étranger.

Traçant son chemin de port en port, le plaisancier au long cours habite temporairement de multiples lieux au cours de son voyage. La deuxième partie de ce travail porte sur le temps de l'escale et aborde les liens que tissent les plaisanciers avec ces lieux.

**DEUXIEME PARTIE**

**HABITER L'ESCALE**

L'escale est un des temps forts de l'itinérance maritime et les plaisanciers au long cours attendent d'un voyage maritime la possibilité d'habiter temporairement de nombreux lieux d'escale. Durant les grandes croisières, c'est très clairement le temps passé à terre et non en mer, qui domine. Ainsi l'équipage de la *V'limeuse* qui voyagea autour du monde durant six ans a résidé un jour en mer pour cinq jours au mouillage. Durant leur tour de l'Atlantique de dix-neuf mois, la famille Montbron est un jour en mer pour quatre jours au mouillage. Le nombre d'escales est directement lié à la durée de la navigation. Lors d'un tour d'une année autour de l'Atlantique, les plaisanciers effectuent en moyenne entre vingt et trente escales principales et de soixante à soixante-dix au cours d'une circumnavigation de quatre à six ans.

Habitants itinérants, les plaisanciers au long cours sont donc également des habitants polytopiques. Cette seconde partie de mon étude aborde la façon dont les plaisanciers au long cours habitent les lieux d'escales à travers leurs pratiques, leurs représentations et leur manière de s'y situer.

Le terme d'escale désigne tout à la fois l'arrêt obligatoire pour des raisons techniques, de l'avitaillement à l'entretien du voilier, et la halte à finalité récréative. Les plaisanciers choisissent les escales en fonction de ce qu'ils veulent y faire, selon leurs désirs et besoins du moment. Si les pratiques récréatives occupent une place essentielle lors des pauses terrestres, les plaisanciers au long cours sont également amenés à effectuer à terre des tâches contraintes par l'habiter en mer, de la scolarisation des enfants aux réparations à effectuer sur le voilier. Les pratiques à terre ne peuvent être abordées indépendamment des lieux où elles se déploient et certaines escales peuvent être considérées comme spécialisées lorsque les plaisanciers au long cours s'y retrouvent pour s'adonner à une pratique dominante : entretien et réparation du voilier, découverte, farniente, robinsonnade etc. Les itinéraires des plaisanciers au long cours révèlent ainsi une géographie des lieux pour le faire.

Les plaisanciers tissent des liens avec le port d'escale et y prennent place. Pour aborder la place de ces habitants temporaires en escales, il convient de prendre en compte les façons qu'ils ont de s'y situer et de s'y attacher en distinguant entre lieux familiers et étrangers. La question de l'altérité et de la familiarité se pose de façon spécifique aux plaisanciers au long cours qui se déplacent avec leur espace domestique. Quand on voyage avec sa maison, que veut dire être chez soi ? Comment appréhende-t-on l'altérité des lieux visités lorsqu'on est



chez soi tout en étant ailleurs ? S'interroger sur la place du plaisancier suppose également d'étudier le fonctionnement de la communauté des plaisanciers au long cours qui se forme dans l'entre soi des quartiers plaisanciers, mouillages ou marinas.

Les voyages maritimes répondent à une logique différente des pérégrinations terrestres. Ayant le monde à leur portée, les plaisanciers au long cours exploitent son hétérogénéité, et jouent des complémentarités et des discontinuités entre les lieux du monde. En traçant leur chemin sur les mers du globe, les plaisanciers mobilisent des compétences géographiques spécifiques, du choix de l'escale à la capacité de rester en mouvement.

## DES LIEUX POUR LE « FAIRE »

L'escale est une motivation essentielle dans le choix d'habiter en mer, un moment attendu par la majorité des plaisanciers qui souhaitent itinérer pour découvrir des endroits inconnus ou habiter temporairement des rivages tropicaux aux allures de cartes postales. Cependant, l'escale n'est pas toujours synonyme de halte temporaire dans un lieu enchanteur et l'arrêt à terre est parfois imposé par les conditions météorologiques ou la nécessité de procéder à des réparations sur le voilier. Il est dès lors nécessaire de distinguer les escales techniques de celles à finalités récréatives.

Habitants polytopiques, les plaisanciers choisissent les lieux en fonction de leur projet. Les guides de grandes croisières, les sites internet ou encore les conseils d'équipages rencontrés durant le voyage permettent aux plaisanciers de sélectionner le lieu le mieux adapté à leurs besoins et désirs du moment. Dès lors, une spécialisation des lieux d'escale se fait jour, les pratiques dominantes des plaisanciers variant selon les lieux. En dressant la typologie des lieux d'escale, une géographie du monde vu de la mer se dessine et fait apparaître des hauts lieux spécifiques au voyage maritime.

### **Escales techniques**

Le terme d'escale a d'abord été utilisé pour désigner l'arrêt à terre commandé par les réparations du bateau et la nécessité de refaire les réserves d'eau, nourriture et carburant. Ces escales techniques rythment également l'itinérance des plaisanciers au long cours.

Un lieu considéré comme une bonne escale technique est avant tout un port bien situé sur les routes de grande croisière et où le plaisancier peut trouver ce dont il a besoin pour le voilier : main d'œuvre compétente, pièces disponibles pour réparer le matériel défectueux, équipements portuaires adaptés (par exemple possibilité de sortir le bateau de l'eau) ... et si possible à des prix abordables. Une escale technique offre par ailleurs la possibilité de remplir ses réservoirs d'eau et de carburant ainsi que des magasins d'alimentation permettant d'effectuer un avitaillement diversifié, des produits frais aux marques de biscuits préférés des enfants. Les équipements recherchés à terre par les plaisanciers ne sont pas uniquement liés au bateau et doivent aussi permettre de répondre aux besoins de l'équipage, des infrastructures médicales aux services postaux permettant l'envoi des cours du CNED. La présence d'un aéroport international est également recherchée, qui permet de faire le lien entre l'escale et le lieu de départ, et facilite les retours ponctuels en Europe ou permet aux

amis et à la famille de rendre visite aux plaisanciers. Les escales techniques investies par les plaisanciers au long cours offrent un niveau de service satisfaisant et disposant de moyens de communications efficaces, des services de transports de marchandises aux aéroports internationaux.

La très grande majorité des lieux d'escales, dans la mesure où ils proposent un minimum de services, peuvent potentiellement être utilisés comme escale technique. Cependant, la révision complète du voilier et les grosses réparations s'effectuent dans quelques ports disposant des infrastructures nécessaires.

En Europe et en Amérique du Nord, les ports offrant aux plaisanciers toutes les infrastructures nécessaires à l'entretien et à la réparation sont nombreux et répondent aux besoins des plaisanciers au long cours mais surtout des locaux. Hormis ces deux régions, seuls quelques pôles spécialisés dans l'industrie nautique émergent. En Méditerranée, les marinas de Tunisie et de Turquie offrent les services nécessaires aux bateaux voyageurs mais c'est surtout à Gibraltar que s'arrêtent pour un arrêt technique les plaisanciers au long cours. Au carrefour de la Méditerranée et de l'Atlantique, Gibraltar est aujourd'hui « un des centres de plaisance les plus fréquentés du monde » et ses équipements « font partie des meilleurs de la région » (Cornell, 2002 a, p. 67). En Atlantique nord, les derniers préparatifs du voilier avant la transat s'effectuent aux Canaries et notamment à Las Palmas. Aux Antilles, si les plaisanciers peuvent trouver les équipements dont ils ont besoin dans un certain nombre d'îles, comme la Guadeloupe, la Martinique, ou encore Saint Martin, c'est à Trinidad que se trouve la plus grosse concentration de marinas, chantiers navals, ports à sec, etc. Dans la seule baie de Chaguaramas, le plaisancier voyageur pourra choisir entre 6 chantiers navals, 7 marinas et trois ports à sec (cf. photo 7). Le développement de Chaguaramas (Trinidad) est pour l'essentiel dû au fait que la plupart des compagnies d'assurance exige que les voiliers soient, durant la saison des cyclones au sud de la latitude 12°40'N : le Venezuela, Grenade et surtout Trinidad et Tobago bénéficient de cette mesure.

Dans le Pacifique, les centres majeurs de réparations et d'entretien des navires se concentrent en Australie et en Nouvelle Zélande. Cependant, le circumnavigateur trouvera des infrastructures de qualité à Papeete ainsi qu'à Nouméa, port « parfait pour faire des travaux et pour s'abriter pendant la saison des cyclones dans le sud Pacifique » (Gourmelen et Vibart, 1998, p. 96). En Asie du sud-est, c'est le port de Langkawi (Malaisie) qui est devenu le pôle de plaisance le plus important de la région, devançant Singapour.



Vue aérienne des installations dédiées à la plaisance dans la baie de Chaguaramas  
 (URL : <https://www.echotecwatermakers.com/> consulté en 2019)



Plan du pôle nautisme  
 (URL : <http://blog.mailasail.com/> consulté en 2019)

Photo 7 : La baie de Chaguaramas, un pôle technique du nautisme aux Caraïbes.

Avant le retour dans les eaux de l'Atlantique, c'est en Afrique du sud, notamment au Cap ou à Durban que les plaisanciers trouveront les infrastructures nécessaires aux réparations importantes. Et pour ceux qui naviguent hors des principales routes de grande croisière, c'est en Argentine, sur le Rio de la Plata ou à Mar del Plata que le plaisancier s'arrête pour une escale technique avant de se diriger vers le détroit de Magellan ou le cap Horn.

La localisation de ces pôles techniques n'est pas due bien évidemment aux seuls passages des plaisanciers au long cours mais à l'importance de la plaisance locale (en Afrique du sud, Australie, Nouvelle Zélande, Argentine), ainsi qu'à la présence de sociétés de charters et de location de voiliers (notamment dans les Caraïbes et en Polynésie).

Lorsque l'escale est considérée comme technique dans des lieux facilement accessibles depuis l'Europe, les plaisanciers se concentrent sur les tâches à effectuer. Aux Canaries, Bruno d'Halluin ne s'arrête que quatre jours à Tenerife pour faire l'avitaillement car ces îles « ne font pas partie des escales privilégiées définies avant le départ. Cet archipel est un morceau d'Espagne, pays que j'affectionne mais qui est facilement accessible depuis la France et ne présente pas le dépaysement qui devrait nous attendre plus loin » (Halluin, 2004, p. 53). Et lorsque Antoine et Brigitte séjournent une dizaine de jours au Marin, en Martinique c'est pour travailler sur le bateau ; dès lors, ils n'ont rien vu de l'île. En revanche, durant les escales techniques dans des ports lointains, de Nouméa ou d'Afrique du Sud, le plaisancier allie réparations et découverte du lieu.

Les escales techniques sont choisies d'abord pour leur fonctionnalité et sont diversement appréciées. Aux Antilles, Saint Martin est bien souvent la dernière escale avant la transat retour. Antoine et Hélène ont eu « vraiment du mal à s'habituer à l'ambiance locale. On est dans les Antilles, mais on a plus l'impression d'être dans une grosse zone d'activités touristiques, économique, industrielle surpeuplée » (Antoine et Hélène, *Journal de bord*). Pour Damien Babinet, la pire des escales fut la baie de Chaguaramas à Trinidad - « les rives sont couvertes par des milliers de voiliers, stockés sur des terre-pleins boueux, parfois bâchés d'horribles couvertures en plastique thermoformé. Entre leurs mâts dépassent quelques silhouettes de cargos, et surtout celle d'une plate-forme offshore mobile qui séjourne à quai en laissant ses puissants moteurs tourner jour et nuit. Quant au business qui se crée autour des yachts [...] en tant que blanc voileux, vous êtes considéré d'office comme Américain donc on vous propose des prix en dollars pour un travail à l'antillaise » (Babinet, *Le journal de*

*Piffoël*). Cette appréciation sur Chaguaramas est partagée par Ronan et Lol qui, « dégoûtés par ces prix s'adressant aux riches Américains », décidèrent « d'abrégier leur séjour » (*Journal de bord*). D'autres plaisanciers sont plus mesurés dans leur propos. Ainsi Le Gall relève que, toujours dans la baie de Chaguaramas, « la marina est vraiment très bien conçue avec tout à proximité : en voilà qui ont bien compris que les plaisanciers ont vraiment besoin d'avoir tout sous la main, et en plus, luxe extrême, il y a une piscine. (Le Gall, *Journal de bord*).

Les plaisanciers au long cours sont nombreux à se retrouver lors de ces escales techniques et les contacts se nouent d'autant plus facilement qu'ils quittent peu l'enceinte du port où ils trouvent tout dont ils ont besoin. Dès lors, ces pôles du nautisme sont appréciés pour la sociabilité qui se crée entre plaisanciers au long cours. Antoine et Brigitte soulignent que « l'intérêt majeur de Chaguaramas est qu'on y rencontre beaucoup de tourdumondistes » (*Journal de bord*) et selon Loïc Gaussen « le côté passionnant de Gibraltar, c'est les rencontres avec les navigateurs ».

### **Découvrir le monde**

Si le mode d'habiter des plaisanciers au long cours détermine un certain nombre d'escales, il offre également la possibilité d'habiter temporairement des lieux librement choisis pour y mener des pratiques récréatives, du farniente à la découverte.

Habiter en mer est, pour les plaisanciers au long cours, une manière de découvrir de multiples lieux inconnus et ces derniers considèrent que la lenteur de la mobilité, spécifique à la navigation à voile, est un moyen privilégié de s'y préparer, le temps de la navigation, permettant que s'opère une réelle rupture entre le lieu de départ et celui d'arrivée. Gérard Janichon, un des deux équipiers de *Damien*, souligne que « le voyage en bateau a le pouvoir magique d'agir comme un lent filtre décanteur. Il force à la réflexion sur ce qu'on a vu et prépare à ce qu'on va voir » contrairement à l'avion « qui vous projette en quelques heures d'une civilisation à l'autre, d'un environnement à l'autre » (Janichon, 1998, p. 66). Plus la navigation a été longue, plus l'attente de la terre et le désir de découvrir le lieu se ressentent. La terre rêvée est visible bien avant qu'on puisse y mettre pied, et cela permet au futur visiteur de se familiariser voire de s'approprier ce qu'il va découvrir. Un plaisancier arrivant à New York décrit ainsi son approche de la ville : « en arrivant à New York, il s'est passé huit heures entre le moment où nous avons vu les gratte-ciel et celui où nous avons posé le pied sur le sol américain. A peine le temps qu'il faut pour faire Paris – New York en avion. Nous avons eu le temps d'observer, de nous approprier, de désirer ce paysage alors que lorsque tu

prends l'avion, tu pars avec tes soucis et tu n'as pour ainsi dire pas le temps de penser que tu vas à New York que tu y es déjà » (Maheu, *Le voyage de Mérovée*).

Une fois à terre, les manières de découvrir, les façons d'appréhender le passé ou l'altérité d'un lieu diffèrent selon les escales. A partir des récits des plaisanciers, nous avons relevé quatre modes principaux de découverte :

- la visite patrimoniale classique. Le plaisancier consomme les produits culturels proposés par le lieu, musées, monuments, sites naturels remarquables etc.
- la promenade. Le plaisancier flâne dans le lieu pour en saisir l'atmosphère et est sensible aux qualités esthétiques du tableau paysager.
- l'imitation de l'autochtone. Le plaisancier joue à être un habitant temporaire du lieu en recherchant la co-habitation avec les résidents permanents du lieu et s'essaye à les imiter.
- l'observation ethnologique. Le plaisancier observe en spectateur les étranges us et coutumes des autochtones.

Ces différentes manières de découvrir un lieu ne sont bien évidemment pas spécifiques aux plaisanciers au long cours et sont liées certes aux désirs et compétences des individus, mais également aux caractéristiques du lieu et à son degré d'altérité. Certains lieux se prêtent plus que d'autres à une manière de faire, par exemple, lors d'une première visite, la visite patrimoniale classique domine dans les grandes villes européennes tandis que la promenade est privilégiée dans les villages touristifiés. Lorsque le degré d'altérité du lieu est élevé, le touriste aura tendance à porter un regard d'ethnologue sur ce qui l'environne ... et dans des lieux plus familiers, la maîtrise des codes esthétiques, historiques ou religieux l'amènera à privilégier la visite de musées et monuments. Ces manières de faire ne sont pas exclusives les unes des autres et dans un même lieu peuvent coexister plusieurs modes de découverte. Cependant, dans la plupart des lieux visités par des plaisanciers, une 'manière de faire' ressort nettement.

Dans les villes européennes, la visite patrimoniale domine. Lors d'un tour de l'Atlantique ou du monde, les ports d'Espagne ou du Portugal sont, pour les plaisanciers français, des escales obligées. Ils profitent de ces arrêts pour visiter les musées et monuments de Lisbonne ou de Porto, et ils sont nombreux, depuis la Corogne ou un autre port de Galice, à se rendre en train à Saint Jacques de Compostelle. La visite de sites culturels est également dominante en

Méditerranée, en Grèce ou en Italie, et le choix des ports se fait en fonction de leur plus ou moins grande proximité des villes et sites remarquables, Fiumicino pour Rome, Torre Annunziata pour Pompéi ou encore Galaxidi pour Delphes. Lorsque le haut lieu culturel n'est pas situé sur le littoral, les plaisanciers n'hésitent pas à abandonner leur voilier quelque jours pour ne pas manquer ce qu'ils considèrent comme incontournable : être en France sans visiter Paris n'était pas concevable pour l'équipage québécois de *Cat mousses* qui laisse une semaine son voilier à la Rochelle pour visiter la capitale.

Hors Europe, la visite patrimoniale classique se retrouve en Afrique du nord, au Maroc et en Egypte ainsi qu'en République sud-africaine. Depuis que sévit la piraterie en mer Rouge, les circumnavigateurs doivent nécessairement passer le cap de Bonne Espérance pour revenir en Atlantique. Les escales en Afrique du Sud sont mises à profit pour visiter l'intérieur du pays, notamment les parcs naturels. En Afrique du Nord, les plaisanciers passent également plusieurs jours dans les villes de l'intérieur du pays, Marrakech ou Fès au Maroc, Louxor ou Le Caire en Egypte, où la visite des palais, musées et autres pyramides alterne avec la découverte des lieux du quotidien, souks et médinas.

Une deuxième manière de faire pour découvrir un lieu est de se promener en déambulant dans les rues pour s'imprégner de l'atmosphère du lieu sans rechercher spécifiquement de monument ou de musée à visiter. Contrairement à la visite patrimoniale qui parfois suppose de se rendre à l'intérieur du pays, la promenade s'effectue dans les ports d'escales qui sont 'sur le chemin', comme ceux de Madère lors de la transat aller et des Açores au retour. A Madère, « perle des Portugais », les Biquets ont « arpenté l'île en tout sens » : visite de marché, de petits villages de pêcheurs et balades à pied dans les « splendides jardins de fleurs » (*La gazette des Biquets*). Tout comme les Biquets, Pierre Decaix a également « visité cette île merveilleuse par ses fleurs, la beauté de ses paysages ... en long en large et en travers » (*Voyage de Taranis*).

Hors Europe, la découverte s'effectue par le biais de la promenade dans quelques autres îles, en général de petite dimension et pouvant être facilement parcourues à pied. C'est le cas à Gorée (Sénégal), où les plaisanciers apprécient de se retrouver dans un beau village, propre et calme après l'agitation de Dakar tout en découvrant l'histoire de l'esclavage ou l'architecture coloniale. Selon Ronan et Lol, Gorée offre « un cadre enchanteur avec ses maisons coloniales aux couleurs pastel et ses ruelles de terre d'une propreté irréprochable après la crasse de Dakar » (*Journal de bord*). Antoine et Hélène qualifient Gorée de « petit paradis propre,



calme et sans voiture » tout en soulignant que l'île « a été choisie par l'Unesco comme centre de mémoire de l'esclavage » (*Journal de bord*). Gorée offre la possibilité de se confronter à l'altérité dans un cadre agréable tout à la fois sécurisant et correspondant aux goûts esthétiques des plaisanciers occidentaux.

Jouer à imiter les résidents du lieu est une troisième manière de pratiquer la découverte. Les plaisanciers européens adoptent ce comportement lorsque l'altérité du lieu d'escale est médiane, qu'ils ne sont plus en Europe mais pas encore dans un pays qui leur est totalement étranger. C'est principalement en Australie ou aux Etats-Unis que les plaisanciers découvrent le lieu en adoptant le comportement des autochtones. En Australie, les plaisanciers s'initient au surf et en Floride, aux Etats-Unis, les Maheu s'amuse à « jouer à l'Américain » (*Le voyage de Mérovée*), tandis que les Montbron partagent les loisirs des Américains en se rendant à Disneyworld qu'ils jugent « très américain, bon enfant et détendu. Mais c'est superficiel et artificiel » (*idem*). Cette manière d'appréhender l'altérité du lieu d'escale n'est pas exclusive et est couplée avec la découverte des sites à voir, le désert en Australie ou les musées de New York et Sidney.

C'est dans les pays du sud, lorsque l'altérité est la plus forte, que le plaisancier devient ethnologue et observe les us et coutumes des autochtones ... sans jamais cependant jouer à être l'un d'entre eux, le quotidien des pauvres favorisant rarement l'imagination. Lors de son exploration, le plaisancier est impatient d'habiter temporairement non pas les villes mais les villages, si possible reculés et difficiles d'accès par voie terrestre. C'est en accostant sur des îles non desservies par des navettes ou en remontant des fleuves que le plaisancier découvre des peuplades considérées comme dignes d'intérêt. Cette démarche relève de ce que Marc Boyer qualifie d'ethnotourisme, terme désignant la curiosité des touristes occidentaux pour des peuples 'sauvages' et 'primitifs'. C'est la littérature ethnologique de la fin du XIXème et de la première moitié du XXème siècle, élaborée dans un contexte colonial, qui a permis que se constitue la catégorie de « peuples à voir » (Boyer, 2002).

Lors d'un tour du monde ou de l'Atlantique quelques plaisanciers choisissent de s'arrêter au Sénégal. La première escale est Dakar, inégalement appréciée. Ronan et Lol dénoncent « la saleté et l'agressivité régnant à Dakar » et les Biquets limitent leur séjour dans la capitale sénégalaise à quatre jours, estimant alors qu'il « est temps de quitter cette grande ville pour

des lieux plus authentiques hors des sentiers battus » (*La gazette des Biquets*). C'est en naviguant sur le fleuve Saloum ou le fleuve Gambie, dans l'Etat voisin du même nom, que les plaisanciers découvrent des modes de vie qu'ils qualifient d'ancestraux. Sur le Saloum, Ronan et Lol s'arrêtent à Toubakouta, défini comme « The village africain dans toute sa splendeur. La rue principale en terre est bordée d'une alternance de cases, de petites échoppes où les denrées sont vendues par tas parfaitement empilés – 3 citrons verts, 5 carottes, 4 oignons » (Ronan et Lol, *Journal de bord*). De même, le village d'Affiniam est qualifié de « symbole de l'Afrique séculaire et généreuse » par les Biquets. Les autochtones sont observés dans les espaces publics, rue, marché, transports en commun mais également dans des lieux qui, en principe, ne se visitent pas, certains plaisanciers poussant l'observation jusqu'à visiter le dispensaire ou les classes d'école en présence des élèves. Comme dans un safari, les peuples à voir ne sont pas toujours au rendez-vous. En entamant leur remontée du fleuve Gambie, les Biquets sont déçus : « Nous devrions rencontrer des Mandingues, des Peuls, des Wolofs, des Diolas, des Sarakolés ». Mais ils ne croisent aucun village, « même pas une maison au bord de l'eau, seulement des palétuviers » (*La gazette des Biquets*).

Après avoir traversé l'Atlantique, la découverte ethnologique se poursuit avec la rencontre des Indiens d'Amérique. Au Brésil, c'est sur l'Amazone que l'équipage de *Damien* part à la rencontre des Caboclos. Gérard Janichon préfère « les Caboclos de la nature, éloignés des tentations malsaines, [qui] connaissent encore la liberté et la valeur de celle-ci » aux Caboclos des villages, qui dans « neuf cas sur dix », est « une épave, malade, alcoolique, affamée, au teint cireux, aux yeux rougis, corps et âme rongés par la misère et l'exploitation » (1998, p. 169). Dépendant de l'Etat de Panama, les îles San Blas attirent également nombre de plaisanciers pour la beauté des paysages et surtout pour la découverte des Indiens Kuna « authentiquement primitifs (Deliac, *Journal de bord*). Côtayer « ce peuple fier, paisible et heureux de vivre selon les coutumes de leurs ancêtres » selon les Lavoie permet aux plaisanciers du XXI<sup>ème</sup> siècle de « remonter le temps, d'être brusquement dans un autre monde » (*Journal de bord*).

Les hauts lieux de l'exploration ethnologique menée par les plaisanciers se situent principalement dans les îles océaniques. En escale en Nouvelle-Guinée, à Port Moresby, en 1952, Annie van de Wiele, ethnologue de formation, affirme que « ce pays et ses indigènes étaient pour nous quelque chose de vraiment neuf et palpitant, parmi les plus intéressants que nous eussions touchés » et estime que la Nouvelle Guinée est un terrain d'étude privilégié pour un « ethnologue entreprenant, respectueux des mœurs indigènes » (1954, p. 210). « Des

tribus indigènes y vivent qui n'ont jamais vu le blanc. Elles existent comme vivaient leurs aïeux, chassant, cultivant leurs jardins, guerroyant entre elles, mangeant un captif par-ci par-là. [...] Derrière Port-Moresby, il y a des centaines de milliers d'indigènes anthropophages de culture néolithique ». Quant aux indigènes vivant sur le littoral, « ils sont restés très proches de ce qu'ils étaient il y a cent ans » (*idem*, p. 210-211). A l'aube du XXIème siècle, les clichés sur la Papouasie-Nouvelle-Guinée n'ont guère évolué. Dans un article présentant les escales possibles lors d'un tour du monde, Gourmelen et Vibart décrivent en ces termes l'arrêt à Port Moresby: « Brut et sauvage, mérite le détour. Un véritable paradis pour les anthropologues en herbe, avec ses tribus qui vivent encore à l'âge de pierre » (1998, p. 97).

L'attrait des peuples autochtones de ces destinations réside dans le fait qu'ils sont considérés par la majorité des plaisanciers comme 'ethniquement pur' – c'est-à-dire n'ayant pas connu d'influence extérieure. Le corollaire de cette 'pureté ethnique' est que ces peuples n'ont pas évolué au même rythme que d'autres et sont en quelque sorte hors de l'histoire. Ces deux clichés – pureté ethnique et peuple hors du temps - se retrouvent dans les récits de la plupart des plaisanciers ayant fait escale dans ces îles du Pacifique. Ainsi, C. Baylin estime qu'aux Tonga « la vie n'a pas été dénaturée par le mode de vie européen et la population polynésienne a su conserver sa culture et son pays intacts » (1996, p.2) tandis que C. Mailhot souligne que dans ce même archipel, le mode de vie a été « sauvé de notre holocauste moderne » (Mailhot et Manny, 2002, p. 241). La rencontre avec les peuples vivant dans ces îles offre l'illusion d'un voyage dans le temps. « Nous sommes reçus comme au temps où Alain Gerbault découvrait les Tuamotu » estime J. de Kat (2001, p. 150), naviguant dans les années 1970 aux Samoa, tandis qu'à Komo (Fidji), C. Mailhot se compare « aux voyageurs d'autrefois, ambassadeurs des sociétés éloignées » (Mailhot et Manny, 2002, p. 248).

Clichés et stéréotypes abondent dans ces descriptions. Les plaisanciers sont moins dans une logique de découverte que de reconnaissance et se concentrent sur les signes de l'altérité qu'ils sont venus chercher. Ils ne souhaitent pas être en présence de n'importe quel autochtone mais de ceux présentant des caractéristiques particulières : accueillants avec l'étranger de passage et évoluant à l'écart de toute modernité.

### **Explorer et conquérir le monde**

Découvrant les lieux du monde par la mer, les plaisanciers se font explorateurs et s'imaginent être revenus à l'époque des grandes découvertes. « Tout navigateur vit avec la nostalgie de l'époque des grandes découvertes », estime G. Janichon, « l'époque où la mer et la terre

étaient un conditionnel » (1998, p. 341). A l'approche d'une terre nouvelle, le plaisancier joue à être celui qui, le premier, découvre cette terre par voie maritime. Et cette illusion est d'autant plus facile à entretenir que les routes empruntées sont les mêmes qu'aux siècles passés et que le voilier évolue dans un paysage maritime immuable où aucune trace ne s'inscrit. Lorsque Carl Mailhot voit se dessiner au loin les contours de son futur lieu d'escale, « silhouette inchangée depuis des milliers d'années », il « ressent les frissons des premiers découvreurs » (Mailhot et Manny, 2003, p. 166) et en naviguant vers Tahiti, Louis van de Wiele « jouait à se croire Monsieur de Bougainville » (van de Wiele, 1954, p. 165). En Patagonie, c'est Magellan qui est à l'honneur tandis que John Cabot et Duguay-Trouin occupent les pensées des plaisanciers à l'approche de Terre Neuve ou du Spitzberg. La navigation sur les grands fleuves favorise ce même imaginaire, celui d'être le premier à s'aventurer dans des contrées inhospitalières. Alors qu'il remonte l'Amazone, G. Janichon rêve : « la découverte, la véritable découverte, m'aurait totalement envoûté. J'aurais voulu faire partie des troupes d'Orellana qui, le premier, navigua sur le fleuve géant » (1998, p. 157).

Quelques rares plaisanciers ne se contentent pas de rêver mais cherchent à réaliser des exploits en explorant les limites de l'écoumène ou en accostant sur une île réputée inaccessible. Alliant navigation dans les mers les plus difficiles et exploration de contrées faiblement peuplées, ce sont les extrémités du globe, du Nord et surtout du Sud, qui attirent les plaisanciers au long cours à la recherche de l'exploit maritime. Dans le grand Nord, quelques plaisanciers s'aventurent au Groenland, au Spitzberg ou encore en Alaska ; au sud, ce sont les îles Australes ainsi que l'Antarctique qui attirent les plaisanciers les plus audacieux. Le plus souvent, la navigation dans le grand sud ne se décide pas en chemin, mais est l'objectif annoncé d'une croisière pensée et préparée avant le départ.

C'est l'équipage de *Damien*, composé de Gérard Janichon et Jérôme Poncet, qui inaugure dans les années 1970 le voyage à la glace. Ces deux jeunes grenoblois appareillent de la Rochelle en 1969 pour un tour du monde qui dura quatre ans et demi. La première année, ils naviguent dans le Grand Nord, au Spitzberg et au Groenland, puis mettent cap au sud : ils passent pour la première fois l'Horn en mars 1971, et durant l'hiver 1971-72 découvrent les îles Australes : Géorgie du sud, Crozet, Kerguelen, Heard et Macquarie. Les conditions météorologiques les contraignent à renoncer au continent Antarctique. Au début de l'année

1973, alors qu'ils sont en Polynésie, ils décident de repartir à la conquête du continent blanc : « cette fois nous voulons davantage que les mers australes, nous voulons toucher le continent antarctique. Nous courons après depuis deux ans » (Janichon, 1998, p. 422). Ils atteignent la base britannique d'Adelaïde, situé à 68° sud, sous le cercle polaire, mais les conditions météorologiques ne leur permettent pas de rester plus de 36 heures (cf. photo 8). Ils reprennent alors la route pour atteindre les Shetlands du sud puis font de nouveau escale à Grytviken (Géorgie du sud). Aujourd'hui, quelques rares plaisanciers croisent dans ces lieux extrêmes.



Photo 8 : *Damien* à l'île Adelaïde, sous le cercle polaire.  
(1973, ©Janichon, URL : <http://www.gerardjanichon-damien.fr>)

La navigation dans ces régions est souvent comparée à une navigation en haute montagne. L'Antarctique est semblable aux « grands massifs des Alpes dont les vallées seraient inondées par la mer » (Leclercq, 1988 b, p. 107), la Géorgie du sud s'apparente à « la chaîne des Alpes immergée jusqu'à la hauteur de Megève » (Allisy, 1991, p. 161) et une navigation au Groenland équivaut à remonter « à la barre de votre voilier la vallée de Chamonix face au Mont Blanc » (Perret, 1987, p. 184). Ces paysages marquent profondément les plaisanciers : ils se disent « ensorcelés », « fascinés », « envoûtés » par le « caractère hypnotique » des latitudes extrêmes<sup>69</sup>. Plus que n'importe quelle autre navigation, le voyage à la glace s'apparente à un rite initiatique : en Antarctique, Leclercq découvre « quelque chose de fondamental lié à l'acceptation de notre nature d'homme au sein d'un environnement souvent

---

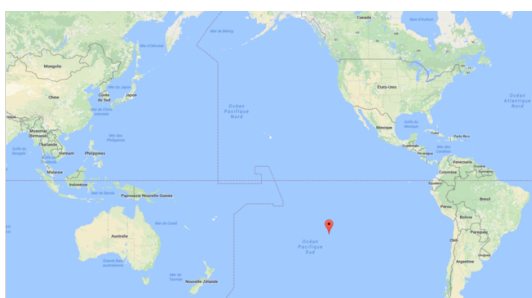
<sup>69</sup> Halluin, 2004, p. 251 ; Janichon, 1998, p. 60 ; Leclercq 1988 a, p. 105 ; Janichon, 1998, p.60.

hostile » et éprouve le « sentiment instinctif de toucher une vérité existentialiste » (1988 a, p. 107). Dans les mers du sud, Janichon et Poncet cherchent à atteindre « la noblesse et la dignité de l'homme [qui] se conquièrent dans l'affrontement avec l'inconnu, les dragons vrais ou faux de la nature » (Janichon, 1998, p. 287).

L'exploit maritime consiste également à accoster sur certaines îles difficiles d'accès : situées à l'écart des routes de grandes croisières, ces îles présentent une approche peu aisée et n'offrent pas d'abri sûr pour le voilier. Faire escale à Pitcairn et Pâques dans le Pacifique ou encore dans l'Atlantique sud, à Tristan da Cunha (cf. cartes 16) territoire britannique situé à plus de 2 000 km au sud de Sainte Hélène est une performance réalisée par quelques très rares plaisanciers – 79 voiliers ont accosté à l'île de Pâques en 2015 et quatorze à Pitcairn (Cornell, 2017). Tristan da Cunha accueillit son premier plaisancier en 1979, lorsque Sven Lundin fit escale dans « l'île la plus isolée du monde » : en l'absence de port fiable, son voilier fut mis au sec, ce qui lui permit de séjourner quatre mois à Tristan da Cunha. (Lundin S, 1979). Les quelques rares plaisanciers qui réussissent à atteindre ces îles et à y débarquer ne s'y attardent pas, aucun abri ne permettant de mettre le voilier en sécurité (cf. photos 9 et 10). Lors de leur traversée entre les Galápagos et les Gambier, les Ortmans racontent : « Nous ratons l'île de Pâques, mais nous avons par contre eu la bonne surprise d'accrocher Henderson<sup>70</sup> (8 heures d'escale) et Pitcairn (3 heures) à notre palmarès » (Ortmans, *Journal de bord*). A Pitcairn, une escale plus longue n'était pas envisageable. A leur retour au voilier, « la houle s'est renforcée et ça déferle à un mètre derrière notre poupe. [...] le mouillage est relevé dans un temps record. Quelques minutes de plus et nous allions perdre le bateau » (*idem*). Cependant, ce qui compte est d'avoir eu « le privilège d'avoir foulé le sol de Pitcairn » (*idem*)

---

<sup>70</sup> Henderson forme avec les îles de Pitcairn, Ducie et Oeno l'archipel de Pitcairn, territoire britannique situé dans le Pacifique sud.



16.a



16.B

Carte 16 : Localisation de Pitcairn et Henderson (16.a) dans le Pacifique et Tristan da Cunha (16.b) en Atlantique

(source : 16 a <https://www.geo.fr/> ; 16 b <https://www.anecdote-du-jour.com/>)



Photo 9 : Le port de Picairn n'offre pas un abri sûr pour les voiliers  
(©Jens Bludau, URL : <https://www.marinetraffic.com/> consulté en 2019)



Photo 10 : Dans le petit port de Tristan da cunha, les vagues déferlent régulièrement. .  
(URL : <https://www.tristandc.com/harbour.php> consulté en 2019)

## **Là où il fait bon vivre**

Les plaisanciers à la recherche de l'exploit maritime sont rares et la grande majorité d'entre eux souhaitent avant tout concilier découverte du monde et escales dans des lieux où la vie est douce. Joan de Kat, qui habita en mer durant plus de dix ans, définit ainsi ce qu'il nomme 'art de vivre': « aller où bon me semble, de préférence dans les îles ensoleillées où la civilisation galopante n'est pas encore arrivée, avec comme philosophie du voyage, un grand sourire à la vie, à la saveur des instants » (de Kat, 2001, p. 201).

Pour quelques rares plaisanciers, le bateau n'est pas un instrument de découverte du monde mais fonctionne d'abord comme un espace domestique mobile, permettant de changer de lieu de résidence en fonction des saisons. Dès lors, l'habiter en mer s'apparente à l'hivernage pratiqué par l'aristocratie anglaise sur la côte d'Azur au XIX<sup>ème</sup> ou par les retraités du nord de l'Europe qui aujourd'hui passent l'hiver dans des ports situés sur la rive sud de Méditerranée. A la retraite, Jacques et Annick Léger décident d'habiter en Méditerranée à bord de leur voilier. Pour sélectionner l'escale où ils vont séjourner durant l'hiver, ils prennent en compte les conditions climatiques ainsi que le coût de la vie. : « Pas la Croatie car c'est trop froid et trop venteux [...] L'Italie et la Sicile nous tentent bien mais c'est encore trop froid l'hiver et aussi trop cher » (Léger, *Journal de bord*). Selon les années, ils vont en Tunisie (Monastir), en Grèce ou en Turquie. De même les Gallez, couple de retraités, naviguent durant l'été et passent régulièrement l'hiver dans la marina de Monastir, en Tunisie. Ils se qualifient de « rats de marinas » et reconnaissent que cela « n'est pas très aventureux mais cette vie nous plaît et notre philosophie de vie est de ne faire que ce qui nous plaît, dans la limite de nos moyens » (Gallez, *Journal de bord*).

Parmi toutes les escales, ce sont indéniablement les îles qui symbolisent la douceur de vivre, notamment les îles tropicales, alliant douceur du climat, beauté des paysages et possibilité de rencontres avec les autres équipages de passage ou les autochtones. Deux autres types d'îles, sont également considérées comme des lieux où il fait bon vivre : les quelques rares îles où vit une communauté humaine réduite susceptible d'accueillir avec hospitalité les navigateurs de passage ainsi que les îles désertes, où les plaisanciers mènent une vie de robinson soit seuls, soit en compagnie d'autres voiliers voyageurs.

Les archipels des Antilles et de Polynésie arrivent incontestablement en tête du palmarès des îles offrant bien être et douceur de vivre et représentent souvent le but de la croisière ou du moins un de ses temps forts.



Les Antilles, fréquentées tout à la fois par les plaisanciers partis dans le cadre d'une année sabbatique et par ceux qui habitent en mer plusieurs années, sont un des hauts lieux de la grande croisière. Lors des escales dans les îles caribéennes, les pratiques dominantes sont le repos, les baignades et les balades. Annie van de Wiele « aime la vie qu'on mène dans ces îles, si peu entravée. Aussitôt arrivés et sans regarder l'heure, nous enfilons nos maillots de bain pour aller toute affaire cessante nous baigner à la plage » (1968, p. 170). Pierre Decaix, alors au mouillage à Sainte-Anne en Martinique décrit ses activités quotidiennes : « lecture, grosse sieste, bricolage (mais tout petit – le bateau va bien), télé, scrabble, balade au marché typique du village, chinage dans les petites boutiques de souvenirs-cochonneries. Bref », conclut-il « le gros farniente auquel tous les gens rêvent un jour avant d'atteindre le Nirvana » (Decaix, *Voyage de Taranis*). Le séjour de la famille Mailhot en Guadeloupe équivaut à « quatre mois de farniente » durant lesquels ils se sont « prélassés sous les cocotiers des Antilles, heureux de barboter dans des eaux tièdes et de ne penser à rien d'autre » (Mailhot et Manny, 2002, p. 55) et aux Tobago Cays, le temps de la famille Gaussen « se partage entre plage-baignade-bateau » (*Journal de bord*).

Dans leurs récits, les plaisanciers décrivent abondamment le décor naturel, tout à la fois support aux activités ludiques (plongée, baignade ou pêche) et tableau paysager à admirer. A Moustique, Yves de Montbron s'émerveille devant la « mer turquoise et chaude qui lèche doucement une plage de sable fin immaculée, bordée d'une haie de bougainvillées mauves et d'une rangée de cocotiers » (*Journal de bord*). Les Gallez s'attardent également sur « les longues plages de sable blond, les cocotiers, les sources d'eau douce » (*Journal de bord*).

Ces descriptions paysagères reprennent les stéréotypes les plus éculés : la mer ne peut être que turquoise, les plages, évidemment constituées de sable fin et blanc, sont bordées des inévitables cocotiers (cf. photo 11). Ces paysages, régulièrement qualifiés de paradisiaques, sont d'autant plus appréciés qu'ils correspondent aux représentations que les plaisanciers avaient des Antilles avant de s'y rendre. « C'est exactement l'image qu'on peut se faire des Caraïbes » soulignent Antoine et Hélène, au mouillage aux Tobago : « la mer est turquoise clair, l'île est verte. Nous mouillons au fond de la baie, devant une plage de sable blanc bordée de cocotiers. Devant nous quelques maisons basses en bois couleur pastel, un petit ponton et une abondante végétation tropicale » (*Journal de bord*).



Photo 11 : *Banik* au mouillage aux Tobago cays (Grenadines), entre l'île de Petit bateau et celle de Petit Rameau. (2005, ©Baptiste et Annick, URL : <https://www.banik.org/>)

Cependant, toutes les îles des Antilles n'offrent pas la même qualité de vie. Les îles les plus plébiscitées par les plaisanciers au long cours sont les Saintes et les Tobago Cays, aux Grenadines. A quelques encablures de la Guadeloupe, les Saintes « troisième plus belle baie du monde après Rio et Along » selon Antoine et Hélène, sont appréciées pour leur « douceur de vivre » par Antoine et Brigitte. C'est cette même expression que Loïc Gausson emploie pour décrire son séjour dans ces îles qui « respirent une douceur de vivre très agréable » et où il mène « une existence paisible dans un environnement paradisiaque ». Quant aux Tobago Cays, entre Saint Vincent et Grenade, elles sont « un must, une pure merveille » selon Didier et pour les Biquets comptent parmi les « plus belles et authentiques îles de l'arc antillais ».

Certaines îles, considérées comme trop touristiques, sont décriées par les plaisanciers. La Barbade est « trop tournée vers le tourisme de masse » considèrent Ronan et Lol et dans les îles néerlandaises d'Aruba, Bonaire et Curaçao, « tout semble artificiel et trop touristique » (*La gazette des Biquets*). Il en est de même à Saint Martin où la partie hollandaise est « un alignement de boutiques hors taxes, de bijoutiers, de magasins de vêtements ou de souvenirs fabriqués en Amérique latine ou made in China. Déprimant ! » (de Montbron *Journal de bord*). Les seules îles touristiques trouvant grâce aux yeux des plaisanciers sont celles qui ont opté pour le tourisme de luxe et offrent propreté, calme et sécurité comme Moustique ou

encore Saint Barthélemy où « l'île est impeccable, les propriétés magnifiques et l'on s'y sent vraiment en sécurité » (Ronan et Lol, *Journal de bord*).

Aux Antilles, les plaisanciers au long cours doivent partager mouillages et marinas avec des équipages effectuant une croisière d'une à deux semaines, le plus souvent sur des voiliers de location. Cette cohabitation avec un nombre considéré comme trop important de voiliers n'est pas toujours appréciée des plaisanciers au long cours (cf. photo 12). Yves et Constance de Montbron considèrent que les mouillages « sont souvent bondés, il y a trop de bateaux et le tourisme est devenu une industrie. Finis l'aventure, les îles désertes, les mouillages solitaires. Aujourd'hui, tout est organisé, réglementé, tarifé » (*Journal de bord*). Les plaisanciers peuvent aller partout ... ce qui ne les empêche pas de se retrouver nombreux dans les mêmes endroits. Joan de Kat estime qu'il a voyagé « de façon stupide » aux Antilles, car « nos mouillages étaient les mêmes que des centaines d'autres voiliers qui nous avaient précédés » (de Kat, 2001, p. 78).



Photo 12 : A Sainte Anne (Martinique), en janvier 2017, Victor et Julie estiment le nombre de voiliers au mouillage à près de 300. (©Victor et Julie, URL <http://nantesaleau.com/>)

Cependant, la diversité des îles formant l'arc antillais permet de trouver des escales peu fréquentées et où les plaisanciers au long cours peuvent se retrouver entre eux. Damien Babinet recommande ainsi Windward, au nord-est de Carriacou où on ne « mouille pas entre des séries de voiliers en plastique » (*Le journal de Piffoël*). La plupart de ces escales hors piste nécessitent, selon les plaisanciers au long cours, des compétences avérées en navigation.

L'intérêt de la Désirade est, pour Ronan et Lol « qu'aucun voilier n'y va ou presque » car « depuis la Guadeloupe, il faut remonter l'alizée et la passe interdit l'entrée à bon nombre de bateaux » (Ronan et Lol, *Journal de bord*). A Antigua, Antoine et Hélène sont au mouillage, « seuls au milieu des Antilles. Encore un mouillage que les charters n'ont pas envahi. Ne vous inquiétez pas, il le restera. Quand on plonge son nez sur la carte marine du coin, on n'a pas du tout envie de s'y aventurer. Les récifs émergent dans tous les sens, les passes ne sont pas balisées et les mouillages paraissent inaccessibles » (Antoine et Hélène, *Journal de bord*). « Toutes les Antilles ne sont pas blasées par le défilé incessant des voiliers de charters » souligne Damien Babinet (*Le journal de Piffoël*), et pour ceux qui le souhaitent, il est toujours possible de sortir des sentiers battus, même dans ce haut lieu de la plaisance mondiale. Quant aux plaisanciers déçus par les Antilles, il leur reste la Polynésie. Beaucoup moins fréquentée par les plaisanciers au long cours que les Antilles, la Polynésie attire les circumnavigateurs partis d'Europe ou de la côte est de l'Amérique du nord qui pénètrent dans l'océan Pacifique après avoir franchi le canal de Panama ainsi que les Nord-Américains originaires de la côte ouest effectuant un tour du Pacifique. Quel que soit leur port de départ, les plaisanciers découvrent d'abord les Marquises puis se dirigent vers les Tuamotu avant d'atteindre les îles de la Société. Quant à l'archipel des Gambier, à l'écart des routes de grande croisière, il ne reçoit qu'un faible nombre de plaisanciers.

La Polynésie est une destination mythique dans l'imaginaire des plaisanciers au long cours et beaucoup considèrent cette étape comme un des moments forts de leur navigation. Dans l'entre-deux guerres, la lecture des romans de Melville ou de Stevenson ont nourri les rêves polynésiens des pionniers du voyage maritime, d'Alain Gerbault à Ella Maillart. Désormais ce sont les récits biographiques publiés par des plaisanciers au long cours, qu'ils soient anonymes ou connus, comme Bernard Moitessier ou Antoine, qui contribuent à faire de ces archipels un des hauts lieux de la grande croisière. Arriver en Polynésie, cela signifie pour beaucoup atteindre son rêve. Au mouillage dans la baie des Vierges (Fatu Hiva), Jean-Michel Maheu écrit dans son journal de bord : « Nous sommes aux Marquises. Nous sommes en Polynésie. Nous en avons rêvé de ce coin! Ça y est, c'est fait. Alors, ne me demandez pas d'être critique, c'est au-dessus de mes forces. Nous sommes au paradis!!! » (Maheu, *Le voyage de Mérovée*). Et la réalité dépasse parfois les rêves. « Toutes les descriptions de mes auteurs préférés étaient bien ternes à côté de la réalité » souligne Gerbault lorsqu'il découvre les Gambier (1970, p. 202) et lorsque « la Polynésie rentre dans la réalité de *Piffoël* », Damien Babinet affirme : « c'est plus beau, plus fort que dans mes rêves » (*Le journal de Piffoël*).

C'est ce que le navigateur Joan de Kat appelle « un certain art de vivre » qui, en Polynésie, séduit les plaisanciers au long cours, en particulier dans trois archipels - les Gambier, et surtout les Marquises et les Tuamotu (cf. photo 13). Les plaisanciers louent la beauté des paysages conjuguée à l'hospitalité des autochtones et qualifient les Marquises de paradis. L'île de Fatu Hiva est « presque trop belle pour être vraie d'abord pour la beauté de ses montagnes et de sa végétation et ensuite pour ses gens » (Lavoie, *Journal de bord*). Le Toumelin rend hommage à « la simplicité, la douceur et la gentillesse des Marquisiens » et résume par un « Il fait bon y vivre » son séjour aux Marquises (1995, p. 220). Les Tuamotu, moins fréquentés que les Marquises car d'accès plus difficile, suscitent les mêmes appréciations dithyrambiques : Brigitte y apprécie « la vie très simple » et c'est dans cet archipel que Bernard Moitessier « déniche son paradis » (1967, p. 182).



Photo 13 : Voiliers au mouillage aux Tuamotus  
(2018, ©Olivier et Daphné, URL : <http://www.altitudezero.org/>)

« Le temps s'immobilise aux Marquises » - cette phrase écrite par Jacques Brel, l'un des plus célèbres navigateurs à avoir choisi de s'installer aux Marquises, est reprise par de nombreux plaisanciers. « Le temps s'étire comme s'il ne voulait jamais terminer » écrit Damien Babinet au mouillage à Ua-Huka tandis que Carl Maillot éprouve à Nuku Hiva « la nette impression d'échapper au temps, de rejoindre Melville, Gauguin, Brel et tous les fantômes qui hantent les lieux » (Mailhot et Manny, 2002, p. 158). Lors de ces escales, la pratique dominante est le farniente : dans l'île de Ua-Huka, aux Marquises, « il ne se passe rien, alors apprenons à ne rien faire » conclut Damien Babinet (*Le journal de Piffoël*). Lors des escales, les plaisanciers adoptent l'art de vivre valorisé par Montaigne. A ceux qui se lamentent « Je n'ai rien fait

aujourd'hui », l'auteur des *Essais* répond : « Quoi, n'avez vous pas vécu ? C'est non seulement la fondamentale mais la plus illustre de vos occupations » (*Essais*, III, 13). Dans ces paradis, l'escale est souvent considérée comme trop courte. A Rikitéa (Gambier), les Ortmans doivent « s'arracher de ce petit paradis », après deux mois d'escale tandis que la famille Meffre « resterait bien quelques mois de plus car nous avons suffisamment voyagé pour savoir que cet endroit nous convient mieux que d'autres » (Meffre, 1997, p. 140). En Polynésie plus qu'ailleurs, les plaisanciers au long cours renoncent parfois un temps à l'itinérance et s'installent à terre. Après un tour du monde de 5 ans, Gerbault décide de retourner en Polynésie et choisit Bora-Bora comme port d'attache. Lorsque le vagabond des mers du sud qu'était Bernard Moitessier sent que « le temps est venu de chercher un mouillage paisible au calme des tropiques » (1993, p. 267), il choisit la Polynésie où il s'installe de longues années, d'abord à Tahiti puis à Ahé (Tuamotu) et à Moorea. Après un premier tour du monde de 1973 à 1977, Joan de Kat décide de repartir, toujours en voilier, en Polynésie, « tant pour la beauté des paysages que pour la gentillesse des habitants et la clémence du temps » (2001, p. 149) et s'installe à Bora-Bora.

L'itinérance en Polynésie française s'achève par les îles de la Société, où les pratiques diffèrent d'une île à l'autre. Les îles sous le vent – Bora-Bora, Raiatea et Maupiti sont, tout comme les archipels précédemment cités, des escales dédiées au farniente et à la douceur de vivre. L'arrêt à Tahiti est d'abord une escale technique qui permet d'effectuer des réparations sur le voilier, voire de scolariser les enfants ou de travailler pour renflouer la caisse de bord. Dès lors, Tahiti suscite des réactions partagées. Si la majorité des plaisanciers s'accordent sur la beauté des paysages, ils sont nombreux à dénoncer le coût de la vie et les lourdeurs administratives.

Les îles tropicales ne sont pas les seules à offrir une douceur de vivre. Deux autres types d'îles attirent les plaisanciers à la recherche d'une vie de qualité : les îles abritant une communauté réduite et non reliée au Monde ainsi que les îles désertes, qu'elles soient ou non situées en milieu tropical.

Aux yeux des plaisanciers, certaines îles présentent comme qualité première le fait d'abriter une communauté de taille réduite, ce qui favoriserait la bonne entente et la solidarité entre ses membres ainsi que l'hospitalité envers les rares étrangers de passage. La plupart ne

bénéficient pas de dessertes aériennes régulières<sup>71</sup> et ne sont accessibles que par transport maritime. Dans l'Atlantique sud, Ascension et surtout Sainte Hélène séduisent les plaisanciers par l'accueil que leur réserve la communauté locale qualifiée d'idéale. Dans cette « île heureuse » où « la vie est douce » » selon le chanteur Antoine (1997, p.163), l'amabilité est de mise et il n'est « pas question de croiser quelqu'un sans le saluer » (Maheu, *Le voyage de Mérovée*). Par ailleurs il n'y a « pas de vols, pas de crimes, tout le monde se connaît, pas de problèmes raciaux, bien que le Saint-Hélénois soit un cocktail de sang indien, africain, malais, chinois, malgache et européen » (Antoine, 1997, p. 163). Et le plaisancier au long cours de passage se sent immédiatement accepté et intégré : l'épicerie-café fait crédit aux Lavoie qui n'ont pas pu changer de l'argent et la famille Mailhot, arrivé sur l'île le 24 décembre, est invité pour le réveillon le soir même par un autochtone. Un accueil similaire est décrit par les rares plaisanciers ayant pu séjourner dans les îles très difficilement accessibles de Pitcairn ou Tristan da Cunha.

Les plaisanciers au long cours considèrent que c'est également l'hospitalité qui caractérise les petites communautés d'Européens habitant les bases scientifiques des îles Australes où, il y a quelques décennies, les îles relais des compagnies des câbles. Lors de ces escales permettant de partager le quotidien d'une petite société humaine, le sentiment de huis clos, parfois exprimé par les résidents de ces lieux, n'est pas ressenti par les plaisanciers, la durée de l'escale se réduisant le plus souvent à quelques jours. Ce qu'ils retiennent de leur bref séjour dans ces lieux souvent éloignés des grands axes de navigation, c'est la chaleureuse convivialité qu'offre l'entre soi.

Aux Cocos Keeling, archipel australien situé à mi chemin entre l'Australie et le Sri Lanka, les plaisanciers de l'entre-deux guerres et des années 1950 étaient fort bien reçus par les employés de la *Cable and Wireless*, entreprise britannique de télécommunication chargée de veiller au bon fonctionnement des câbles télégraphiques. Selon Annie van de Wiele, « la compagnie a une réputation bien établie de par le monde du yachting hauturier pour une hospitalité sans défaut » (1954, p. 227) et durant leurs escales, les plaisanciers sont invités à partager les loisirs de leurs hôtes. En 1952, le séjour d'une semaine des van de Wiele aux Cocos « ne fut qu'une succession de parties. [...] Nous eûmes là vraiment des soirées retentissantes, généralement terminées par des manifestations sur la plage et des

---

<sup>71</sup> Sainte Hélène bénéficie depuis octobre 2017 d'un vol hebdomadaire au départ de Johannesburg et un vol charter mensuel au départ de Sainte Hélène dessert l'île d'Ascension.

embarquements tumultueux » (*idem*, p. 227). Cette ambiance de fête entre jeunes gens européens, cet entre soi sous les tropiques, séduit également Le Toumelin qui mouille en 1951 à proximité de l'île Direction où est installée, aux Cocos Keeling, la compagnie du câble. « Il règne un excellent esprit de camaraderie entre tous ces jeunes gens qui mènent au grand air une vie saine, consacrant leurs loisirs aux sports, à la pêche où à la navigation à voile sur le lagon. L'ambiance de l'île évoque à la fois celle d'un navire et celle d'un club anglais, avec son confort habituel » (1995, p. 314). Et durant ses six jours d'escale, le Toumelin est l'invité permanent du mess, où il prend tous ses repas. Les nouvelles technologies de l'information ne nécessitent plus la présence de techniciens dans les îles relais, la compagnie du câble a quitté l'île Direction qui désormais ne compte plus de résident permanent.

Dans les années 1970, les premiers plaisanciers à naviguer à la voile dans les îles australes sont chaleureusement accueillis par le personnel des bases scientifiques. L'équipage de *Damien* est reçu dans les stations de Grytviken (Géorgie du sud), Crozet, Macquarie, Kerguelen, Heard et bénéficie invariablement de l'hospitalité des habitants temporaires de ces bouts du monde. A Macquarie, le chef de station les accueille par ces mots « La base est à vous. Il y a assez de place pour deux de plus ! » (Janichon, 1998, p. 373). Depuis la fin des années 1980, les bases scientifiques des îles Australes et Antarctiques ne sont plus des espaces de sociabilité et de reconstitution d'un entre soi à l'autre bout du monde pour les plaisanciers au long cours. Le nombre de voiliers de plaisance dans le grand Sud a explosé : ainsi, lors de l'hiver 1986-87, dans la station antarctique de Port Locroy, les plaisanciers étaient plus nombreux que le personnel de la base (Leclercq, 1988 b). Gérard Janichon découvre cette région à bord de *Damien* en 1971 ; vingt ans plus tard, il conseille à ceux tentés par une navigation dans le grand Sud, d'éviter les bases antarctiques, car elles sont « saturées de visites », qu'il s'agisse des plaisanciers ou des passagers des navires de croisière. « Il faut bien comprendre que non seulement les stations ne sont pas en manque de contact mais qu'elles acceptent très mal d'être considérées comme des relais routiers (le plein, la bouffe, la douche, le bar). Les choses ont changé, les voiliers doivent l'admettre sous peine de se voir un jour ou l'autre carrément exclus de ces eaux. On ne doit pas partir en Antarctique pour visiter des bases. Il faut au contraire les éviter » (Janichon G., 1990, p. 103).

Parmi les lieux d'escale choisis pour la douceur de vivre, les îles désertes occupent une place particulière. Les meilleures escales, selon Jacques B., ce sont « les îlots déserts, endroits



magiques de grande liberté » (entretien) qui incarnent tous les possibles et permettent de recréer un monde à soi. La figure archétypale de l'habitant de l'île déserte est Robinson, et les plaisanciers sont nombreux à s'y référer. C'est une « vie de Robinson » que M. Meffre mène durant quelques semaines dans un atoll du Pacifique (1997, p.126) et l'équipage de *Persévérance* « éprouve le sentiment d'être de nouveaux Robinson Crusoé » (Antoine et Brigitte, *Journal de bord*) dans une île située à une journée de navigation de Panama. La robinsonnade des plaisanciers au long cours est souvent bien éloignée de celle du héros de Daniel Defoe. Alain Corbin (1988) souligne que, dans ce roman, Robinson doit se livrer à un travail acharné pour survivre, et ce à l'intérieur de l'île et non pas sur le littoral considéré comme dangereux. Pour les plaisanciers, vivre en Robinson signifie profiter d'une nature généreuse permettant en partie d'assurer sa subsistance et utiliser les qualités du lieu pour les pratiques de loisirs. A Barrington (Galápagos), Le Toumelin mène « une vie de robinson, faite de flâneries au soleil, de promenades, de parties de chasse et de pêche » (1995, p. 194). Cependant, la robinsonnade va au-delà d'un habiter défini par la solitude et une nature généreuse. Habiter une île déserte, c'est être hors du monde et ainsi pouvoir recréer le monde qui vous convient. « A partir de l'île déserte » souligne Gilles Deleuze, « ne s'opère pas la création elle-même, mais la récréation, non pas le commencement mais le recommencement » (2002, p. 16). L'île déserte offre la sensation d'être hors du temps, hors du monde – sur un atoll désert des Tuamotu, de Kat éprouve la sensation d'un « retrait définitif du monde, et, plus étrange encore, l'impression que ce monde a disparu ou n'a jamais existé et que tout peut commencer ou recommencer à partir de ce lieu virginal » (2001, p. 191). Les plaisanciers s'approprient ces espaces. « Notre île » : pour décrire l'escale aux Désertas, Jacques Boennec emploie un pronom possessif, le « nôtre » désignant la communauté des plaisanciers. En débarquant sur l'île de Heard (territoire australien subantarctique), l'équipage de Damien, G. Janichon et J. Poncet constatant qu'elle est inhabitée en conclut que « l'île est à nous » (Janichon, 1998, p. 342). S'approprier ainsi des îles désertes permet de s'assurer en quelque sorte un monopole sur l'espace en échappant à tout contrôle extérieur. Dès lors, les seules règles existantes sont celles des plaisanciers. « Le monde austral est encore un monde libre. C'est aussi cela que nous allons chercher » souligne G. Janichon (1998, p.342). L'île déserte permet tous les possibles et nourrit les rêves de royaume imaginaire ou de communauté idéale. C'est en naviguant en Polynésie qu'Alain Gerbault commence à rêver « de devenir propriétaire d'un atoll inhabité que je peuplerais avec une population polynésienne

de mon choix, où l'argent ne circulerait pas et où la population vivrait heureuse dans la pratique des sports et le culte des arts » (Gerbault, 1970, p. 337).

Le voilier rend accessible les îles désertes et lors d'un tour de l'Atlantique ou d'une circumnavigation, un grand nombre d'entre elles sont reconnues et fréquentées par les plaisanciers au long cours, aux Antilles et en Polynésie, bien sûr mais également plus près d'Europe. Sur la route des Antilles, entre Madère et les Canaries, deux archipels dépendant du territoire autonome de Madère attirent les plaisanciers, ceux des Desertas et des Selvagens. Une fois la traversée de l'Atlantique effectuée, c'est aux Bahamas, aux Tobago Cays, aux Iles vierges ou encore au Venezuela, dans les archipels de los Aves, los Roques, ou des Testigos que les plaisanciers partent à la recherche d'îlots sans résidents permanents. Passés Panama, les îles désertes fréquentées par les plaisanciers sont celles de Las Perlas, de Polynésie ou encore des Tonga, considérées comme « un paradis pour les apprentis robinson : 30 îles seulement sur les 180 sont habitées » (Baylin, 1996, p. 11). Quels que soient l'itinéraire de la croisière et les zones de navigation, l'île déserte se trouve sur le chemin du plaisancier qui le souhaite.

Parmi les innombrables îles désertes fréquentées par les plaisanciers, celles qui forment l'archipel des Chagos, Territoire Britannique de l'Océan Indien (BIOT) depuis 1965, occupe une place à part. Située à mi-chemin entre l'Indonésie et le Kenya, l'escale aux Chagos est appréciée car elle permet de couper la traversée de l'océan Indien et de vivre en robinson entre plaisanciers (cf. photo 14).



Photo 14 : Voiliers au mouillage dans l'archipel des Chagos  
(1996, ©Maheu, URL : [www.merove.net](http://www.merove.net) )

Les Britanniques ont autorisé l'installation d'une base américaine sur la plus grande des îles, Diego Garcia, ce qui a entraîné l'expulsion de la population principalement vers Maurice et les Seychelles. Seule île de l'archipel abritant des résidents permanents, Diego Garcia est interdite aux voiliers de passage ... mais, jusqu'à une date récente, il restait aux plaisanciers au long cours une cinquantaine d'autres îles à habiter. La durée de l'escale pouvait être très longue, certains s'y arrêtant plusieurs mois, parfois un an. En 2010, les Britanniques ont fait des Chagos une aire marine protégée, pour préserver le plus grand récif corallien de l'océan Indien ... et tenter d'empêcher le retour des Chagossiens, expulsés de cet archipel au début des années 1970. Dès lors, les possibilités pour les voiliers de grande croisière de s'arrêter aux Chagos se sont durcies : le permis, obligatoire, n'est délivré qu'aux équipages justifiant qu'il leur est nécessaire de faire escale dans cet archipel. Les voiliers ne sont autorisés à mouiller que dans deux zones et la durée du séjour aux Chagos ne peut désormais excéder 28 jours<sup>72</sup>.



Photo 15 : Fête aux chagos entre plaisanciers  
(1996, ©Maheu URL [www.merove.net](http://www.merove.net) )

Malgré le durcissement des conditions d'accès, les Chagos continuent d'attirer les voiliers de grande croisière. Au quotidien, les plaisanciers s'adonnent à la pêche, se baignent et surtout se retrouvent entre plaisanciers au long cours (cf. photo 15). Lors de leur escale aux Chagos, les

---

<sup>72</sup> Cependant, ces règles sont susceptibles d'évoluer prochainement. En février 2019, la cour de justice internationale considère que la séparation des Chagos de l'île Maurice, effectuée par les Britanniques en 1965, est illicite et en mai 2019, l'assemblée générale des Nations unies commande à la Grande Bretagne de restituer cet archipel à la République Mauricienne.

Maheu partagent le mouillage avec une dizaine de voiliers hauturiers. Ce qu'ils retiennent de leur escale, ce sont les parties de volley-ball sur la plage ou encore les anniversaires, « souhaités ensemble, au cours d'une soirée barbecue, avec sono et lumières multicolores [...] Pas de solitude donc, mais un bonheur sans limite de cette liberté au travers de cette petite communauté » (Maheu, *Le voyage de Mérovée*).

Le succès de l'escale aux Chagos est dû à la localisation de l'archipel, au milieu de l'océan Indien, à la liberté qu'elle procure ainsi qu'à la communauté éphémère qui s'y constitue. Les plaisanciers aiment se retrouver aux Chagos également parce qu'ils sont entre eux. Entre eux c'est-à-dire entre bateaux de voyage. Pour atteindre les Chagos, il faut de très longues navigations et on n'y retrouve pas les bateaux de location ou les charters comme aux Antilles. Au milieu de l'Océan indien, un entre soi se reconstitue, où se retrancher entre gens du même monde.

Les rêves et les pratiques des plaisanciers font des îles désertes des lieux hétérotopiques, néologisme créé par Foucault pour désigner des espaces autres, des « sortes d'utopies effectivement réalisées [...] des sortes de lieux qui sont hors de tous les lieux, bien que pourtant ils soient effectivement localisables » (Foucault, 1984, p. 47). Hors du monde et hors du temps, espace de liberté et lieu de tous les possibles, l'île déserte offre un lieu réel où ancrer l'utopie.

Habitants itinérants, les plaisanciers choisissent leurs escales en fonction de leur projet ... et changent de lieu lorsqu'ils souhaitent changer d'activités. Dès lors, chaque escale se spécialise dans un type d'activités, les pratiques des plaisanciers contribuant à construire les lieux. C'est pour répondre à la demande des plaisanciers au long cours que le port de Las Palmas s'est doté d'équipements performants. Mais une pratique peut construire un lieu sans aucun aménagement comme en témoigne l'exemple des Chagos, aujourd'hui fréquentés par les seuls plaisanciers robinsons. Habiter ne se limite cependant pas à dérouler des pratiques dans un lieu et les liens que les habitants temporaires tissent avec ces lieux peuvent être abordés à partir de la notion de place ou de la manière dont le plaisancier se situe et se positionne dans le lieu d'escale.

## SE PLACER

Habitant itinérant, le plaisancier au long cours se déplace physiquement d'escale en escale et parfois change de place. Comme nous l'avons souligné dans la première partie de ce travail, la place ne se réduit évidemment pas à une localisation topographique mais « met en relation, pour chaque individu, sa position sociale dans la société, les normes en matière d'affectation et d'usage de l'espace en cours dans un groupe humain quelconque, et les emplacements (les endroits) que cet individu est susceptible d'occuper dans l'espace matériel en raison même de sa position sociale et des normes spatiales » (Lussault, 2014 a).

Comment prendre place dans des lieux inconnus ? Interrogeant le lien entre mobilités géographiques et pratiques de lieu, Mathis Stock s'appuie sur les travaux d'E. Relph (1976) qui opère une distinction entre être *insider* ou *outsider*, être familier ou étranger au lieu. Dans une société à habitat polytopique, conclut Mathis Stock, chaque individu est *inside* dans de nombreux lieux, et ce de plusieurs façons : « un lieu peut être familier sans être un lieu d'ancrage identitaire. On peut se sentir à l'aise dans un lieu sans qu'il soit familier ni qu'il soit un chez soi » (Stock, 2001, p. 476). Dans cette réflexion, un des enjeux est la façon dont l'individu se situe par rapport à un lieu et s'y sent ou non à sa place. Etre dans un lieu « ne va jamais de soi » souligne O. Lazzarotti (2006 a, p. 192) et tout homme « parce qu'il est au monde, est, a, cherche, trouve, prend ou invente une place, là où il est, au mieux, soi-même dans le monde » (Lazzarotti, 2006 b, p.92). Construire sa place dans le monde, c'est in fine se construire soi-même : « l'analyse conjuguée de la place et du placement, du « où être ? » et du « comment y être ? » débouche, ouvertement, sur le « qui être ? » (*idem*, p. 137).

Après avoir tenté, dans le chapitre précédent, de répondre à la question : 'où vont les plaisanciers et pour y faire quoi ?', il s'agit de s'interroger sur 'comment y être' c'est-à-dire sur les manières dont les plaisanciers se situent en escale et sur les liens qu'ils tissent avec ces lieux. Bien évidemment, les liens que les plaisanciers entretiennent avec les lieux sont dynamiques et évoluent : des territoires au départ inconnus deviennent familiers et les attachements peuvent se nouer ou se dénouer.

Pour aborder cette question, nous avons distingué trois types de lieux en fonction de la plus ou moins grande altérité qu'ils présentent pour les plaisanciers : les lieux étrangers, exotiques et familiers. Selon les escales, le différentiel d'altérité pour un même habitant est plus ou moins marqué. Dans *Topographie de l'Etranger*, le philosophe allemand B. Waldenfels opère

une distinction entre « un étranger relatif et un étranger radical. L'étranger relatif représente un manque que l'on peut combler puisqu'il ne correspond qu'à l'état actuel de notre connaissance. En ce sens est étranger ce que nous ne connaissons plus ou pas encore. [...] Au contraire, l'étranger radical touche aux racines des choses, et il nous atteint au plus intime de nous-mêmes » (Waldenfels, 2009, p. 9). Dans les lieux marqués par une étrangeté relative ou exotique, une façon fréquente pour les plaisanciers de cohabiter avec les autochtones est de les imiter, de jouer à se comporter comme un résident du lieu. Quant à l'altérité radicale, elle peut naître de la rencontre avec la grande pauvreté, et dans les Etats considérés pudiquement comme les moins avancés, le différentiel économique interfère dans la cohabitation entre touristes et autochtones.

### **Altérité**

En choisissant la grande croisière, la très grande majorité des plaisanciers souhaitent découvrir de nouvelles terres, aller vers l'ailleurs, l'inconnu. Pour un plaisancier occidental, où se situe l'étranger ? Quels sont les marqueurs de l'altérité ?

Olivier Lazzarotti établit une distinction entre l'horizon d'exploration, « au-delà duquel ceux qui le franchissent ne savent rien, si cela se peut, des lieux où ils se rendent », - expérience menée par les grands explorateurs - et l'horizon d'altérité, « dont la traversée peut se faire plus facilement parce qu'elle relève non plus d'une exploration totale mais d'un savoir-faire : la maîtrise du différentiel ou la possibilité d'un apprentissage préalable est rendue possible par l'accumulation de connaissances de part et d'autre [...]. Il n'est plus un saut dans l'inconnu mais un saut dans le méconnu » (Lazzarotti, 2006 a, p.115 et 119). Selon les escales, le différentiel d'altérité est plus ou moins marqué. Dans certains lieux, les repères disparaissent, les compétences géographiques, acquises lors de précédents déplacements, ne peuvent être mobilisées pour comprendre ce nouvel environnement et s'y mouvoir. Les actes courants de la vie quotidienne – se déplacer, faire ses courses, choisir son menu au restaurant - demandent réflexion.

Waldenfels considère que l'étrangeté radicale - qu'il différencie de l'étrangeté absolue ou totale - nous « confronte à des événements qui mettent en question non seulement une certaine interprétation mais la pure et simple 'interprétabilité'. [...] L'étrangeté radicale ne peut être saisie que comme excès qui transgresse un horizon de sens » (Waldenfels, 2009, p.48-49).

« Changer de planète », « s'aventurer dans un monde inconnu », être « totalement dépaycé » : c'est ainsi que les plaisanciers décrivent leur rencontre avec l'altérité à terre, une fois débarqués, mais aussi en mer. C'est « en pleine mer » que Claire Lavoie, naviguant vers l'Indonésie a « croisé les premiers signes d'une civilisation complètement différente de ce que nous quittions », à savoir des jonques de mer. « Nous avons l'impression de traverser une ligne du temps et de nous aventurer dans un monde inconnu » (Lavoie, *Journal de bord*). A proximité de la côte, odeurs et bruits signifient déjà l'altérité du lieu – « des cris d'animaux se font entendre dans les cocotiers : peut-être des singes. Pour m'enivrer, il y a l'odeur ! Des senteurs d'épices, de chaleurs, de poissons » (*La gazette des Biquets*). Avant même d'avoir mouillé leur voilier dans la baie de Hann (Dakar), les Biquets éprouvent un « dépaysement total ».

Pour certains plaisanciers, l'altérité radicale naît du différentiel de développement économique entre leur lieu d'origine et leur lieu d'escale. Dans les Etats les plus pauvres de la planète, les plaisanciers rencontrent un autre monde, au Cap Vert, au Sénégal ou encore en Haïti lors d'un tour de l'Atlantique ainsi qu'au Sri Lanka sur la route d'un tour du monde. Les plaisanciers sont frappés par les signes extérieurs de pauvreté considérés comme marques du sous développement, de la vente au détail de cigarettes ou de denrées alimentaires au délabrement des infrastructures en passant par la saleté et le manque d'hygiène. Ronan et Lol jugent qu'en République Dominicaine « tout est crade. Malheureusement c'est un des traits communs à tous les pays pauvres pour qui la collecte des ordures n'est pas la priorité » (Ronan et Lol, *Journal de bord*). La pauvreté est d'autant plus déroutante qu'elle ne semble pas peser sur les autochtones. Un cliché récurrent dans les récits de voyage est le constat que ces derniers, bien que pauvres, sont hospitaliers et joyeux. En Indonésie, « les gens vivent souvent pauvrement mais avec ce je ne sais quoi dans les yeux qui les fait briller d'un bonheur qui nous semble parfois lointain et inaccessible dans nos sociétés dites riches ». (Lavoie, *Journal de bord*). A Haïti, « les habitants sont très gentils et souriants mais ils ne savent pas s'ils vont manger au prochain repas. » s'étonnent Yves et Ana et dans les villages sénégalais situés sur le fleuve Saloum, « le régime journalier des villageois est manioc, riz, patates et poissons. Ce n'est pas la joie dans les assiettes et c'est pourquoi nous sommes épatés par leur joie de vivre et leur gentillesse » écrivent Ronan et Lol. Cependant, la confrontation avec la grande pauvreté n'est pas chose aisée et les plaisanciers décrivent leur malaise – en Colombie, voir de « jeunes enfants qui n'ont que la peau sur les os dormir sur le

trottoir est difficile à supporter » pour Guy Lavoie et Yves de Montbron souligne qu'à Haïti, « cette misère, cette détresse humaine si proche de nous est poignante. Et révoltante ». Lors de leurs escales dans les pays les plus pauvres, les plaisanciers sont également frappés par les différences de niveau de vie entre autochtones – à Panama, Le Toumelin dénonce « la richesse [qui] s'étale scandaleusement au milieu de la misère » (1995, p.133) tout comme les Biquets qui décrivent à Dakar « la misère et la richesse vivant sur le même trottoir » (*La gazette des Biquets*).

La confrontation avec l'altérité déstabilise et peut faire naître l'impression d'être perdu, ce qui ne signifie pas tant « ne pas savoir où être mais comment y être » (Lazarotti, 2006 a, p. 97). Au Cap Vert, Britta Gausen exprime son désarroi : « Nos repères, nos échelles de valeurs, nos attitudes, tout est à mettre en question ici. Le mode de vie, la mentalité, l'environnement, tout est fondamentalement différent » (Gausen, *Journal de bord*). Certains plaisanciers s'interrogent dès lors sur la légitimité de leur présence. Au Cap Vert, « besoin et nécessité se rencontrent à chaque coin de rue pendant que moi, je navigue confortablement autour du globe. [...] Je suis mal à l'aise ici car je pense que je ne suis pas à ma place » constate Britta Gausen. Pour atténuer les disparités, les plaisanciers établissent des comparaisons entre le niveau de développement des lieux d'escale aujourd'hui et celui de l'Europe autrefois. Ainsi, l'escale au Sri Lanka a été pour la famille Mailhot « une de nos plus intéressantes remontées dans le temps » (Mailhot et Manny, 2003, p. 116). A. Poiraud suggère qu'Asmalikoy (Turquie) « est un village tel qu'ils devaient exister chez nous au siècle dernier » (*Journal de bord*). Se plaire à croire que les populations rencontrées durant les escales vivent comme leurs grands-parents permet d'introduire de la proximité voire de la familiarité et donc d'atténuer l'altérité. Cela laisse également sous-entendre que le développement ne serait qu'une affaire de temps ... son absence devenant ainsi plus acceptable.

Etre soi ailleurs ne va pas de soi et l'escale dans un pays pauvre suscite des interrogations chez les plaisanciers qui s'interrogent sur les comportements à tenir et la façon de se situer dans le lieu. Le regard de l'autochtone peut renvoyer aux plaisanciers une image d'eux qui les bouscule et les dérange, leur assigner une place qu'ils refusent. Posséder un voilier et naviguer pour son plaisir sont considérés dans de nombreux ports d'escale comme une marque évidente de richesse. Les plaisanciers sont donc régulièrement sollicités – au Cap Vert, un pêcheur offre du poisson à l'équipage de Getaway et lui demande en échange des palmes et une ceinture de plomb tandis qu'aux Tonga, un ami autochtone de C. Mailhot lui



réclame une combinaison de plongée. « Cette sacrée image de millionnaire associée au yacht est toute puissante et difficile à déloger du cerveau de la plupart des gens » constate à regret le skipper de la V'limeuse (Mailhot et Manny, 2002, p. 245), alors même que ce style de vie nécessite une certaine aisance financière.

Les plaisanciers qui se voient octroyer par les autochtones la place de riches oscillent entre plusieurs positions. Certains décident d'occuper cette place, et profitant du faible coût de la vie, s'offrent des plaisirs difficilement accessibles en Europe – repas de langoustes aux Antilles, utilisation régulière de taxis et non de transports en commun ou frénésie d'achats : « Prévoyez un très gros budget pour faire vos courses à Dakar car il y a tellement de belles choses à acheter à prix très modique qu'il serait dommage de s'en priver » conseillent Antoine et Hélène. Au Sri Lanka, les six membres d'équipage de la V'limeuse « jouent les touristes fortunés » et s'autorisent une excursion d'une semaine à l'intérieur du pays avec nuit à l'hôtel et restaurant où « nous ne lésinons pas sur le prix des repas » (Mailhot et Manny, 2002, p. 101). Mais être placé comme riche par le simple différentiel de niveaux de vie entre son lieu d'origine et son lieu d'escale n'est pas toujours bien accepté et suscite des sentiments de culpabilité, mêlant honte et malaise. « Au Cap Vert, le plus démuné des coureurs d'océan se sent honteux de tout posséder » souligne A. Grée (1976, p.18) et après une promenade dans un village de ce même archipel, Britta Gausson « retourne sur le bateau malheureuse, triste, pleine de doute sur le sens de notre voyage ».

Pour légitimer et justifier, à leurs yeux, leur voyage et leur présence dans les pays pauvres, les plaisanciers utilisent le don comme acte médiateur entre eux et l'Autre. Ils construisent leur place en distribuant des cadeaux, en conformité, pensent-ils, avec ce que les autochtones attendent d'eux. Dans l'île aux Vaches (Haïti), « les enfants viennent réclamer une plume (un stylo) ou un képi (une casquette). Il ne faut pas les décevoir car ils sont immensément pauvres et nous sommes immensément riches » conseillent Yves et Constance de Montbron (*Journal de bord*). La distribution à la sauvette de jouets ou matériel d'école est régulièrement dénoncée comme contribuant notamment à encourager la mendicité chez les enfants – pas toujours les plus démunis, et les guides de voyage à destination des pays du sud recommandent aux touristes de ne pas se prendre pour le Père Noël et d'éviter absolument ce type de pratiques. Une autre forme de don, plus institutionnalisée, existe, qui consiste à rejoindre une association humanitaire. Il ne s'agit plus de distribuer des babioles aux enfants mais de transporter gratuitement médicaments, livres, fournitures scolaires afin de les remettre sur place, aux institutions nécessiteuses, écoles ou dispensaires. Voiles sans

Frontières est une de ces ONG qui « associe le monde maritime à des actions de solidarité afin de venir en aide à des populations isolées et accessibles uniquement par voies maritimes et fluviales »<sup>73</sup>.

Comment interpréter le don dans un contexte de grande croisière ? Sans régler ici cette question complexe, quelques pistes peuvent être avancées. Pour les plaisanciers, le don est considéré comme un moyen de donner du sens à leur voyage : « on a contacté en France une association humanitaire car on ne voulait pas voyager idiot mais utile » explique Jacqueline (entretien 2008) et Yves et Anna ont également souhaité « donner un petit caractère utile à leur voyage » en embarquant médicaments et vêtements en vue de leur escale à Haïti (*Journal de bord*). Le don des touristes aux autochtones peut également être analysé comme une manière de régler la question de la culpabilité des plaisanciers - liée à leur situation de voyageur aisé se distrayant de la pauvreté - et donc de légitimer leur présence en achetant en quelque sorte le droit d'être là.

Une autre façon de mieux vivre les disparités entre soi et les autochtones dans les pays les plus pauvres de la planète est de considérer la confrontation à l'altérité comme un outil pédagogique à destination des enfants. Au Cap Vert, « nos enfants paraissent surpris de ce qu'ils voient, mais c'est aussi une approche intéressante pour eux » estime le Gall (*Journal de bord*). Et Carl Mailhot se réjouit que ses enfants aient pu voir des Sri Lankais venir fouiller leurs poubelles : « Pour les mettre face à une réalité, on ne pouvait espérer mieux. Un professeur de polyvalente aurait parlé durant quatre heures du tiers-monde qu'il aurait réussi seulement à aller chercher sa paye. En quinze secondes, nos enfants venaient de comprendre l'essentiel. Quelque chose de capital, qu'on retient pour toujours, nécessaire pour mieux aimer les largesses de la vie » (Mailhot et Manny, 2003 p. 87). En tant qu'éducateur, les parents instrumentalisent les signes de pauvreté en les désignant comme tableaux pédagogiques vivants. Cette posture permet également une mise à distance avec l'autochtone devenu acteur involontaire d'une pièce écrite par l'étranger de passage.

La question de comment se situer dans le lieu et s'y sentir à sa place se pose avec d'autant plus d'acuité que l'altérité est importante. Durant leur itinérance, c'est dans les pays les plus pauvres de la planète que les plaisanciers franchissent véritablement un horizon d'altérité qui les conduit à s'interroger sur le sens de leur voyage.

---

<sup>73</sup> <http://www.voilessansfrontieres.org>, consulté en mars 2018.

## Exotisme

Etre dans un lieu inconnu parce que non connu – c'est-à-dire non préalablement expérimenté - ne signifie pas pour autant franchir un horizon d'altérité. Des lieux non connus peuvent ne pas être déstabilisants parce que s'y retrouvent des éléments sinon familiers du moins compréhensibles et acceptables. Ces lieux, caractérisés par une 'étrangeté relative' selon B. Waldenfels, peuvent également être qualifiés d'exotiques selon la définition de J.F. Staszak qui distingue altérité ou étrangeté et exotisme : « Une étrangeté trop radicale, qui va à l'encontre des valeurs ou des habitudes les plus profondes et les moins négociables, stupéfie, révolte et scandalise. N'est exotique qu'une étrangeté mesurée, acceptable, appréhendable. Domesticable et domestiquée » (Staszak, 2008, p. 14).

Les lieux porteurs d'une altérité relative ou exotique sont ceux où se mêlent connu et inconnu. En Europe, le climat et les paysages tropicaux des Canaries ou encore l'utilisation d'un étrange alphabet en Grèce font surgir l'exotisme, tout comme les escales dans les terres tropicales européennes, départements et régions d'outre-mer français ou territoires ultramarins britanniques où coexistent éléments étrangers et familiers.

Pour les plaisanciers partis d'Europe, Gibraltar est souvent la première escale exotique. « Nous sommes vraiment en territoire britannique, bobbies et pubs sont partout présents. Le plus surprenant est de se retrouver dans cette ambiance sous un soleil de plomb et entourés d'une végétation quasi tropicale » s'étonne Hélène (Antoine et Hélène, *Journal de bord*) tandis que P. Naegels écrit de Gibraltar « : ici, c'est comme à Londres avec le soleil en plus. Vraiment étonnant ce bout de Grande-Bretagne ceinturé d'hidalgos » (*Journal de bord*). Les terres tropicales européennes sont appréciées car elles présentent l'avantage d'offrir en même temps le dépaysement recherché et des repères familiers, gages de confort et de sécurité. Arrivés à Wallis, René et Fabienne Ortman apprécient de retrouver « les petits luxes oubliés depuis Tahiti : radio et TV en français, baguette, vin et fromage ». (*Journal de bord*). « La gentillesse des Mauriciens », « l'atmosphère vieille France coloniale » ainsi que « la beauté de l'île » font de Maurice une des escales préférées de la circumnavigatrice Annie van de Wiele (1954, p. 242). Ce qui attire dans le lieu exotique, c'est la juxtaposition d'éléments familiers et étrangers. Lorsque les plaisanciers ont le sentiment que prédominent des éléments familiers, ils sont déçus par le manque d'exotisme. A Bonaire, île néerlandaise des Caraïbes, Deliac estime qu'il n'y a « rien à découvrir ; bien que la majorité de la population, bien bronzée, soit d'origine vénézuélienne, on y vit à l'européenne, style hollandais ». Et ils décident d'annuler les escales prévues dans les îles voisines et également néerlandaises

d'Aruba et Curaçao, car ils sont « convaincus de la banalité des lieux » (Deliac, *Journal de bord*).

Une manière fréquente de prendre place pour les plaisanciers occidentaux dans ces lieux à l'altérité relative est d'observer les éléments porteurs d'altérité pour les apprivoiser et faire en sorte que les us et coutumes des autochtones deviennent compréhensibles voire familiers.

Dans *L'étranger. Essai de psychologie sociale*, A. Schütz décrit les différentes phases que franchit un étranger soucieux de s'intégrer à un nouveau groupe. Ces mêmes étapes se retrouvent dans les comportements des plaisanciers soucieux de découvrir un lieu à travers le quotidien des autochtones, et cela même s'ils ne souhaitent pas s'installer durablement dans le lieu contrairement à l'étranger de Schütz. Dans un premier temps, considère A. Schütz, « tout naturellement l'étranger se met à traduire son nouvel environnement dans les termes qui lui sont familiers. [...] Son groupe d'origine lui fournit un modèle tout fait » (Schütz, 2008 p. 224). Lorsque le plaisancier découvre un lieu exotique, il y cherche des repères c'est-à-dire des éléments familiers et établit des comparaisons avec ce qu'il connaît. Analysant des récits de voyage, F. Affergan souligne que les comparaisons pivotant « autour de la ressemblance/similitude » peuvent conduire à « l'assimilation à travers la similitude », alors que « l'altérité est insupportable parce qu'elle oblitère toute comparaison » (Affergan, 1987, p. 85 et 89). Dans les récits des plaisanciers au long cours, les comparaisons valorisant les ressemblances concernent notamment le climat et les paysages. En Martinique, « la végétation est tropicale, même si parfois au détour d'une route, on a une petite impression d'Auvergne » selon Didier ; aux yeux d'Antoine et Brigitte, « la campagne de Tahiti ressemble à notre belle Normandie » et pour Sophie Chacoux, les plages de l'embouchure du Rio de la Plata « font penser à nos plages d'Aquitaine ».

Peu à peu, poursuit Schütz, l'étranger bondit « des coulisses sur la scène, l'observateur d'hier devient membre de la troupe ». Cela suppose que « le nouveau modèle culturel acquiert un caractère in situ » et que son « cadre vide se peuple d'expériences vivantes » (Schütz, 2008, p. 225). Le touriste se familiarise avec le lieu lorsque certaines de ses pratiques, au départ réflexives deviennent routinières, par exemple commander un plat au restaurant ou se déplacer dans la ville. Une des dernières étapes décrites par Schütz est lorsque l'étranger a acquis « une certaine aisance interprétative vis-à-vis du nouveau modèle culturel », il peut dès lors « commencer à l'adopter comme schème pour son expression propre » (*idem*, p. 228). Après avoir observé les comportements des autochtones, le plaisancier va les imiter. Lors

d'une escale aux Etats-Unis, les Maheu se sont amusés à « jouer à l'Américain, à rouler en grosse bagnole en écoutant de la country music, à dévorer des hamburgers dégoulinant de ketchup » (*Le voyage de Mérovée*).

### **Lieux familiers**

Deux types de lieux familiers peuvent être distingués. Certains, présentant des caractéristiques proches des lieux de résidence des plaisanciers avant leur départ, sont considérés comme familiers par les plaisanciers dès leur arrivée. Cette familiarité peut être recherchée lorsque les plaisanciers ressentent le besoin de se poser pour se reposer. Après plusieurs mois de croisière, les plaisanciers apprécient de retrouver en escale les facilités auxquelles ils sont habitués. Pour Yves et Anna, l'escale au Mexique est une pause permettant de se reposer de l'altérité : « ça ressemble à un pays normal après Haïti et Cuba, ça change. On lave le linge dans une machine, on fait des vraies courses dans un vrai supermarché, ça ressemble plus à ce qu'on connaît » (Yves et Anna, *Journal de bord*). Mais en début ou à la fin de la croisière, il n'est nul besoin de se reposer de la découverte et les lieux d'escale n'offrant pas un véritable différentiel d'altérité ne sont pas toujours appréciés. Si les Açores constituent « une magnifique escale » selon C. Million, il constate cependant que « leur proximité avec l'Europe nous les font moins apprécier qu'elles ne le méritent » (Million, 1999, p. 117). A l'issue de sa circumnavigation, Annie van de Wiele fait escale dans ce même archipel qu'elle considère comme « trop européen » (1954, p. 307).

Par ailleurs, des lieux d'escale, au départ étrangers, peuvent devenir familiers. L'altérité ou l'exotisme ne définissent pas les lieux de façon intangibles et peuvent s'atténuer et parfois disparaître en fonction de la durée de la présence dans le lieu, des pratiques qu'on y mène ou encore de l'expérience acquise. L'observation puis la compréhension et enfin l'adoption des façons d'être des autochtones permet à l'étranger de se familiariser avec un lieu ... et dès lors de ne plus y être étranger. « Plus l'étranger devient compréhensible, plus il disparaît » (Waldenfels, 2009, p. 116). Si l'escale dans des lieux considérés comme familiers ne participe pas du projet de découverte, transformer des lieux étrangers en lieux familiers en est une composante essentielle. Lors de la majorité des escales, les plaisanciers disent leur désir de s'intégrer au lieu – c'est-à-dire apprivoiser le différentiel d'altérité pour le réduire.

Etre invité par un autochtone est vécu comme un signe d'intégration. Lorsque Bruno d'Halluin est convié à la table de la patronne d'un petit restaurant de Sal (Cap vert), il l'interprète comme le signe que « nous commençons à nous intégrer. [...] Cela n'a l'air de rien, mais pour moi il s'agit de l'un de ces indices qui prouvent notre acceptation progressive » (2004, p. 67).

Le lieu d'escale est également considéré comme devenant familier lorsque certaines pratiques, au départ réflexives, deviennent routinières, par exemple lorsque les plaisanciers ne s'interrogent plus au marché devant les produits présentés sur les étals ou ne réfléchissent plus lors des déplacements dans la ville portuaire. Pour exprimer le sentiment de familiarité construit avec un lieu, les plaisanciers utilisent le terme d'habitude, Ainsi Pierre Decaix explique : « nous nous plûmes à Pago-Pago (Samoa américaines) ayant pris nos petites habitudes et nous repérant facilement dans cette bourgade crasseuse un peu miséreuse, mais dont nous exploitâmes à fond toutes les ressources, allant du téléphone international, au cyber café en passant par nos traiteurs chinois ! » (*Voyage de Taranis*) ; de même, Didier « commence à prendre ses habitudes » à Bequia (Grenadines) à partir du moment où il a « bien repéré les lieux ». (*Journal de bord*).

Un certain nombre de plaisanciers considèrent que la durée du séjour favorise la routinisation du quotidien. « Nous sommes restés si longtemps à Nassau (Bahamas) que nous avons pris nos habitudes » explique Yves de Montbron après une escale d'un mois dans ce port (*Journal de Bord*) ; à Nouméa, les Lavoie font la même constatation « Chaque jour coule doucement et une sorte de routine s'est installée. Il faut dire que trois mois au même endroit apportent quelques habitudes : ce sont l'école du matin, le marché journalier, la balade à terre pour rencontrer les amis et aller faire un tour au café internet » (*Journal de bord*). Cependant, même lors de très courtes escales, les plaisanciers disent prendre leurs habitudes. Les Decaix, cités plus haut, sont restés moins d'une semaine à Pago-Pago et Didier n'a séjourné que cinq jours à Béquia.

Ce qui explique que les plaisanciers peuvent se sentir rapidement intégrés à un lieu d'escale, est moins lié à la durée de leur séjour qu'aux pratiques qu'ils y mènent : faire ses courses, réparer le bateau, se soigner, encadrer les devoirs des enfants etc. Les Decaix ne sont restés qu'une semaine à Pago-Pago mais ils ont dû chercher un réparateur de batterie et aller à l'hôpital pour s'y faire soigner. Chercher en escale un mécanicien est pour J.F. Deniau « une occasion unique de connaître de l'intérieur un pays, ses mœurs, ses habitants et non pas

comme un vulgaire touriste » (Deniau, 1992, p. 40) et se rendre au lavoir pour laver son linge est pour Michka, alors en escale à Horta (Açores) « l'occasion de rencontres avec les gens du pays » (1977, p. 121). Ces pratiques banales, routinières lorsqu'elles s'effectuent dans un environnement familier, deviennent réflexives dans un lieu étranger et permettent de se familiariser puis de s'approprier le lieu.

Le mode d'habiter choisi – itinérer autour du monde avec sa maison- facilite l'intégration des plaisanciers aux lieux car il rend nécessaire cette immersion dans le quotidien des autochtones: « Quand j'arrive en escale, je suis organisée de la même manière que je le suis à Rennes », explique Annie, qui navigue depuis une vingtaine d'années. « J'ai ma maison, donc je vais faire mes démarches, mes courses et je rentre chez moi. Si j'étais à l'hôtel, je le vivrais très différemment » (entretien Puerto de Mogan, 2008). Si les pratiques sont les mêmes – faire en escale ce qu'on fait à Rennes – les manières de faire ne le sont pas, comme le souligne Annie. « Je recherche les mêmes choses, je pose les mêmes questions mais j'attends des réponses différentes. Je cherche les réponses locales. Je ne cherche pas en voyage les mêmes produits que ceux que j'utilise à Rennes. Je me demande : si j'habitais là, je ferais comment ? Je vais regarder les femmes au marché, puis je fais comme elles » (*idem*). C'est une même philosophie qu'affiche Annie van de Wiele dans les années 1950 : « Nous aimons quand nous sommes à l'étranger non pas seulement atteindre leur intimité mais y participer » (1954, p. 82).

Effectuer dans des lieux étrangers des pratiques routinières et banales participe du projet de découverte. Le nouvel arrivant cherche ainsi à découvrir le lieu c'est-à-dire à le connaître, saisir son fonctionnement, savoir comment s'y mouvoir ... Pour construire sa place parmi les autochtones, il utilise toutes les ressources du lieu, des établissements scolaires pour ses enfants au système de santé. Pour le choix du médecin ou de l'école, les plaisanciers utilisent les mêmes critères en escales que dans leur pays d'origine. « A Rennes, je vais chez mon médecin. Ici [aux Canaries] les gens vont dans le secteur médical privé. Moi ici, je consulte dans les établissements de médecine publique et comme à Rennes je ne consulte pas ceux qui pratiquent des dépassements d'honoraires. Donc, ici je vais au centre de santé. Et cela me permet de partager le quotidien des Canariens. Ici, je fais une queue terrible, j'y passe la matinée, pas à Rennes. Ici, j'écoute les conversations dans la salle d'attente, je parle avec les autres patients. A Rennes, on ne parle pas dans la salle d'attente du médecin » (Annie R., entretien Puerto de Mogan, 2008). Ces pratiques banales, routinières lorsqu'elles s'effectuent

dans un environnement familial, sont, dans un premier temps, réflexives dans un lieu étranger. Elles peuvent être considérées comme des « épreuves spatiales », terme proposé par Mathis Stock pour désigner « les capacités d'ajustement à des situations de la part d'acteurs individuels dotés de compétences » (2015, p. 434). Faire ailleurs comme on fait chez soi permet de prendre conscience des différences entre ailleurs et chez soi et de transformer cet ailleurs en chez soi.

Cependant, ce désir de se mêler au quotidien des locaux n'est pas toujours couronné de succès et les plaisanciers ont parfois le sentiment de « passer à côté » d'un pays, parce que leur escale est trop rapide ou qu'ils ne maîtrisent pas la langue du pays. A Bali, les Maheu constatent que « le manque de communication est un sérieux handicap. Si nous revenons un jour, il faudra apprendre l'indonésien » (*Journal de Mérové*). La situation politique du pays peut également entraver la découverte. « Encore un pays qu'il va être difficile de rencontrer » constate Damien Babinet au Venezuela. « La société, sur les nerfs après le double coup d'Etat, est toujours en état de surexcitation, les manifestations sont nombreuses, et chacun reste cantonné dans sa caste, prêt à sortir les dents et les couteaux. [...] Le voyageur a du mal à trouver ses marques » (*Le journal de Piffoël*).

L'itinérance permet aux plaisanciers d'acquérir et développer des compétences mobilitaires. Ils apprennent ainsi à transformer des lieux étrangers en lieux familiers et à apprivoiser l'altérité. Cependant, les rencontres renouvelées avec des lieux inconnus lassent parfois des plaisanciers blasés qui considèrent qu'ils ont vu mieux ailleurs. Arrivés à Mindelo, au Cap Vert, Pierre Decaix et son épouse ont « eu la flemme de prendre un taxi pour faire le tour de l'île, car les paysages aperçus du bateau nous semblent du réchauffé de Canaries », archipel qu'ils viennent de quitter (Decaix, *Voyage de Taranis*). Aux Antilles, ils sont quelques-uns à afficher leur déception - ainsi, Loïc Gaussen estime que les fonds sous-marins des Tobago Cays « n'ont rien à voir avec la beauté du lagon de Bora-Bora en Polynésie. Les fonds marins exceptionnels et inoubliables de Bora-Bora ont placé pour nous la barre très haut » (*Journal de bord*). Cependant, ces remarques de plaisanciers blasés restent rares, et la découverte de lieux inconnus continue de susciter de l'intérêt même après plusieurs années de voyage. Dans sa thèse, Mathis Stock émet l'hypothèse que pour les personnes très mobiles, les lieux ne sont plus ni familiers ni étrangers, seulement nouveaux (Stock, 2001, p. 597). En ce qui concerne les plaisanciers au long cours, cette hypothèse ne se vérifie nullement. Même après plusieurs



années d'itinérance autour du monde, les lieux inconnus peuvent conserver un fort potentiel d'altérité. Naviguant vers l'Afrique du sud, C. Lavoie éprouve le sentiment que son voyage « prend une autre dimension à l'approche du continent africain. Il y a un côté magique au fait d'aborder l'Afrique comme si on changeait de planète ». Et pourtant, pour C. Lavoie, l'escale en République Sud-Africaine est une des dernières étapes d'un tour du monde entamé quatre ans auparavant. Une longue pratique de l'itinérance ne gomme pas l'altérité des lieux mais apprend à s'y adapter et à faire que des lieux, au départ étrangers, deviennent familiers, au point parfois de s'y sentir chez soi.

### **Etre chez soi**

L'itinérance et la polytopie ne sont pas synonymes de déracinement et ce mode d'habiter n'exclut pas le sentiment d'être 'chez soi' en escale. Certaines escales font l'objet d'un attachement particulier : les plaisanciers rêvent alors d'y rester toujours ... ou s'y installent réellement. Ils sont nombreux, lors d'une escale, à se projeter habitant permanent du lieu. « Sans hésiter, je m'installerais ici pour ne plus en bouger » déclare Annie van de Wiele à Moorea (1954, p. 179) et en arrivant aux Tuamotu, B. et F. Moitessier « parlent d'y rester toute [leur] vie » (Moitessier, 1967 p. 181). Parfois, l'attachement au lieu va plus loin que ces simples projections et des lieux découverts lors d'une escale deviennent des lieux d'ancrage. Lorsque l'itinérance maritime s'inscrit sur une grande partie de la vie d'adulte, il n'est pas rare que les plaisanciers interrompent plusieurs années leurs navigations et décident de s'installer dans un lieu découvert au cours du voyage. Joan de Kat et Bernard Moitessier ont interrompu plusieurs années leurs pérégrinations maritimes pour résider en Polynésie. Après avoir navigué 25 ans autour du monde, Tim et Pauline Carr passent 5 ans à Grytviken, station baleinière désaffectée de Géorgie du sud, avant de repartir en voilier vers la Nouvelle Zélande. D'autres encore achètent dans ces lieux d'escale, une maison à terre pour le jour où ils seront trop vieux pour naviguer ou comme lieu fixe permettant les retrouvailles familiales. Les Meffre ont navigué autour du monde durant plus de 25 ans. Originaires de la Drôme, c'est en Tasmanie qu'ils décident d'acquérir un pied à terre ... tout en considérant que leur « chez eux » ne saurait se réduire à cette seule propriété. Michelle Meffre tient à souligner que « La différence entre les coins où nous vivons « comme chez nous » et le coin de Tasmanie qui « est à nous » est bien mince, une convention des hommes, une relation avec l'argent » (Meffre, 1997, p. 63).

Être chez soi : bien souvent, le lieu où l'on se sent chez soi est celui où se situe notre espace domestique. Pour la majorité des plaisanciers, leur 'chez eux' est le voilier comme en témoigne ce skipper canadien qui a nommé son bateau *My home* (cf. photo 16).



Photo 16 : Voilier *My home*  
(URL : <https://www.tourdumondiste.com> consulté en 2019)

A la question 'où est-ce chez vous ?' la majorité des plaisanciers que j'ai interrogés répondent : c'est le bateau. Ainsi, Alain et Claudie disent être chez eux « sur notre bateau. C'est notre maison dans n'importe quel pays du monde. Après, on change juste de jardin et d'entourage » (entretien 2008) et Lona souligne que « pour me sentir chez moi, j'ai juste besoin de mon bateau » (entretien, 2008). Les plaisanciers sont nombreux à considérer qu'ils sont chez eux n'importe où dans le monde dès lors qu'ils y résident sur leur voilier. Sur le canal de Gand, « en face d'une usine d'électricité, amarrés le long d'un pré rabougri, nous étions chez nous, comme nous le serions à Nice, dans le canal de Panama, en Nouvelle Guinée ou au milieu de l'Atlantique » écrit Annie van de Wiele (1954, p. 20) et Florence souligne que « pour se sentir chez soi dans un lieu étranger, il faut un espace domestique où on puisse se poser et passer du temps » (entretien las Palmas, 2008).

En itinérant autour du monde, les plaisanciers habitent de multiples lieux et tissent, avec chacun d'entre eux, des liens spécifiques. Ce sont des habitants mobiles qui s'ancrent dans plusieurs lieux, ceux découverts durant leur mobilité mais également le lieu d'origine. Il est courant que les plaisanciers - bretons et québécois notamment - affichent leur appartenance à

leur région d'origine en arborant à côté des pavillons réglementaires - pavillon national et pavillon du pays d'accueil -, celui de leur région.

L'exemple des plaisanciers au long cours montre, s'il en était besoin, que la mobilité n'aboutit pas à une déterritorialisation des individus mais au contraire à l'affirmation d'attachement et d'investissement dans de multiples lieux, « le propre des styles d'habiter polytopique consistant, entre autres, en un éclatement des lieux familiers pour les individus » (Stock, 2011, p. 62) Cette pluralité géographique est, dans le cas des plaisanciers au long cours, facilitée par le fait qu'au cours de l'itinérance, un élément reste fixe et fonctionne comme repère intangible. Grâce à leur voilier, c'est en étant chez eux qu'ils parcourent le monde.

### **L'entre soi des quartiers plaisanciers**

En escale, les plaisanciers habitent un ailleurs plus ou moins étranger et un ici familier, à bord de leur voilier ou dans l'entre soi du port de plaisance ou du mouillage. Pour aborder la place du plaisancier en escale, il est nécessaire de s'interroger sur la façon dont chacun d'eux se positionne par rapport à l'altérité du lieu d'accueil. La question de la place s'analyse également au sein des espaces plaisanciers que sont les mouillages forains et les ports de plaisance où se constitue une communauté de plaisanciers itinérants, avec ses propres codes et hiérarchies.

En escale, le plaisancier peut jeter son ancre dans un mouillage forain, c'est-à-dire hors d'un port, ou s'amarrer au ponton d'une marina. Les mouillages, dans une baie ou tout autre endroit abrité, sont sinon gratuits du moins beaucoup moins cher qu'une place au port et permettent en outre de profiter d'un cadre paysager plus agréable que les forêts de mâts de certaines marinas. Mais ce choix impose certaines contraintes. Habiter un voilier au mouillage implique de prendre une embarcation auxiliaire ou annexe pour rejoindre la terre; le plus souvent, il n'y a à bord qu'une seule annexe, dès lors, la décision d'aller à terre ou de rejoindre le bateau dépend de l'ensemble des membres de l'équipage. Par ailleurs, le voilier n'est pas toujours en complète sécurité et sous l'effet du vent et de la houle, l'ancre peut chasser. Lorsque les plaisanciers ont un doute sur la sécurité de l'abri, ils ne s'éloignent pas trop de leur voilier. « Dans un mouillage, aussi super soit-il, on a du mal à quitter le bateau des yeux. On craint un mauvais coup de vent en notre absence, que l'ancre chasse, que le mouillage casse. Il y a toujours des risques, donc on n'aime pas laisser le bateau tout seul. A moins qu'on soit dans un lieu qu'on connaît bien, bien abrité avec quelqu'un pour jeter un

coup d'œil. C'est important car c'est notre maison, on a toutes nos affaires. On y tient, on n'a pas envie de le perdre » (entretien Alain et Claudie, Puerto de Mogan, 2008). Habiter un voilier au mouillage, c'est habiter un entre deux, le voilier n'étant ni vraiment en mer ni vraiment à terre et les plaisanciers doivent veiller à la sécurité du voilier, ne sont pas libres d'aller et venir comme bon leur semble et continuent de vivre avec les mouvements du voilier, certes atténués par rapport à la pleine mer.

Le port de plaisance offre aux plaisanciers un abri sécurisé ainsi qu'un accès direct à la terre et un certain niveau de confort. Douches et toilettes à terre, eau et électricité au ponton sont fortement appréciées après une longue navigation ou plusieurs semaines au mouillage. « Cela fait deux mois que nous n'avons pas été dans un port, que nous n'avons pas pris de l'eau, pas été sur un réseau 220 v. Et même si le bateau est équipé et autonome, cela fait tellement plaisir de s'offrir ce luxe : quelques jours au ponton, l'eau à profusion et du 220 v » se réjouit Britta Gaussen (*Journal de bord*), lorsqu'elle arrive au Grenada Yacht Club de Saint Georges (Grenade). Ces services ont évidemment un coût qui peut représenter une somme importante dans le budget des plaisanciers. A titre d'exemple, en 2017, un mois à la marina du Marin (Martinique) revient à 450 euros pour un voilier de 45 pieds (14 mètres). Pour un voilier de 30 à 40 pieds (10-12 mètres), il faut compter entre 15 et 30 euros la nuit pour une place au ponton dans les ports de plaisance d'Espagne aux Canaries fréquentés par les plaisanciers engagés dans un tour de l'Atlantique.

Au cours d'une même croisière, les plaisanciers au long cours alternent entre mouillage forain et ports de plaisance. Ils n'ont cependant pas toujours le choix : les marinas, nombreuses dans certaines régions (en Europe, mais aussi sur le Rio del Plata en Argentine, aux Antilles ou en République sud-africaine), sont inexistantes dans des îles fréquentées par les plaisanciers au long cours comme le Cap vert, la Nouvelle Guinée ou certaines îles polynésiennes. Par ailleurs, certaines législations nationales, à Cuba, dans les Iles Vierges britanniques ou au Galápagos, interdisent les mouillages forains et rendent obligatoires pour un voilier l'escale dans un port de plaisance. Il est vrai que les mouillages forains représentent parfois une menace pour l'écosystème mais cette réglementation permet surtout aux Etats de contrôler les entrées et sorties des voiliers étrangers ... et de s'assurer ainsi une manne financière. Cependant, dans la majorité des régions fréquentées par les voiliers de grande croisière, les deux possibilités, mouillage forain ou port, existent. Dès lors, c'est en fonction de leur budget

mais aussi des pratiques qu'ils veulent mener à terre que les plaisanciers font leur choix : le ponton du port de plaisance lors des escales techniques destinées à réparer le bateau ou à faire l'avitaillement et le mouillage forain lorsqu'il s'agit de mener une vie de Robinson faite de baignades, de lectures et de barbecues sur la plage.

Le port de plaisance, souvent comparé à un « village flottant », fonctionne comme de nombreux autres lieux touristiques, et permet l'entre soi tout en étant plus ou moins ouvert sur l'extérieur. Michel et Annie, qui ont à leur actif plus de 25 ans de navigation au long cours, insistent sur l'importance du port pour se sentir à sa place dans le lieu d'escale. Michel souligne que « dans un port, je suis content de trouver ma place, d'être là sans gêner, sans m'imposer, un endroit où je sois accepté. Dans les endroits où le touriste est prévu, il est obligé d'y aller. Notre place, ce serait la marina avec douche où on parle anglais » et Annie renchérit « si on n'est plus accepté que dans les marinas, on n'a plus de contact avec les gens » (entretien Las Palmas).



Photo 17 : La Marina du Marin (Martinique)

(URL <https://marinas.com/> consulté en 2019)

Avec 830 postes à quai et 100 bouées la marina du Marin est un des principaux pôles du nautisme dans les Caraïbes, offrant aux plaisanciers de nombreux services : ateliers de réparation, laverie, centre médical, station service ouverte 7/7, zone commerciale de 4500m<sup>2</sup> etc.

Certaines marinas, comme celle du Marin en Martinique, s'apparentent à des enclaves ou comptoirs et fonctionnent comme des villages vacances : souvent éloignées des centres villes et à l'accès strictement réglementé, les plaisanciers y vivent en vase clos, trouvant sur place tout ce dont ils ont besoin (cf. photo 17 et 18). Installé pendant un mois et demi dans une marina du Kwazulu (Afrique du sud), Carl Mailhot constate amèrement que « ce stationnement à bateaux situé à l'écart de la ville semblait carrément en dehors du pays. Difficile d'y tâter autre chose que le pouls des équipages. En ce sens, les marinas ressemblent aux hôtels » (Mailhot et Manny, 2003, p. 229). Alain et Claudie n'ont pas apprécié leur escale dans le sud de l'Espagne : « nous étions dans une grande marina, on n'a rien à y faire » (entretien 2008).



Photo 18 : Forêt de mâts au Marin  
(2014, ©GCaristan)

Le port de plaisance apprécié des plaisanciers au long cours est celui qui fonctionne comme un sas entre l'espace domestique des plaisanciers et l'escale en pays étranger, tout à la fois abri sécurisé et sécurisant, situé au plus près du quotidien du pays hôte. Aux Canaries, les plaisanciers au long cours qui souhaitent éviter la concentration de voiliers à Las Palmas choisissent de faire escale à Puerto de Mogan, situé à une vingtaine de km de la capitale des Canaries (cf. photo 19).



Photo 19 : Marina de Puerto de Mogan, Canaries  
(2008, ©AGaugue)

Ce type de port peut être défini comme une interface c'est-à-dire un objet géographique « s'inscrivant grosso modo sur la discontinuité et assurant la mise en relation de différents systèmes socio-spatiaux » (Gay, 2008, p. 152). Ces interfaces plaisancières permettent de ménager l'altérité, de retrouver du « quotidien dans le hors quotidien, de réduire l'angoisse de l'Ailleurs » (*idem*). Cette fonction d'interface est d'autant plus importante que l'altérité du lieu d'escale est élevée. Au Centre de Voile de Dakar, Ronan et Lol ont trouvé « un petit havre de paix au sein de la faune dakaroise. Ici, il y a tout ce que souhaite un navigateur : douches, lessive, bar, atelier pour les réparations, voilerie, terrain de pétanque, passeur pour nous amener à terre, soirée, barbecue ». Et sortir de ce périmètre, c'est se confronter à l'altérité du lieu car pour se rendre au village distant de 500 mètres, il est nécessaire de passer par la plage et de « marcher dans le plastique, fouler les ordures ménagères et enjamber le 'rio merdo', égoût à ciel ouvert se déversant directement dans la baie » (Ronan et Lol, *Journal de bord*). A Dakar comme ailleurs, la coupure entre port de plaisance et réalité autochtone se matérialise symboliquement et physiquement, la présence de murs protégeant l'accès à la marina ou aux pontons.

Le choix du lieu d’ancrage informe sur les pratiques que le plaisancier veut mener en escales ainsi que sur la façon dont il se perçoit et se définit – en tant que voyageur itinérant à la découverte du monde et de ses habitants, il évite les marinas fonctionnant comme des ghettos plaisanciers. Ce voyageur itinérant apprécie cependant de retrouver ses pairs et la sociabilité entre plaisanciers au long cours est une pratique essentielle au cours de la grande croisière. Dans un mouillage ou sur un ponton, les contacts se nouent très facilement et la vie sociale est bien remplie entre les invitations à l’apéritif chez les uns ou les autres et les piques-niques organisés sur les pontons, l’habiter en mer occupant une place centrale dans les conversations (cf. photo 20).



Photo 20 : Le ponton, un espace de convivialité où se retrouver pour l’apéritif  
(2012, ©MichelR)

« Un des grands privilèges accordés aux gens du voyage est cette faculté de communication extrêmement rapide » estime Bernard Moitessier (1993, p. 395). L’intensité des relations s’explique en partie par la proximité physique d’individus partageant une manière semblable d’habiter le monde. Les équipages se croisent sur les pontons, se saluent et s’intéressent à l’itinéraire de leur interlocuteur ou à son voilier. Par ailleurs, vivre en couple ou en famille sur l’espace réduit qu’est le voilier n’est pas toujours aisé et les plaisanciers peuvent ressentir le



besoin de s'extraire du seul environnement familial. Britta note que son compagnon « a besoin de ce contact extérieur, hors famille, pour se changer de temps à autre un peu les idées, car 24 heures sur 24 en famille, c'est une situation qui n'est pas toujours facile à gérer ». (Gaussen, *Journal de bord*). Une trop grande fréquentation de la communauté plaisancière est parfois ressentie comme un piège qu'il convient d'éviter. Selon Florence, qui habite depuis trois ans au port de Las Palmas, « on peut être prisonnier du milieu bateau, cela me fait peur. Nous rencontrons beaucoup de nouveaux voileux, du coup on a moins d'énergie pour rencontrer les locaux. Le temps que tu passes avec les autres équipages, c'est du temps que tu n'as pas pour rencontrer les locaux. Il faut réussir à sortir de cette communauté de voileux, à dire non aux apéros. Moins tu es avec eux, plus tu peux rencontrer d'autres personnes » (entretien, 2008).

Lors d'une grande croisière, les temps et rythmes de la sociabilité entre plaisanciers ne sont pas les mêmes que dans le cas d'un habiter terrestre sédentaire. Le grand voyage favorise « la communication comme on en a rarement en ville, imbriqué qu'on y est dans une routine dévorante » explique Michka (1977, p. 115). Les rencontres sont facilitées parce que le voyageur dispose de temps mais également parce qu'il a conscience qu'elles ne sont que temporaires et dureront le temps de l'escale. La grande croisière permet un « concentré de rencontres. Les rencontres qui mettraient des années à terre vont plus vite en bateau. On est dans l'urgence de la rencontre, on n'a pas beaucoup de temps. Tu pars toujours le lendemain, même si tu pars trois ans après » (entretien, 2008). Cependant, les relations entre plaisanciers ne sont pas si éphémères que ne le laisse entendre cette plaisancière. Certains n'hésitent pas à modifier l'itinéraire prévu pour se retrouver dans les mêmes ports d'escale que des amis rencontrés en route. Durant une grande croisière, ce sont bien souvent les mêmes bateaux que l'on retrouve dans les mêmes lieux. Que ce soit lors d'un tour du monde ou de l'Atlantique, les probabilités de retrouver des équipages connus sont très élevées, les dates et lieux d'escale étant souvent les mêmes d'un voilier à l'autre. Ainsi, lorsque Damien Babinet arrive à Colon (Panama), il retrouve une partie des plaisanciers qu'il avait croisés dans les semaines précédentes à Curaçao, Carthagène et dans les San Blas ; à Taiohé, aux Marquises, les Decaix mènent « une vie sociale intense avec les nombreux bateaux voisins que nous avons déjà croisés ici où là, tout le monde suivant à peu près le même chemin depuis notre arrivée aux Marquises » (Decaix, *Voyage de Taranis*).

Lorsque les routes divergent, réseaux sociaux et sites dédiés aux grandes croisières permettent désormais de suivre à la trace l'itinéraire des équipages amis. D'autres moyens qu'internet existent, qui permettent de laisser une trace au cours d'un itinéraire tout en suivant celle des voiliers connus. Des livres s'échangent entre voiliers voyageurs, où sont notés le nom du voilier et la date. « C'est amusant de suivre l'itinéraire de ces livres, on retrouve des bateaux que l'on connaît ou des tampons qu'on a déjà vus souvent sans connaître le bateau » souligne Alain Poiraud (*Journal de bord*). Giraud conseille aux futurs plaisanciers au long cours de prendre « des livres à échanger lors des escales. Sur ceux qui passent entre nos mains, nous inscrivons Morgane, puis la date et le lieu ce qui permet au hasard des échanges de retrouver des amis perdus de vue ». (Giraud, 1998, p. 79). Dans les lieux d'escale, les plaisanciers marquent leur présence en faisant un dessin sur le quai, qu'ils datent et signent du nom du voilier ou en signant le livre d'or du café fréquenté par les plaisanciers. Au retour des Antilles, l'escale à Horta (Açores) comporte deux rituels : fréquenter le Café des Sports, tenu par Peter, lieu de rencontre des plaisanciers au long cours (cf. photo 21) et faire sur le quai ou la digue un dessin représentant le bateau et son équipage, preuve du passage aux Açores et surtout de la réussite du voyage maritime, le dessin devant être fait lors du retour en Europe (cf. photo 22). Cette tradition, ancienne à Horta où elle est déjà mentionnée par Annie van de Wiele en 1966, s'est étendue à d'autres ports de l'Atlantique, comme à Funchal et Porto Santos à Madère ou Las Palmas aux Canaries.



Photo 21 : Café *Chez Peter*, à Horta, lieu de rassemblement des plaisanciers (2016, ©Cwilhelem)



Photos 22 : Les quais du port d'Horta  
(2016, ©Cwilhelem)

Le plaisancier cohabite avec les autres résidents du port de plaisance ou du mouillage et des liens se créent, des amitiés se nouent. Dans ces quartiers plaisanciers, c'est bien souvent en fonction de la durée de la navigation et de l'itinéraire suivi que chacun se place et est placé par les autres.

Ceux qui confondent grandes croisières et régates ne sont pas bien perçus. Alors que la *V'limeuse* vient de jeter l'ancre en Martinique, un voisin de mouillage s'approche et interpelle Carl. « Que demanderiez-vous à sa place ? Vous arrivez d'où ? Comment a été la traversée ? Eh bien non ! Mon compatriote s'informe aussitôt : combien de jours avez-vous mis ? avant d'annoncer fièrement que son nouveau Kelt 39 a fait la traversée, lui, en dix-huit jours seulement » (Mailhot et Manny, 2002, p. 110). En grande croisière, la performance n'est pas liée à la vitesse mais à la durée du voyage et au tracé du chemin. Il « existe une vraie coupure entre ceux qui ont pris un congé prolongé en sachant qu'ils retrouveront travail et domicile après cette parenthèse maritime et ceux qui partent « pour de vrai », pour longtemps (Lamy, 2003, p. 98). La place de chaque plaisancier au long cours au sein de la communauté plaisancière est d'abord liée au chemin parcouru, plus qu'au lieu atteint : naviguer en Polynésie après un mois de navigation depuis la côte ouest des Etats-Unis, ce n'est pas la même chose que d'atteindre Tahiti après avoir traversé l'Atlantique et le Pacifique.

Les processus de distinction à l'œuvre entre plaisanciers au long cours reposent notamment sur leurs compétences mobilitaires, c'est-à-dire leur capacité à voyager loin et longtemps. C'est à partir de leur point de départ que les plaisanciers définissent le proche et le lointain. Mon corpus étant constitué essentiellement de plaisanciers français, c'est donc par rapport à un ancrage terrestre situé en métropole qu'ils évaluent la distance. Au départ d'un port français, la majorité des plaisanciers partis pour un an ou deux privilégie les Antilles. Dès lors, c'est au-delà de l'Arc Antillais que les voyageurs au long cours aiment à se retrouver entre eux. « Plus on va loin, plus les rencontres sont différentes. Il existe une sélection qui se fait, non pas aux Antilles, mais au Venezuela » expliquent Alain et Claudie (entretien 2008). La majorité des circumnavigateurs souligne qu'une fois franchi le canal de Panama, l'ambiance entre plaisanciers est autre que celle qu'ils ont connue aux Antilles. Les Deliac ont apprécié « l'extraordinaire fraternité des gens de bateau une fois passé Panama » (Deliac, 1995, p. 114). Aux Marquises, Carl Mailhot remarque « un climat plus cordial entre les bateaux. Et sans que personne ne provoque les rencontres, elles se font le plus naturellement du monde. Comme si chacun se voyant dans le peloton de tête, voulait partager sa sympathie pour la bande laissée aux Antilles. Une immense satisfaction qui nous réunit en famille après

nous être retrouvés anonymes dans la foule » (Mailhot et Manny, 2002, p. 159). Franchir Panama relève d'un processus de distinction : être dans le Pacifique, c'est la garantie d'être entre soi, sous-entendu entre vrais navigateurs hauturiers. Les circumnavigateurs français interrogés par les journalistes de *Voiles et Voiliers* estiment qu'aux Canaries ou aux Antilles, la sélection n'a pas été effectuée mais que « franchir Panama, c'est passer de l'autre côté du miroir. Les gens que l'on rencontre ensuite sont tous différents de ceux croisés en Atlantique » (Gourmelen et Vibart, 1998, p.90). Et ce sentiment d'être entre soi prévaut dans tous les lieux difficiles d'accès ou ceux où les conditions de navigation sont extrêmes. « Nous avons basculé dans cet autre monde qu'est la Patagonie, où les gens du milieu de la voile sont d'autant plus solidaires qu'ils sont peu nombreux sous ces latitudes » souligne B. d'Halluin en arrivant à Puerto Madryn (2004, p. 199).

Des distinctions s'opèrent au sein des plaisanciers voyageurs entre ceux qui, partis d'un port européen, franchissent Panama et ceux qui restent en Atlantique ainsi qu'entre plaisanciers occasionnels et plaisanciers au long cours.

Dans les zones plus fréquentées de l'arc antillais ou de Méditerranée, les plaisanciers au long cours tiennent à marquer la différence entre eux et ceux qui habitent un voilier quelques jours par an. Sophie Chacoux décrit en des termes peu flatteurs les Argentins qui, les fins de semaine, naviguent sur le Rio del Plata: «déguisés en club-men et en club-women le week-end, avec les motos de mer qui pétaradent, avec la sortie en masse des petits voiliers et des vedettes à gros moteur dès le vendredi, avec des « capitaines » qui font du n'importe quoi... parce que ça leur donne l'illusion de devenir un Grand Navigateur le temps d'un dimanche » (Chacoux, *Journal de bord*). Les équipages naviguant sur des bateaux de location font souvent l'objet de remarques moqueuses de la part des plaisanciers au long cours : aux îles Vierges, Yves de Montbron « rigole quand un bateau de location arrive près de nous et se plante dans une patate de corail » et à l'île d'Elbe, J. B. Gallez n'a rencontré « que des gens extrêmement sympathiques mis à part quelques équipages de bateaux de location en général allemands et incompetents » (*Journal de bord*). A l'image du voyageur analysé par J.D. Urbain, le plaisancier au long cours redoute « l'invasion touristique de son univers » (1991, p.61) et considère le plaisancier occasionnel, qu'il soit du dimanche ou du mois d'août, comme un « idiot du voyage », selon l'expression de J.D. Urbain, incompetent et vantard.

Cette cohabitation entre bateaux voyageurs et de location n'étant que saisonnière, les plaisanciers au long cours apprécient à la fin de la haute saison de se retrouver entre eux. Lorsque les Léger arrivent à Syracuse début octobre, « la lagune est presque vide et nous

posons l'ancre au milieu de quelques bateaux qui sont tous des bateaux du voyage. Finis les bateaux de location. Tout ce petit monde s'entend fort bien et se rend service mutuellement. Cela change agréablement des locations du mois d'août où personne ne se parle » (Léger, *Journal de bord*). Dans les zones fréquentées d'Atlantique et de Méditerranée, pour être sûr de se retrouver entre soi, il convient de fréquenter certains ports au bon moment. C'est l'hiver que les marinas au sud de la méditerranée sont habitées par des bateaux voyageurs. En Tunisie, le grand port de plaisance pour l'hivernage est celui de Monastir. « A ses débuts », explique J. Gallez qui y passa plusieurs hivers, « la marina de Monastir a attiré les navigateurs qui vivent sur leur bateau toute l'année par ses conditions matérielles. On y trouve tout le confort habituel pour un prix assez inhabituel. Cela s'est vite vu dans le petit monde des batouilleurs méditerranéens et maintenant c'est surtout le côté social qui les rassemble ici » (Gallez, *Journal de bord*). Les lieux d'escales techniques précédant une longue navigation, tels que Gibraltar ou Trinidad, sont également des points de rencontre des plaisanciers ainsi que les Canaries ou les Açores, étapes obligées lors d'une transatlantique. Encore faut-il être là au bon moment. C'est entre septembre et novembre aux Canaries, et au début du printemps aux Açores que les plaisanciers au long cours sont les plus nombreux. Lorsque Carl Mailhot se rend en novembre au café des sports à Horta, qu'il qualifie de « haut-lieu de rencontre des écumeurs d'océans » la déception l'attend car il n'y retrouve qu'un seul autre équipage (Mailhot et Manny, 2002, p. 88).

Habitant temporairement de nombreuses escales, les plaisanciers se positionnent par rapport à ces lieux et s'y placent. Dans les quartiers plaisanciers ou à l'extérieur, dans le quotidien du lieu hôte, les plaisanciers se positionnent, choisissent de prendre place physiquement pour signifier ce qu'ils sont. Habiter c'est « se placer tout en plaçant les autres » (Hoyaux, 2015, p. 366), et le regard des autres – autochtones et autres plaisanciers - participent pleinement à l'élaboration de ces identités. Ces places évoluent et diffèrent selon le degré d'altérité des lieux. En itinérant, les plaisanciers se dé-placent et changent de place au gré des escales.

## VOYAGES MARITIMES

Par leurs manières de découvrir et de se confronter à l'altérité ou leur recherche de lieux ensoleillés dédiés au farniente, les plaisanciers au long cours déploient des pratiques récréatives qui peuvent être comparées à celles des touristes. Cependant la grande croisière est un mode d'habiter spécifique par la durée de l'itinérance et le mode de déplacement choisi. Grâce au voilier, tout à la fois moyen de transport et espace domestique, le plaisancier est chez lui ailleurs et cela parfois pendant plusieurs années. Par ailleurs habiter en mer ne relève pas d'une logique mobilière terrestre et c'est sous un angle maritime que le plaisancier appréhende le monde et s'adapte à ses évolutions. Pour itinérer autour du monde, le plaisancier au long cours doit acquérir et mobiliser des compétences particulières : naviguer à la voile, bien sûr, ce qui sera abordé dans un prochain chapitre, mais également apprendre à exploiter disparités et complémentarités entre les lieux du monde et savoir rester en chemin.

### **Le monde vu de mer**

Itinérer autour du monde à bord d'un voilier induit des spécificités par rapport aux voyages terrestres et l'échelle de l'itinérance ou encore les lieux privilégiés par les plaisanciers relèvent d'une logique maritime.

Les escales mythiques sont celles difficilement accessibles par voie terrestre ou aérienne et où le voilier est dès lors le moyen privilégié - si ce n'est unique - d'atteindre ces lieux. Selon Damien Babinet, « un des privilèges des voyages en bateaux est de donner accès à des îles où le commun des terriens ne peut débarquer » et à l'île de la Galite (Tunisie), il savoure le « bonheur de se retrouver au cœur d'un système exclusivement maritime » (*Le journal de Piffoël*). Vue de mer, une autre géographie que celle présidant à la logique des mobilités récréatives terrestres se dessine. En Polynésie, ce sont les archipels éloignés des circuits touristiques – les Tuamotu, les Gambier ou encore les Marquises – qui sont les favoris des plaisanciers, et non Tahiti ou Moorea. Dans l'océan Indien, ce ne sont pas les archipels touristiques et facilement accessibles des Maldives ou des Seychelles qui font rêver les plaisanciers, mais les Chagos, territoire britannique où les seuls résidents autorisés sont les employés de la base militaire américaine installée sur l'île de Diego Garcia. Aucun vol ou ligne maritime commerciale ne dessert cet archipel, et dès lors, seuls les plaisanciers au long cours ont la possibilité de se rendre aux Chagos, après avoir obtenu l'autorisation des

autorités britanniques. Grâce à l'autonomie qu'offre le voilier, les plaisanciers apprécient de pouvoir aller où les autres ne vont pas et privilégient les destinations non desservies par des lignes régulières de transports.

Les itinérances maritimes s'élaborent à une échelle spécifique à l'habiter en mer. En mer, l'espace des possibles s'étend aux littoraux du monde, et c'est à l'échelle du globe que les plaisanciers projettent et parfois réalisent leur itinérance. Les plaisanciers habitent le monde dans ses composantes climatiques et politiques, les flux océaniques ainsi que la situation sécuritaire et politique définissant les routes de grande croisière (cf. chapitre 1.3). Dès lors, ce prisme maritime amène à reconsidérer les notions de proche et de lointain « Le proche et le lointain dépendent de la mesure de la distance, de la métrique. Ce qui est loin sous un angle peut devenir proche selon une autre métrique » souligne J. Levy (2012, p. 28). Ce n'est pas la distance en milles qui détermine en mer ce qui est proche ou lointain mais les caractéristiques du chemin emprunté - conditions météorologiques en mer et possibilités de faire escale dans des lieux sûrs c'est-à-dire offrant un abri sécurisé pour le bateau et son équipage. En escale à Pointe noire au Congo, le chanteur navigateur Antoine souhaite rejoindre la ville du Cap. Faire une route directe au sud n'est pas envisageable : « Nous sommes en septembre, il est trop tôt pour y aller directement, et le reste de la côte africaine, pour des raisons politiques ou géographiques, ne me tente pas : l'Angola par exemple est à éviter<sup>74</sup> [...] La Namibie n'offre pas beaucoup d'abris, la navigation sur ses côtes n'est pas folichonne » (Antoine, 1997, p. 146). Antoine décide alors de rejoindre le Cap en passant ... par Rio et donc d'effectuer deux traversées de l'Atlantique. « Le vent est gratuit, l'Atlantique sud est un océan bien complaisant, doté d'alizés réguliers qui m'amèneront à Rio et de vents d'ouest dans sa partie sud, qui me ramèneront à la bonne saison vers le Cap ; alors pourquoi pas une petite boucle de 8 000 milles ? » (*idem*).

En habitant le monde les plaisanciers au long cours exploitent les complémentarités entre les lieux ainsi que les discontinuités spatiales, « formes spécifiques de différenciation spatiale impliquant un voisinage et une dissemblance [...] une configuration spatiale dans laquelle les lieux voisins tendent à s'opposer » (Gay, 2008, p. 152). Les plaisanciers naviguant en Turquie vont ainsi se ravitailler en alcools et charcuterie dans les îles grecques et ceux amarrés dans le

---

<sup>74</sup> Avec la guerre d'indépendance jusqu'en 1975 puis la guerre civile pendant près de 25 ans, l'Angola est systématiquement évité par les plaisanciers à la fin du XX<sup>ème</sup> siècle.



port tunisien de Kelibia profite de la proximité de l'île italienne de Pantelleria qui offre également la possibilité de refaire sa cave à un moindre coût.

En naviguant de port en port, les plaisanciers jouent également sur les disparités économiques et les possibilités législatives pour mener à bien leur projet. Certains lieux d'escale sont choisis en fonction du coût de la vie sur place. Lorsqu'en 1987, la monnaie vénézuélienne est dévaluée « c'est la bousculade pour ce pays d'Amérique du sud qui délimite une grande partie de la mer des Antilles. Quoi de plus réconfortant en effet pour toute l'armada des fauchés comme nous que d'assister à la dégringolade d'une monnaie autre que la sienne. Venant d'un peu partout, les voiliers cinglent vers Cumaná sur la côte vénézuélienne pour le nettoyage, la peinture ou tout autres travaux d'importance [...] Du côté des produits de base, les aubaines sont particulièrement avantageuses pour une famille et nous stockons à outrance » (Mailhot et Manny, 2002, p. 115). La recherche du moindre coût implique parfois de longues navigations : alors qu'ils sont au cap Vert, les Moreau choisissent de se rendre en République Sud-Africaine où ils savent pouvoir acheter des voiles à un prix moindre qu'en Europe. Etre itinérant, c'est également pouvoir choisir un lieu d'escale pour y mener à bien tout type de projet, y compris ceux qui ne sont pas liés à l'habiter en mer : un couple de femmes rencontré aux Canaries explique que leur projet est d'adopter un enfant. L'adoption par un couple homosexuel étant interdite dans la majorité des Etats, elles envisagent de se diriger vers le Brésil qui l'autorise (entretien las Palmas, 2008).

Lors d'un tour du monde, c'est à l'échelle du globe que les plaisanciers tirent bénéficient de l'hétérogénéité des lieux du monde et alternent ainsi entre pays développés et moins développés, entre lieux reliés au monde, des Antilles à la Polynésie et lieux hors du monde de Barrington (Galápagos) aux Chagos, mais également entre les pleins et les vides, entre escales dans les métropoles et traversées océaniques. D. Mauny compare sa croisière « à un immense mouvement de pendule qui nous mène des solitudes extrêmes de l'océan jusqu'au cœur de l'humanité » (Mailhot et Manny, 2003, p. 84). Les archipels sont des espaces privilégiés pour les plaisanciers à l'affut de ces discontinuités car constitués de plusieurs îles peu éloignées les unes des autres, ils offrent de nombreuses possibilités facilement accessibles. Aux Antilles, les îles de Guadeloupe et Martinique permettent aux plaisanciers français de retrouver des éléments familiers – par exemple le supermarché avec des produits connus - et des infrastructures permettant de garder le lien avec le lieu d'origine, comme l'aéroport offrant des vols réguliers pour la métropole. Les candidats à la robinsonnade se dirigent vers les Iles

Vierges britanniques ou les Tobago, Haïti permet de se confronter à la grande pauvreté et Antigua de côtoyer le luxe.

Depuis le développement de la grande plaisance, le monde vu de mer a évolué. Nouvelles infrastructures portuaires et évolution climatique ont permis de rendre accessibles des bouts du monde qui n'étaient pas fréquentés par les pionniers de la grande plaisance. Alain Gerbault dans les années 1920, Louis Bernicot la décennie suivante, doivent tous deux renoncer à faire escale à Pâques car cette île est alors dépourvue d'abri sûr. Aujourd'hui, les plaisanciers peuvent s'abriter dans le petit port d'Hanga Piko, susceptible d'accueillir 2 à 3 voiliers. En Antarctique, l'époque où seuls quelques-uns se risquaient à naviguer est désormais révolue, les récents changements climatiques ayant engendré des conditions plus favorables à la navigation. Gérard Janichon, qui dans les années 1970 navigua en Antarctique et dans les terres australes considère que désormais « la navigation en Antarctique ne relève plus de l'exploit comme par le passé » car les conditions météorologiques ont changé et les voiliers disposent d'équipements permettant de se confronter plus facilement à la glace (Janichon, 1990, p. 99). Depuis le début des années 2000, le continent blanc accueille annuellement entre vingt et trente voiliers de plaisance, qu'il s'agisse de bateaux de grande croisière ou de charters basés à Ushuaia.

Le monde vu de mer étant plus accessible, cela entraîne une fermeture partielle de certains lieux. Quelques escales se protègent des vagabonds de la mer en limitant leur nombre ainsi que la durée de leur séjour par l'instauration de visa ou de quotas. Quant aux îles désertes, elles sont de plus en plus considérées comme des sanctuaires naturels à protéger et leur accès est désormais soumis à une autorisation. Alors qu'il navigue depuis une quinzaine d'années, Bernard Lecerf constate avec regret : « Ce qui nous tombe sur le dos de plus en plus, c'est de devoir payer une caution ou un billet retour à l'arrivée à l'escale. Les règlements deviennent plus contraignants, les frontières se ferment » (cité par Vibart, 1995 a, p.103). Ainsi, l'escale en Polynésie française est, de ce point de vue, particulièrement onéreuse. Les plaisanciers non ressortissants d'un Etat de l'UE qui souhaitent naviguer plus de trois mois en Polynésie doivent payer une caution correspondante au prix d'un billet d'avion retour. En Atlantique, l'escale sur l'île brésilienne de Fernando de Noronha n'est désormais plus à la portée de toutes les bourses. L'équipage de *Catmousses*, composé du couple parental et de leurs quatre enfants, s'y est arrêté deux jours en mars 2013 : « Nous avons profité de ces deux journées au

maximum, car il faut dire que ce petit paradis est une réserve marine extrêmement bien gardée et il faut être préparé à cracher beaucoup de 'cash' pour y mettre le pied. Juste en taxe environnementale, il en coûte 90\$ CDN par jour pour y avoir son bateau au mouillage (c'est plus que n'importe quelle marina jamais visitée). Ensuite, il faut compter un autre 23\$ par personne par jour pour mettre le pied sur l'île (la première journée est toutefois gratuite). A ceci, ce serait aussi ajouté des frais de 65\$ par personne pour avoir accès à toutes les plages de l'île. On a passé outre sur cette dépense, nous disant qu'on pouvait bien se passer de deux ou trois plages. Bref, en deux jours, il nous en a coûté 341\$ canadiens de frais de port » (Dany et René, *Journal de bord*). Et depuis, les prix n'ont cessé d'augmenter. En décembre 2018, un couple de plaisanciers américain déclare avoir payé près de 600 \$US pour deux jours d'escale à Fernando de Noronha<sup>75</sup>. A Cuba, les mouvements des voiliers, très surveillés, sont également lourdement taxés. Il en est de même aux Galápagos, haut lieu de la robinsonnade dans les années 1950 et 1960, où la navigation individuelle entre les îles est désormais très encadrée et nécessite une autorisation. Jacques-Yves Le Toumelin, Annie van de Wiele ou encore Bernard Moitessier ont contribué, par leurs récits, à faire des Galápagos, un haut lieu de la grande croisière. « On peut y goûter la sensation inégalable d'être seul sur une île absolument déserte, dans un paysage extravagant. [...] C'est sans doute un des endroits du monde les plus intéressants, les plus inquiétants, les plus fascinants » raconte Annie van de Wiele (1954, p. 132) qui découvre l'archipel au début des années 1950. Françoise et Bernard Moitessier séjourne six semaines à Barrington, que Françoise qualifie d'« île déserte bénie des dieux » et de « jardin d'éden » (Moitessier de Cazalet, 1999, p. 47).

Désormais, l'escale aux Galápagos est soumise à un permis de navigation qu'il est nécessaire de demander plusieurs mois auparavant. D. Manny et C. Mailhot l'obtiennent après huit mois d'attente et songent avec nostalgie à « ce chapitre de *Cap Horn à la voile* où Bernard Moitessier décrit son séjour aux Galápagos : des mois de bonheur total sans être importuné par personne ... le navigateur belge Patrick Van God a vécu lui aussi, à bord de *Trismus* une escale fantastique au milieu des années 1970. Ce fut sans doute la fin de cette époque bienheureuse où les voiliers circulaient librement dans l'archipel et s'attardaient aussi longtemps qu'ils le désiraient » (Mailhot et Manny, 2002, p. 140). Une fois à terre, la déception continue, la réglementation imposant d'effectuer les visites des îles en groupe, encadrées par un guide. « Cette visite de groupe où nous marchons en file indienne entre deux bandes de poteaux noirs et blancs pour ne pas endommager la flore nous laisse mal à l'aise.

---

<sup>75</sup> <https://www.noonsite.com/place/brazil/offshore-islands-brazil/fernando-de-noronha/related-user-comments/>

L'impression d'être au zoo. [...] Nous arrivons trop tard. Les Galápagos sont devenus un musée sous haute surveillance » (*idem*, p. 143-144).

Comme aux Seychelles, où l'argument écologique fait également monter les prix (Gay, 2004), les Galápagos et Fernando de Noronha tirent une partie importante de leur revenu du tourisme et taxes et règlements permettent d'encadrer cette activité pour en tirer de substantiels profits et sélectionner les visiteurs. Même lorsqu'elles sont situées à l'écart des flux touristiques, les îles désertes deviennent des sanctuaires écologiques qui se ferment les uns après les autres aux vagabonds de la mer. Jacques B. qui navigue depuis une vingtaine d'années en Atlantique dénonce cette emprise écologique. « Les meilleures étapes sont les îlots déserts. Les endroits magiques, de grande liberté, sont les petites îles abandonnées, mais aujourd'hui, les portes en sont fermées. C'est le cas à l'archipel des Abrolhos (Brésil), en Guadeloupe près de Bouillante avec la réserve Cousteau, aux Selvagens (Madère) ou aux Désertas. Avant, il y avait 10 bateaux à Funchal (Madère), dont 8 allaient aux Désertas. Désormais, aux Désertas, il n'y a pas un seul bateau sauf le mien. Il y a des gens qui s'y sont installés. On ne sait à quelle engeance ils appartiennent : chercheurs ? militaires ? Ils nous interdisent de descendre sur la plage, mais ils ne peuvent pas encore nous interdire de mouiller. Lors de mon dernier voyage, j'étais avec mon neveu et ils sont venus nous dire de ne pas descendre du bateau. Nous sommes restés 48 heures à regarder les Désertas, où tout est désormais condamné » (Entretien Jacques B). L'interdiction de débarquer n'est pas toujours respectée. A l'est d'Ushuaia, l'île des Etats a été déclarée « réserve Provinciale écologique, historique et touristique » et depuis la fin des années 1990, son accès est strictement limité. Cette interdiction n'arrête pas Nicole de Kerchove qui, en escale à Ushuaia envisage « d'aller passer un peu de temps à l'île des Etats qui a tout pour plaire : inhabitée et pleine d'animaux, défense de débarquer. Mais on n'a pas besoin de le dire et je ne pense pas que les pingouins bavarderont » (*Le voyage de l'Esquilo*).

Fermer les lieux pour les protéger est un des aspects de l'évolution du monde vu de mer dénoncé par les plaisanciers au long cours. Ils sont également nombreux à regretter que les spécificités propres à chaque lieu s'estompent et que les horizons d'altérité s'éloignent. Certes, le monde offre toujours la possibilité de jouer aux apprentis ethnologues en partant à la découverte de peuplades aux mœurs étranges – cependant, les plaisanciers considèrent que les différentiels d'altérité se réduisent.

Un plaisancier français, dans les années 1950, pouvait se trouver en présence d'un lieu pittoresque avant même d'avoir quitté les côtes françaises. En 1949, c'est le jour du pardon, grande fête religieuse, que Marcel Bardiaux fait escale au Guilvinec « coin de Bretagne resté le plus fidèle aux traditions bigoudennes », – et regrette aussitôt d'être « descendu à terre sans [son] appareil photographique ». Il renonce cependant à retourner le chercher pour ne pas « manquer cette cérémonie annuelle à laquelle [il] n'a encore jamais assisté » (1997, p. 51). Cependant, c'est le franchissement de la frontière espagnole qui marque pour les plaisanciers des années 1950, le début du dépaysement et la rencontre avec l'altérité. En 1952, Annie van de Wiele apprécie l'Espagne « pour son passé si proche, pour sa langue, pour les cent ans de retard qu'elle semble avoir sur le reste de l'Europe » (1954, p. 51) ; quelques années plus tard, c'est à Rosas, à une vingtaine de kilomètres de la frontière française, que Bernard Moitessier « découvre la joie de jouer aux explorateurs dans les petits bistrotts de cette première escale d'Espagne » où « la vie est pour rien en comparaison de la France » (1967, p. 64). Depuis la fin du XX<sup>ème</sup> siècle, l'Espagne ne présente plus, pour les plaisanciers français, ce différentiel d'altérité. François souligne qu'au début des années 1980 « le mode de vie était dépayasant en Espagne. Par exemple, dans les cafés et les restaurants, tout le monde jetait tout par terre et il y avait toujours quelqu'un qui balayait. Il y avait la TV allumée qui passait des émissions de sports ou des corridas. Entre 14 et 18 hs, les commerces étaient fermés. Mais aujourd'hui, tout cela a changé. L'Espagne était un pays différent, plus aujourd'hui. C'est la même chose à Barcelone, à Bonn ou à Lisbonne » (entretien 2008). Désormais, c'est après avoir quitté les côtes européennes que les plaisanciers au long cours ont le sentiment de franchir un horizon d'altérité. C'est le plus souvent en arrivant au Cap vert ou après avoir traversé la Méditerranée que l'impression de changer de monde est ressentie.

Les horizons d'altérité s'éloignent tandis que les différentiels d'altérité entre deux lieux s'amoindrissent. La diffusion du tourisme est dénoncée comme étant responsable de la perte de la spécificité des lieux et donc de leur identité. Une escale dans la région mexicaine du Yucatan, « entièrement consacré au tourisme ne laisse pas voir le vrai Mexique, celui du tiers monde, celui des indiens du Chiapas et des militaires en armes omniprésents » estime Yves et Anna (*Journal de Bord*) et à Ushuaia, où « la rue principale propose au regard des touristes des vitrines de magasins emplies de T-shirts célébrant la *ciudad mas austral del mundo* », l'arrivée d'un paquebot de croisière « finit de briser le mythe de cette ville. Le bout du monde n'est plus ici » (d'Halluin, 2004, p. 222). Les lieux communs analysés par l'équipe MIT

(2002) décrivant les lieux et comportements touristiques sont présents dans les journaux de bord des plaisanciers : les lieux touristiques se caractériseraient par des prix élevés, un accueil peu aimable voire agressif des autochtones et des aménagements dénaturant la beauté du site. A Ténériffe (Canaries), « le mouillage pourrait être sympa si la côte n'était pas polluée par des hôtels, buildings, immeubles, pizzerias, restaurants de toutes nationalités, bars etc. Bref, comme nous l'avions pressenti, nous venons de pénétrer dans le temple dédié au veau d'or du tourisme de masse. Au secours !!! » (Ronan et Lol, *Journal de bord*). Quant à l'île de Cuba, « c'est sympa », estime Yves et Anna « à condition de fuir les endroits touristiques où l'attrait du dollar fait des ravages ». Les plaisanciers recommandent dès lors à leurs lecteurs de découvrir les lieux avant le développement du tourisme – G. Janichon regrette de n'avoir pu se rendre aux Seychelles « qu'il faudrait voir avant que le tourisme ne les ravage comme les Antilles » (Janichon, 1998, p. 301) et dans l'île canarienne de la Gomera, P. Naegels dénonce « de gros projets immobiliers en construction - encore d'horribles promoteurs » et conseille aux lecteurs de son blog « Dépêchez vous d'aller dans cette petite bulle de paradis » (Naegels, *Journal de bord*). Rares sont les plaisanciers qui reconnaissent que le développement du tourisme leur offre des avantages certains (magasins mieux achalandés, distributeurs de billets, cybercafés etc.), l'activité touristique étant en général perçue comme dénaturant les lieux.

### **Savoir itinérer**

Habiter en itinérant autour du monde nécessite d'acquérir et de mobiliser des compétences géographiques spécifiques. Cette question des compétences ou savoir géographique est centrale dans les travaux sur les mobilités contemporaines, et plus généralement dans les recherches sur l'habiter.

Béatrice Collignon définit comme 'savoir géographique' « un ensemble de connaissances qui, mobilisées conjointement, fournissent à ceux qui le produisent une interprétation cohérente de l'œcoumène ou d'une partie de celui-ci » (1996, p. 9). Ces connaissances nous permettent d'habiter au mieux le monde, le savoir géographique permettant de « se situer dans un lieu, en évaluer le fonctionnement, les usages et, essentiellement donc, les modalités des relations humaines. Un système de repères en somme » (Lazarotti, 2001 p.268).

Désormais, et ce depuis le début des années 2000, les savoirs géographiques sont assimilés à un capital. J. Levy propose de nommer capital spatial « l'ensemble des ressources accumulées

par un acteur, lui permettant de tirer avantage, en fonction de sa stratégie, de l'usage de la dimension spatiale de la société » (2003 a, p.124). Ce capital, au même titre que le capital économique, comprend « un patrimoine et des compétences. Un patrimoine de lieux, de territoires, de réseaux 'appropriés' d'une manière ou d'une autre et une compétence pour les gérer ou pour en 'acquérir' d'autres » (*idem* p.125). Dans sa thèse sur les migrants marocains, Giorgia Ceriani (2005) utilise le terme de capital mobilitaire et Lucie Baudoin propose la notion de capital géographique qui « semble comprendre, en plus du capital spatial une approche irrationnelle, sensible des rapports à l'espace » (cité par Lazzarotti, 2006 a, p.196). C'est également cette expression de capital géographique qu'O. Lazzarotti retient pour désigner « l'ensemble des savoirs géographiques dont chaque homme dispose et qui le singularise comme habitant » (*idem*, p. 196). Le terme de capital géographique est préférable à celui de capital spatial car « ce n'est pas l'espace qui situe la science géographique, mais l'espace habité, c'est-à-dire l'espace géographiquement informé qui est celui des habitants. En outre, cet ordonnancement des savoirs géographiques, dont chaque habitant dispose, réfléchit finalement l'un des traits de la part géographique de son identité » (*idem*, p.197). C'est également ce terme de capital géographique que nous retiendrons pour analyser le savoir géographique, mobilisé et accumulé lors d'un grand voyage en voilier dans la mesure où, comme le souligne O. Lazzarotti, il permet de placer au centre non pas l'espace mais l'habitant et ses manières d'habiter, de se représenter et de pratiquer les lieux. Le capital géographique s'acquiert par l'expérience personnelle enrichie par de multiples sources d'information, guides touristiques, sites internet, presse, œuvres de fiction etc. Il permet de déployer un savoir habiter qui inclut connaissances et compétences ou savoir-faire. « Pratiquer des villes contribue à la connaissance de la ville et facilite l'exploration de nouvelles villes » (Levy, 2003 a, p.126). Le capital géographique facilite la mobilité, c'est-à-dire la capacité à choisir un lieu en fonction des besoins ou désirs du moment, et à s'y adapter, à se familiariser peu à peu avec les éléments inconnus composant le lieu étranger, tels que la langue, la cuisine, les transports etc. Habitants polytopiques, les plaisanciers au long cours font fructifier leur capital géographique et l'enrichissent au cours de leur itinérance.

Les compétences spatiales mobilisées par un plaisancier au long cours sont multiples : outre la maîtrise de la navigation à voile, analysée dans un prochain chapitre, l'habitant itinérant doit accumuler des informations sur les lieux concernant, par exemple, les législations en vigueur pour entrer et résider dans un pays étranger ou encore les possibilités offertes par l'escale en

termes d'activités récréatives ou d'équipements et infrastructures utiles à l'itinérance. En escale, le plaisancier itinérant habite en étranger et se confronte à l'altérité. Comme nous l'avons vu précédemment, il doit se familiariser avec ces lieux inconnus et « ajuster son savoir au nouveau monde, s'ajuster à un espace et à un temps qui n'étaient pas les siens » (Besse, 2013, p. 216)

Savoir itinérer, cela ne signifie pas seulement habiter temporairement de multiples lieux d'escale mais également cheminer en permanence d'un lieu à un autre, savoir quitter l'escale pour rester en mouvement. Ce qui fonde la spécificité du savoir itinérer est tout autant la fréquentation de lieux multiples, connus et inconnus, que la capacité à rester en mouvement.

Pour durer dans la mobilité, il est nécessaire de quitter l'escale et de continuer à se projeter dans l'itinérance. Beaucoup de plaisanciers soulignent que lever l'ancre n'est pas aisé car le désir est fort de rester encore pour continuer de découvrir la région ou partager du temps avec les nouveaux amis. « Les escales sont nos points faibles : nous ne savons pas repartir à la date prévue » explique Bernard Moitessier (1967, p.111). Gérard Janichon abonde dans le même sens : « plus une escale dure, plus elle durera. [...] Chaque départ est une victoire de liberté qu'on ne doit à personne » (1998, p. 306). Les raisons invoquées pour retarder le départ sont la nécessité d'attendre de meilleures conditions météo, le désir de passer encore du temps avec les amis rencontrés sur place ainsi que, parfois, la crainte de reprendre la mer. La circumnavigatrice Dominique Mauny explique que « les nuits qui précèdent les longues traversées [la] plongent au cœur d'une vague angoisse » (Mailhot et Manny, 2003, p. 254). Pour faciliter le grand départ, quelques-uns le simulent ... et vont s'installer dans la baie d'à côté, le temps de peaufiner leurs derniers préparatifs à l'abri des tentations et des attaches de toutes sortes.

Certaines escales parfois s'éternisent, l'équipage ne trouvant plus l'énergie de reprendre la mer ni le désir de voyager. La grande croisière s'achève alors, le plus souvent dans un port tropical d'où voiliers et équipages ne repartent pas. Ces ports sont pour l'essentiel situés aux Antilles et en Polynésie ainsi que dans l'Atlantique nord, à Madère ou aux Canaries, premières escales accessibles après une première et parfois dernière grande navigation hauturière. Les plaisanciers itinérants portent un jugement négatif sur ceux qui ne reprennent pas le chemin. A Funchal (Madère), Pierre Decaix a pour voisin de ponton un « bateau sangsue-épave de tourdumondistes épuisés par cette première et peut être dernière partie du



voyage ». En Martinique, « beaucoup de bateaux pourrissent là, en même temps que leurs propriétaires, le rhum aidant » note Gallez (*journal de bord*). Damien Babinet décrit à Placienza (Belize) « l'étonnante micro société échouée là, comme Christian, l'artiste peintre français vivant sur son bateau dont il n'arrive plus à lever l'ancre » (*Le journal de Piffoël*). Ces itinérances avortées effraient et la rencontre avec ces équipages constitue une motivation forte pour continuer son chemin.

Durer dans la mobilité suppose de savoir quitter une escale appréciée pour aller ailleurs, ce qui suppose d'avoir un itinéraire. Même si l'itinéraire envisagé n'est pas suivi à la lettre, il fait office de projet c'est-à-dire de moteur. La capacité à se projeter dans le futur en établissant un programme est une composante importante de la compétence mobilitaire. C'est la capacité à se projeter et à construire un itinéraire qui permet de rester mobile. Gérard Janichon estime que sans itinéraire « la motivation est cassée, à force de vivre sans objectif, on se laisse enliser en ne sachant plus au juste ce qu'on recherche et si on recherche vraiment quelque chose. [...] Pas ma faute, mais la terre est ronde. Je le regrette un peu car il serait réellement possible de partir sans itinéraire si l'on pouvait se laisser croquer par l'horizon » (Janichon 1998, p. 42).

Pour habiter en itinérant, le plaisancier doit se projeter dans l'avenir et habiter par l'imagination les futures escales ... tout en sachant que ces projets sont susceptibles d'évoluer et que l'itinéraire envisagé n'est que prévisionnel (cf. chapitre 1.3). Dès lors, il est difficile de savoir avec exactitude où on sera dans les prochains mois, et cette incertitude génère des angoisses. Aux Canaries, Lona, partie du Danemark deux ans auparavant m'explique que « la mobilité est difficile à vivre d'un point de vue psychologique. On change de plan tout le temps, il faut s'adapter en permanence. J'aimerais savoir où je serai dans deux ans, je donnerais beaucoup d'argent pour cela » (entretien, 2008).

Le choix de l'itinérance maritime n'est pas toujours facile à vivre et les plaisanciers connaissent parfois des moments de doute et remettent en cause leur choix d'un habiter itinérant. Ces interrogations effleurent peu les plaisanciers partis durant un ou deux ans ni ceux qui, ayant conservé un logement à terre, alternent entre vie sur le bateau et à terre. En revanche, le choix de l'habiter en mer n'est pas toujours facile à assumer lorsque l'itinérance se déroule sur plusieurs années. La vie en mer n'est en rien comparable à de longues vacances et, au bout de quelques années d'itinérance maritime, les plaisanciers sont nombreux à

exprimer un sentiment de fatigue. Aux Fidji, Claire reconnaît que « la fatigue accumulée engendre chez moi un sentiment d'inutilité qui fait que je n'ai plus le cœur au voyage, ni aux nouvelles rencontres, ni aux déplacements ... j'ai envie de stabilité et de repos. (Lavoie, *Journal de bord*). A Madagascar, Carl Mailhot ressent une même fatigue, « une fatigue qui s'accumule depuis quatre ans, une vieille fatigue qu'aucune escale si longue et reposante soit-elle n'arrive à éliminer » (2003, p.194). Cette fatigue, engendrée par les longues navigations, les départs répétés, l'éducation et la surveillance de quatre jeunes enfants, l'entretien du bateau etc, ne disparaîtra qu'en retrouvant « la vie entre quatre murs ». Le vrai repos estime C. Mailhot « est parmi notre monde, dans une espèce d'univers clos dont nous avons besoin après un certain temps » (*idem*). « L'escale du Doute » c'est ainsi qu'Annie van de Wiele qualifie l'escale à Suva (Fidji), après déjà trois ans de navigation. « A mi-chemin du tour, nous eûmes une période de profond découragement. Brusquement tout semblait aller mal. Nous étions en retard et en course contre la mauvaise saison. Nous étions fatigués. Nous étions de mauvaise humeur » (van de Wiele, 1954, p. 198). Annie et Louis van de Wiele décident alors de rejoindre la Nouvelle-Zélande pour y passer un an. Une fois cette décision prise, le « baromètre de l'humeur remonta d'un bon cran », le capitaine retrouve de l'énergie et ... décide de s'en tenir au projet initial, à savoir le tour du monde, et renonce à l'escale prolongée en Nouvelle-Zélande.

Pour durer dans l'itinérance, les plaisanciers s'aménagent des pauses et alternent entre lieux familiers et étrangers. A l'échelle du voyage, ils jouent sur la disparité des lieux du monde, et aux escales dédiées à la découverte succèdent des escales dans des lieux familiers, où les plaisanciers retrouvent des éléments connus, de la langue aux produits alimentaires. A Rodrigues, les Maheu apprécient de se retrouver en terre francophone : « après un an de baragouinage english, quel plaisir », notent-ils dans leur journal de bord. L'équipage québécois de la *V'limeuse* goûte son arrivée à Sidney, car « après deux ans à bourlinguer d'une île à l'autre, l'arrivée en Australie était attendue. [Ce sont] les retrouvailles avec ce type de sociétés dont nous, nord-américains, sommes issus » (Mailhot et Manny, 2002, p. 296). Les plaisanciers nord-américains ou européens retrouvent avec plaisir un climat tempéré après un séjour prolongé sous les tropiques et pour les circumnavigateurs, l'arrivée en Australie ou en Nouvelle Zélande est appréciée. « Après deux ans et demi sous les tropiques, il est très agréable de retrouver un climat plus frais » écrit Guy Lavoie à son arrivée en Australie (*Journal de bord*). L'escale en Nouvelle Zélande est recommandée par les journalistes du magazine *Voiles et voiliers* : « Après des mois d'îles, de corail et de cocotiers, je conseillerai

vivement d'aller d'abord en Nouvelle-Zélande pour retrouver la civilisation, pour changer de rythme et donner au voyage une variété qui finit par lui manquer à cause du manque d'alternance des saisons » (Gourmelen et Vibart, 1998, p.96).

La pause terrestre, qui permet de se reposer de l'itinérance et de la confrontation sans cesse renouvelée à l'altérité et à la nouveauté, s'avère parfois nécessaire pour poursuivre son voyage. Cet arrêt temporaire de l'itinérance s'effectue soit sur le chemin, soit en retournant au port d'attache. Quelques rares plaisanciers vacanciers, partis pour 3 à 5 ans, décident d'interrompre leur périple quelques semaines pour retourner chez eux et retrouver un univers familial. Durant 5 ans (1999-2004), le couple Lavoie-Roberge fait un tour du monde avec leurs deux enfants. A deux reprises, ils retournent au Québec : une première fois durant un mois et demi après un an de voyage et une seconde fois durant quatre mois et demi après trois ans de navigation. Pour Claire Roberge, cette pause dans le voyage, ce retour vers des lieux familiers fonctionne comme un reconstituant. Arrivée au Québec, elle note dans son journal : « je me sens comme un oiseau migrateur qui vient chercher la chaleur dans nos contrées. Quel réconfort de se reconnaître à travers les gens que je croise, à travers les paysages que je connais. Comme j'en avais besoin » (Lavoie, *Journal de bord*).

Les retours ponctuels à une vie terrestre, dans le lieu de départ ou dans des lieux découverts au cours du voyage, sont régulièrement pratiqués par les plaisanciers itinérants plus de dix ans qui parfois ressentent le besoin, à un moment de leur pérégrination, de posséder un logement à terre. Joan de Kat a mis pied à terre quelques années en Polynésie et Tim et Pauline Carr ont vécu plusieurs années à Grytviken, en Géorgie du sud, île dont ils étaient les seuls résidents permanents. Après avoir navigué en solitaire durant cinq ans, Bernard Moitessier repart avec son épouse Françoise en octobre 1963. Avant de larguer les amarres pour quelques années, ils ont « acheté un bout de terrain dans le midi ... pour avoir un coin vraiment à nous, où planter notre tente par la suite... » (Moitessier, 1967, p. 62). Au cours de sa vie de vagabond des mers du sud, Moitessier aura d'autres maisons à terre notamment en Polynésie, d'abord à Ahé entre 1975 et 1978 puis à Raiatea. Les Meffre ont vécu sur leur voilier une trentaine d'années, de 1978 à 2005. A deux reprises, ils ont acheté un pied à terre en Tasmanie, le premier, acquis à la fin des années 1980 est revendu pour permettre la construction d'un nouveau voilier, le second bien est acheté en 2001. Jérôme Poncet découvre les terres du grand sud durant son tour du monde à bord de *Damien* (1969-1973). Trois ans plus tard, il y retourne à bord de *Damien II* puis achète en 1987 une île aux Malouines : il vit désormais entre sa ferme aux

Malouines et son navire, *Golden Fleece* à bord duquel il mène des expéditions scientifiques dans les terres et mers australes et antarctiques.

L'habiter en mer est-il plus facile à vivre lorsque les plaisanciers qui itinèrent plus de dix ans ont un « chez eux » à terre ? La réponse à cette question varie essentiellement selon l'âge de ces navigateurs. Le couple van de Wiele a une trentaine d'années lorsqu'il effectue dans les années 1950 un tour du monde. Lors de la traversée entre le Cap et Sainte Hélène, Annie et Louis van de Wiele discutent « avec passion de l'aménagement de l'hypothétique maison que nous ferions construire si nous avions un jour l'envie et les moyens d'habiter une maison ». Cependant, souligne Annie van de Wiele, il ne s'agit que de « discuter pour l'amour de la discussion car l'idée même de vivre à terre nous paraît insensée » (1954, p. 277). Christine et Florence qui vivent sur leur bateau depuis 2005 ressentent depuis peu le besoin d'avoir un ancrage à terre tout en continuant à voyager en bateau, et expliquent cela par leur âge : « On a maintenant près de 40 ans, on a envie d'avoir quelque chose à terre. D'autant plus que nous avons en France notre famille, des parents âgés » (entretien Las Palmas, 2008). D'autres plaisanciers résidents ne possédant que leur bateau nous ont dit envisager d'acquiescer à plus ou moins long terme un pied à terre. L'important est parfois moins d'avoir un habitat terrestre qu'un lieu fixe où se poser. Michel, qui a effectué plusieurs grandes croisières tout en disposant d'un appartement à Rennes, souligne que « cela représente une sécurité ». Cependant, poursuit-il, « je ne suis pas spécialement attaché à Rennes. C'est là que j'ai la possibilité d'aller et c'est important. Je pourrais vivre sans appartement si le bateau était dans un lieu sûr et fixe, dans la rivière de Guisseny (Nord Finistère) par exemple. Je veux bien y finir mes jours. Ce qui remplacerait la sécurité de l'appartement, c'est que le bateau soit dans un lieu sûr, connu, et fixe » (entretien Puerto de Mogan, 2008).

Avoir à sa disposition un lieu fixe à terre permet d'envisager plus sereinement l'itinérance, notamment lorsque celle-ci se déroule sur plusieurs années. Ce lieu fixe fonctionne comme un havre – un refuge, un lieu où se poser pour se reposer. Avoir une adresse permet également d'exister aux yeux des institutions étatiques. L'habitant itinérant a certes un domicile, mais il n'est pas fixe ... et dès lors, un certain nombre d'administrations ne le considère pas comme domicile. Lors de leur grande croisière, les Biquets souhaitent sillonner pendant un an les Etats-Unis en camping-car ... mais ils n'obtiennent qu'un visa de 6 mois, le consulat américain refusant de leur délivrer une autorisation de séjour plus longue, sous prétexte qu'ils ne disposent pas de domicile fixe. Bénéficiaire de prestations sociales avec pour seule adresse un voilier itinérant tient également de la gageure. Aux Antilles, un couple français voyageant

avec ses deux enfants a eu le plus grand mal à bénéficier des allocations familiales car « le bateau ne suffisait pas pour justifier d'une adresse et permettre d'ouvrir des droits sociaux » (cité par Brulé-Josso, 2010, p. 190). Après un premier grand voyage de dix ans, ce couple envisage de repartir ... à condition de disposer d'un pied à terre. Avoir une adresse, c'est, souligne Jean-Marc Besse « faire partie d'une géographie objective, qui est celle de l'Etat ou de l'administration territoriale [...] L'adresse est une trace sociale, le signe d'une appartenance à un espace et un temps administrés » (2013, p.176 et 178) ... or l'Etat s'accommode mal des habitants itinérants dont la mobilité lui échappe et qu'il ne peut dès lors contrôler.

Ce qui, pour les plaisanciers au long cours, est souvent considéré comme étant le plus difficile à vivre est d'être loin de ses proches, d'autant plus que l'itinérance ne facilite pas les contacts réguliers. En croisière depuis trois ans, Florence souligne que « rien ne me manque, sauf la famille de temps en temps » (entretien Las Palmas, 2008). L'existence ou non de proches à terre influe sur le départ : Jacqueline a accepté de partir car sa mère venait de décéder. Dès lors, explique-t-elle « je n'avais plus cette attache qui m'aurait sûrement retenue à terre » (entretien). Le tracé de l'itinéraire ainsi que les choix des escales répondent au désir de rester proche de la famille et des amis résidants dans le lieu de départ. L'itinéraire de la grande croisière est établi de façon à pouvoir rentrer en France facilement et à un coût abordable. Annie et Michel naviguent depuis une vingtaine d'années ; ils tracent leur sillage en Méditerranée et en Atlantique et n'envisagent pas de passer le canal de Panama : « On est lent dans nos voyages. Le Pacifique, certains le font en cinq ans, mais je sais qu'on n'y arrivera pas. Or je veux pouvoir rentrer voir ma mère, ma sœur, mon fils » explique Annie (entretien, 2008). Après le décès de parents, Patrick Naegels et son épouse, alors en escale au Brésil, renoncent à faire le tour du monde qu'ils avaient initialement prévu, pour ne pas s'éloigner trop de leurs proches : « il y a certaines valeurs auxquelles nous tenons : une présence de proximité pour les parents âgés, ne pas laisser à ceux qui restent à terre – frère ou sœur -, les tâches à accomplir alors que nous nous promenons sous les tropiques pendant quelques années. Une fois passé dans le Pacifique, il serait difficile de revenir régulièrement en Europe. De plus, la marche arrière est impossible, il faut faire le tour » (Naegels, *Journal de bord*). C'est donc en Atlantique que les Naegels poursuivent leur navigation.

Pour la très grande majorité des plaisanciers au long cours, habiter en itinérant autour du monde n'est concevable que si des dispositifs permettent de rester en contact avec les

proches. Si, aujourd'hui, les nouvelles technologies de la communication – skipe ou mail via internet – permettent des échanges réguliers avec les siens, cela n'a pas toujours été le cas, les communications téléphoniques étant onéreuses et les services postaux pas toujours fiables.

Avant la généralisation des courriers électroniques, les plaisanciers pouvaient recevoir du courrier en poste restante, ainsi qu'au port de plaisance ou au yacht club local ... mais les lettres n'étaient pas toujours remises à leur destinataire. « Il suffit d'avoir été dans n'importe quel yacht-club, d'y avoir vu traîner des lettres vieilles de plusieurs mois, pour savoir que ce n'est pas forcément facile » raconte Michka dans son ouvrage *Le grand départ et la vie sur l'eau*, publié en 1977. La poste restante n'offre pas toujours plus de garanties : au Mexique, explique Michka, « la poste restante ne garde une missive que dix jours avant de la renvoyer à l'expéditeur » (1977, p. 117). Ne pas recevoir tout ou partie de son courrier est une source d'inquiétude pour les plaisanciers : « J'ai toujours la hantise qu'une lettre importante ne se perde et on se sent aussi privé des nouvelles de la famille et des amis ... ce sont les inconvénients de notre vie de vagabonds marins » écrit Alain Poiraud, alors qu'il attend, en 1995, son courrier adressé en poste restante dans un port crétois (*Journal de bord*).

C'est évidemment en mer que les communications avec la terre peuvent être complexes. La moindre panne de radio peut susciter de l'inquiétude, à bord mais aussi chez les proches restés à terre. « Nous sommes inquiètes de l'anxiété de nos proches en France car le standard C ne marche pas » écrit Michelle Demai dans son journal de bord. Dans les années 1970, les Damiens font le choix de ne pas embarquer de radio « car c'est une source intarissable de quiproquos (il suffit d'une panne de batterie pour alarmer la planète entière !) » (Janichon, 1998, p.498). De même, Bernard Moitessier refuse d'embarquer un poste émetteur lorsqu'il appareille pour un tour du monde en 1968 et préfère son « bon vieux lance-pierres à 100 ou 150 kilos de matériel radio » (Moitessier, 1986, p.12). Cela lui permet d'envoyer des messages sur le pont des navires qu'il croise ... ce qui nécessite de s'en rapprocher au maximum et de risquer la collision. Par ailleurs, Moitessier a hissé en permanence les pavillons M.I.K signifiant, à l'époque « prière de signaler ma position au Lloyd's<sup>76</sup> » (*idem*, p.26).

---

<sup>76</sup> La Lloyd's, basée à Londres est une compagnie d'assurance spécialisée dans le domaine maritime.

Désormais, le plaisancier itinérant est connecté et maîtrise les technologies numériques de communication. Ces outils permettent aux individus mobiles d'entretenir « une forme de présence continue malgré la distance, changeant ainsi le vécu de la mobilité » (Ceriani, 2005, p.239) et facilitent l'itinérance. « Le net est vraiment un moyen fabuleux pour rester en contact » estime Loïc Gausson (*Journal de bord*) et l'absence de connexion internet est ressentie comme un vide. « L'ordinateur me manque » témoigne Claire Lavoie, en escale à Nouméa où la connexion est momentanément interrompue. « C'est incroyable comme il a pris une place importante dans notre quotidien, mais surtout pour notre bien-être. Il est tellement agréable de pouvoir communiquer facilement avec les gens que j'aime et de pouvoir écrire dans le confort et le calme du bateau » (Lavoie, *Journal de bord*).

Messageries électroniques ou réseaux sociaux ne sauraient cependant remplacer la présence physique des proches et les plaisanciers au long cours accueillent à bord famille et amis ou interrompent un temps leur itinérance pour retourner dans leur lieu de départ. Ces retours ponctuels sont pratiqués par les plaisanciers naviguant depuis plusieurs années et ont lieu durant les périodes propices aux retrouvailles familiales, Noël, vacances d'été ou naissance de petits enfants etc. Ce qui rattache les plaisanciers à leur lieu d'origine et justifie d'interrompre temporairement l'itinérance, ce sont en premier lieu les liens avec les autres. Alors qu'ils sont au Kenya, Anyvonne et Gérard décident de passer quelques semaines en métropole « pour aller faire la connaissance des derniers arrivés dans la famille » (*Journal de bord*). Les retrouvailles se font également à bord et il est courant que familles et amis viennent passer leurs vacances sur le voilier. L'accueil de « terriens » en itinérance maritime suppose que ces derniers s'adaptent à la logique du déplacement en voilier et notamment à l'impossibilité de prévoir avec exactitude le jour d'arrivée dans un port. Dès lors, Michka conseille aux plaisanciers : « Ne commettez pas l'erreur de prévoir l'imprévisible. Ne donnez surtout pas [à vos amis] rendez-vous d'avance en un lieu précis. Vous serez probablement empêchés, retardés ou détournés » (1977, p.118). Aller rendre visite à un voilier itinérant suppose donc que les invités se montrent flexibles sur les dates et lieux du séjour à bord.

Habiter en mer nécessite de disposer d'un capital géographique et de mobiliser des compétences mobilitaires, certaines étant spécifiques à l'itinérance. Les plaisanciers savent se déplacer, choisir leurs escales en fonction de leurs besoins et envies, se confronter à l'altérité ... et surtout être en chemin.

## **Conclusion partie II**

### **Les rythmes de l'habiter en mer**

En itinérant autour du monde, les plaisanciers habitent temporairement de nombreux lieux. Et ces lieux, les plaisanciers les habitent de manière singulière. D'un port à l'autre, le quotidien des plaisanciers au long cours est spécifique, la durée des escales, les pratiques dominantes ou encore les liens tissés avec le lieu variant selon les lieux. Cette succession de quotidiennetés différenciées selon les lieux peut s'appréhender à travers la notion de rythme.

Le rythme, défini comme « la scansion et la cadence des spatialités » (Lussault, 2014 b, p.74) permet de saisir d'un même mouvement temporalité et spatialité : proposant « une nouvelle lecture de l'articulation entre espace et temps » la notion de rythme « permet 'l'expression des deux en un' ». (Drevon G et al. 2018, p. 2). Le rythme des habitants s'exprime dans les régularités mais également dans les ruptures et les passages car « ce qui intéresse le rythme, ce ne sont pas les similitudes, mais les différences » (Bureau, 1992, p. 134). Une approche par le rythme intègre également ce qui succède à une rupture, c'est-à-dire aux nouvelles quotidiennetés qui s'instaurent après le changement. S'intéresser au rythme de l'habiter « met en évidence les tensions [...] entre *répétition* (Deleuze 1972) et *innovation*, besoin de stabilité et besoin de perturbation » (Drevon G. et al., 2018, p. 3).

La notion de rythme est utilisée en géographie pour aborder les fonctionnements des espaces, notamment métropolitains. Maie Gérardot définit le « rythme en géographie comme la façon dont un phénomène donné organise ou désorganise un lieu, la création d'agencements spatiaux et temporels spécifiques » (2007) et dans sa thèse, elle analyse les rythmes urbains créés par le tourisme à partir de l'exemple parisien<sup>77</sup>.

Le rythme permet également d'appréhender les manières d'habiter des individus. Le « croisement et l'agrégation » de deux rythmes « ceux de la société, ceux de l'individu, contribuent à donner leurs caractères à bien des expériences sociales des acteurs : qu'on songe aux pratiques de travail, ou encore à celles de loisirs, où les articulations des temporalités sont flagrantes » (Lussault, 2003, p. 901). En habitant en mer, les plaisanciers souhaitent échapper à ce rythme imposé par la société et pouvoir choisir le rythme qui leur convient.

---

<sup>77</sup> M. Gerardot, 2009, *Tourisme, métropole, métropolisation et métropolitaine. L'exemple de Paris*, Doctorat de géographie sous la direction de R. Knafou, Université Paris VII.



Une des principales motivations des plaisanciers au long cours est d'habiter à leur rythme, de disposer de leur temps sans être contraint par des rythmes collectifs, induits par le travail ou la scolarisation des enfants. Ce qu'ils recherchent, c'est ne pas tant d'avoir du temps que de disposer du « juste temps pour ... » selon l'expression de T. Paquot. En effet, « chaque activité nécessite une temporalité adaptée à sa réalisation en accord avec celle ou celui qui l'exerce. Ce juste temps est variable, il dépend d'innombrables facteurs liés aux humains et ne peut être indiqué comme norme » (Paquot, 2014, p. 32). C'est pour être en famille ou pratiquer des activités récréatives que les plaisanciers souhaitent ce juste temps. Disposer de temps à soi est une rupture qui instaure un rythme différent entre la vie à terre, avant le voyage, et l'habiter en mer. « Nous sommes beaucoup plus riches de temps, de sérénité, de disponibilité qu'avant » constate un couple parti naviguer en Atlantique durant deux ans (Montbron, *Journal de bord*) tandis que Ronan et Lol apprécient également ce luxe offert par la vie de bateau : « pas d'échéance obligatoire à court terme, pas d'avion à attraper impérativement, pas de contrainte. Dans une large mesure, nous ne sommes plus tributaires du temps » (*Journal de bord*). Et pourtant, les plaisanciers subissent d'autres rythmes, tout aussi contraignants, mais qui ne sont pas perçus comme tels. Bien au contraire, adapter ses navigations au « rythme de la nature », élaborer un itinéraire en fonction des vents et courants dominants, est une marque de distinction témoignant du savoir naviguer du plaisancier.

Le rythme du voyage lui-même est marqué par deux types de ruptures, l'alternance entre terre et mer et l'itinérance d'escale en escale. Dans un mouvement sans cesse renouvelé, l'habitant itinérant quitte lieux et visages devenus familiers pour découvrir des lieux étrangers et leurs nouveaux habitants. D'un port à l'autre, des basculements s'opèrent, du connu à l'inconnu, de la familiarité à l'altérité. Chacune des escales a par ailleurs ses spécificités et la durée du séjour à terre, ainsi que les pratiques qu'on y déroule ou encore les liens créés avec les autres, impriment à ces pauses terrestres un rythme spécifique.

Entre mer et terre, la différence des rythmes est encore plus sensible. En quittant la terre, le plaisancier doit se réhabituer au mouvement du bateau et à la solitude et en arrivant dans un port, il doit se réaccoutumer au bruit, aux autres ainsi qu'à habiter un environnement fixe. Le passage d'un habitat maritime à un habitat terrestre se traduit physiquement sous la forme du mal de terre ou de mer, qui se manifeste par un sentiment de fatigue, accompagné de nausées et de vertige, qui s'estompe au fur et à mesure que le corps s'habitue à son nouvel environnement. « Chaque fois que je reprends la mer, il me faut traverser une période de réadaptation qui n'a rien à voir avec l'état de la mer » souligne Marcel Bardiaux (1998, p.

236) ... mais lorsque, de marin, il redevient terrien après une longue navigation « un certain temps de réadaptation » lui est nécessaire pour se réaccoutumer à « ce calme étrange après [plusieurs] jours de brassage désordonné » (1997, p. 187). Quitter la terre pour la mer – ou l'inverse - suppose également de passer de la solitude de la haute mer à l'animation de la terre et à la cohabitation avec les autres. Nombreux sont les plaisanciers qui éprouvent le besoin d'aménager des sas pour que la rupture entre environnement maritime et terrestre ne soit pas trop brutale. Après une transatlantique avec sa fille comme seule équipière, Nicole de Kerchove s'arrête 24 heures à Buzios (Brésil), pour effectuer un « palier de décompression entre nos 24 jours de traversée en intimité et Rio où nous relâcherons en plein centre ville » (*Le voyage de l'Esquilo*). A son arrivée en Argentine, Louis Bernicot refuse une invitation à diner car il « recule devant la perspective de reprendre si tôt le contact de la société » (2002, p. 44) mais en quittant Tahiti il souligne « combien pénibles sont les moments qui suivent les départs. Serait-ce donc qu'après chaque reprise de contact avec mes semblables, une nouvelle adaptation s'imposerait dans mes dispositions à l'égard de la solitude ? » (*idem*, p.95).

De port en port et entre terre et mer, la grande croisière est rythmée par ces ruptures et temps d'adaptation durant lesquels l'habitant apprend à connaître son nouvel environnement, qui, petit à petit, lui devient - ou re devient - familier. Habiter en mer, c'est s'adapter aux nouveaux lieux découverts lors des escales et y prendre temporairement place, c'est également changer d'environnement et faire de l'océan un lieu de vie.

**TROISIEME PARTIE**  
**HABITER LE LARGE**

Habiter un voilier et naviguer au large est au cœur de la démarche des plaisanciers au long cours même si c'est à terre, en escales, et non en mer qu'ils résident le plus souvent. Lors de sa circumnavigation en solitaire, qui dura trois ans, le Toumelin comptabilisa un jour de navigation pour deux jours d'escales et l'équipage de *Damien* habite un an et demi en mer pour trois ans à terre.

En mer, les déplacements se caractérisent par leur lenteur. La vitesse du voilier dépend des conditions météorologiques ainsi que de sa taille. Une bonne moyenne sur un voilier d'une dizaine de mètres, c'est six à sept nœuds (douze à quatorze km) de l'heure quand il y a du vent, soit cent-vingt milles (deux-cent-vingt km) en vingt-quatre heures. Lors d'un tour du monde, c'est dans le Pacifique que les distances entre deux escales sont les plus importantes. Trois mille huit cent milles nautiques séparent Panama des Marquises. Si le plaisancier fait une escale aux Galápagos, il lui faudra encore parcourir trois mille milles pour atteindre les Marquises. Il faut compter environ un mois de mer pour traverser le Pacifique : les Lavoie ou le navigateur solitaire Damien Babinet mettent vingt-huit jours pour se rendre de Panama à Fatu Hiva, Alain Gerbault navigue sur ce même parcours durant trente-sept jours.

Les distances sont à peine moindres en ce qui concerne les traversées de l'Atlantique, plus souvent pratiquées par les plaisanciers au long cours que les trans-pacifiques : deux mille huit cent milles séparent Las Palmas aux Canaries de la Martinique. Au départ du Cap Vert, le plaisancier devra naviguer durant deux mille cinq cent milles pour atteindre Fort de France et mille six cent milles avant d'arriver à Recife, au Brésil. La durée de la transatlantique est très variable selon les navigateurs : dix-neuf jours du Cap Vert à Salvador de Bahia pour B. d'Halluin et son équipage, dix-sept jours de Gambie à Bahia pour les Biquets. Pour se rendre des Canaries à la Martinique, Bernard Moitessier met trente jours alors que cette navigation dure 23 jours pour les van de Wiele.

En moyenne, lors d'un tour du monde, les traversées océaniques prennent de trois à cinq semaines. Lorsque les plaisanciers s'éloignent des routes principales de grande croisière, le temps en mer peut s'allonger : alors qu'ils sont à Tahiti, Bernard et Françoise Moitessier décident de rentrer en Europe par le cap Horn et entament alors une navigation de 126 jours avant d'atteindre la côte espagnole.

Durant ces quelques semaines passées au large, les plaisanciers habitent, grâce à leur voilier, l'espace maritime, milieu qui conditionne leurs pratiques et manières de faire. Cet habiter, qui s'inscrit dans un environnement spécifique et nécessite un mode de vie autarcique, est très différent d'un habiter terrestre. Si la plupart des pratiques sont semblables - à terre ou en mer,

les hommes se nourrissent, dorment, ou se divertissent- les manières de faire sont largement déterminées par l'environnement marin. Habiter en mer, c'est vivre en permanence sur un support mouvant et dans un milieu risqué où les plaisanciers ne peuvent compter que sur eux-mêmes. Mais habiter en mer, c'est également se recréer son univers, loin de toute influence extérieure, le voilier devenant une bulle protectrice abritant la cellule familiale.

## HABITER UN VOILIER

Le voilier a une double fonction : c'est tout à la fois un espace domestique c'est-à-dire un espace de vie pour les plaisanciers, à terre comme en mer et un moyen de transport, permettant d'itinérer en toute autonomie autour du monde. Le voilier ne peut pour autant être réduit à une maison ou un moyen de transport terrestre. « Refuge et partance confondus », (Hamon, 1997, p. 81) le voilier est également un compagnon de voyage qui permet aux rêves de s'accomplir et une enveloppe protectrice où se retrouver, seul ou en famille.

Roland Barthes dans ses *Mythologies* opère une distinction entre le *Nautilus* et le *Bateau ivre*. Dans la littérature, écrit-il, les navires de légende ou de fiction, représentés dans ce texte par le *Nautilus*, sont essentiellement « chiffre de la clôture. Le goût du navire est toujours joie de s'enfermer parfaitement » (Barthes, 1957, p. 82). Et dans cet espace « absolument fini », l'homme « 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.) » (*idem*). Barthes considère qu'il n'y a « qu'un moyen d'exorciser la nature possessive de l'homme sur le bateau, c'est de supprimer l'homme et de laisser le navire seul : alors le bateau cesse d'être boîte, habitat, objet possédé ; il devient œil voyageur, frôleur d'infinis : il produit sans cesse des départs » (*idem*). Et si le *Nautilus* de Jules Verne témoigne d'abord « d'un enfermement chéri », le *Bateau ivre* symbolise les partances.

Le voilier cependant ne peut se résumer à un huis clos et, à travers le choix d'habiter en voilier, s'expriment d'abord les rêves de départs et d'ailleurs. « Le navire, c'est l'hétérotopie par excellence » affirme Michel Foucault (1984). « Livré à l'infini de la mer », le bateau a été « pour notre civilisation depuis le XVI<sup>ème</sup> siècle jusqu'à nos jours, [...] la plus grande réserve d'imagination » (*idem*). Et le philosophe considère que « dans les civilisations sans bateaux les rêves se tarissent, l'espionnage y remplace l'aventure, et la police, les corsaires ».

Habiter cette « réserve d'imagination » qu'est le voilier présente certaines contraintes et les plaisanciers au long cours doivent composer avec un espace réduit et en permanence en mouvement, s'adapter à la spécificité du maritime et inventer de nouvelles manières de faire pour habiter autrement qu'à terre.

## Un espace domestique particulier

L'anthropomorphisme est fréquent lorsqu'il s'agit de navires et les plaisanciers ne dérogent pas à la règle qui considèrent leur voilier comme un véritable compagnon de voyage.

Le plaisancier attribue à son voilier des caractéristiques humaines : « le bateau c'est une personne, un compagnon avec qui on va vivre une aventure », souligne Gérard Janichon. « Je ne parle jamais du Damien, mais de Damien » (cité par de Toma, 1994, p. 82), et Bernard Moitessier souligne qu'un bateau « possède une personnalité et, oserais-je l'écrire ? Une âme » (1988, p. 264).

L'expression 'navire perdu corps et bien', renvoie aux marchandises et au corps du navire, et non pas, selon un contre sens courant, aux passagers et aux membres d'équipage<sup>78</sup>. En droit maritime, le navire est comparé à un individu. Ainsi, dans son traité de droit maritime, M. Remond-Gouilloud considère que « le navire est, à l'instar d'une personne, doté d'un nom, d'une nationalité et d'un domicile où sont centralisées les informations relatives à son état ; comme une personne encore, il doit porter sur lui ses papiers d'identité. Ces caractéristiques évoquent la personne physique ou morale. L'entité 'navire' forme un tout organisé. En cela, il ressemble à une personne » (1988, p. 60, cité par Duval 1998 a, p. 56). Les voiliers de plaisance sont soumis à ces mêmes règles : ils ont une nationalité, un nom et un port d'immatriculation, ces deux derniers éléments étant inscrits sur la coque du voilier.

Si l'assimilation des navires à des individus relève certes du pittoresque, elle témoigne du lien particulier entre le voilier et ses habitants. Le voilier est parfois baptisé, et le parrain ou la marraine préside alors la cérémonie consistant à lancer une bouteille contre la coque. Si celle-ci se casse du premier coup, c'est de bon augure. Le nom du voilier est choisi avec soin et permet d'exprimer l'attachement au voilier en lui donnant le nom d'un proche mais aussi de symboliser le projet.

Les voiliers des plaisanciers constituant notre corpus portent des noms qui font le plus souvent référence :

- au voyage : *Nomad*, *Voyage* ou encore *Volta*, mot portugais signifiant tour ou changement qui désigne les routes maritimes respectant les vents dominants et impliquant des détours.
- à la mer : *Anahita* (la déesse de la mer), les *Quatre Vents*, *Balum* (baleine en breton), *Dolphus*, *Ma blij d'ar Mor*, nom breton signifiant S'il plait à la mer.

---

<sup>78</sup> Centre national de ressources textuelles et lexicales, CNRS <http://www.cnrtl.fr>.

- à la littérature: le *Snark*, *Croc Blanc*, *Omo* (romans de Lewis Carroll, London et Melville).

- à des proches des plaisanciers : *Capitain Brown*, *Damien*, *Marie-Thérèse*.

Le nom permet également d'afficher sa philosophie, son état d'esprit. Deux bateaux de notre corpus ont été baptisés 'tout va bien', en breton – *Madéo*, et en polynésien – *Maitai*. Le premier voilier du chanteur Antoine était *Om* « syllabe sanskrite, mot sacré possédant le pouvoir surnaturel d'attirer la paix et la sérénité » (Antoine, 1997, p. 5).

Le nom choisi permet également de s'inscrire dans l'histoire maritime et de faire référence à d'illustres prédécesseurs. Jack London baptise son premier voilier de croisière le *Spray*, du même nom que le voilier sur lequel Joshua Slocum réalisa pour la première fois un tour du monde en solitaire. C'est à bord du *Snark* que J. London effectue une grande croisière. Le premier bateau de Moitessier porte ce même nom de *Snark*, en référence à celui de J. London et c'est à bord de *Joshua*, prénom de Slocum qu'il arpenté les mers du sud. En nommant son bateau, le plaisancier rend également hommage aux marins anonymes qui l'ont formé : « Mon bateau s'appelle *Meo Adarré* » m'explique un plaisancier au long cours breton, qui adolescent, embarquait sur les chalutiers avec son père, marin pêcheur. «Il y a deux traductions possibles : *Bateau Ivre*, pour la version riche intellectuellement. Mais la véritable origine de ce nom-là, c'est un hommage à ceux qui m'ont appris la mer, un clin d'œil à ces mecs-là. Après la marée, on va en java, on est *méo adarré*, on est encore bourré. J'ai un profond respect pour ces mecs-là » (Christian, entretien 2012). Si la plupart des noms de voiliers constituant notre corpus sont en français, un certain nombre est cependant en breton rattachant ainsi alors le voilier à la terre d'origine des plaisanciers (*Madéo*, *Méo adarré*, etc), ou dans une langue polynésienne, le nom permettant alors d'afficher le projet, la terre rêvée (*Maitai*, *Fare-nui*).

Le nom du voilier et ceux des membres d'équipage en viennent parfois à se superposer. Sur les pontons, entre plaisanciers, le nom du voilier est couramment utilisé à la place du patronyme : Antoine et Hélène de *Madéo*, François de *Pittufo* ... et Gérard Janichon et Jérôme Poncet sont devenus les Damien. L'assimilation entre voilier et équipage peut aller beaucoup plus loin comme en témoigne l'exemple des Montbron. Le couple a trois enfants lorsqu'il largue les amarres pour voyager quelques années en famille sur *Loren*. Un quatrième enfant naît durant leur périple et cette petite fille est prénommée ... Lorraine. Et c'est le nom du voilier et non celui du skipper que l'on annonce à la VHF en cas de problèmes ou pour s'annoncer à l'entrée d'un port.



Lorsqu'on achète un voilier d'occasion, la coutume veut qu'on ne change pas son nom. Certains plaisanciers, soucieux de respecter cette règle, doivent alors faire preuve d'imagination pour donner un sens au nom choisi par l'ancien propriétaire. Lorsque les Le Gall acquièrent *Samos*, ils ne souhaitent pas le débaptiser ... et décident que Samos sera l'abréviation de « Sabbatique Année Merveilleuse O Soleil » (*Journal de bord*). Dany et René ont acheté *Top Cat* qu'ils ont rebaptisé *Cat Mousses* pour naviguer avec leurs quatre enfants autour du monde : « Je voulais garder une partie du nom », explique Dany. « *Cat mousses*, c'est un catamaran pour quatre mousses » (entretien las Palmas, 2008).

A bord, certains instruments ont également un nom, notamment les pilotes automatiques ou les régulateurs d'allures, qui remplacent le barreur. Le pilote des Le Gall est Léon, celui d'Antoine porte le nom de Giscard et André Gentil a nommé son régulateur Raymond, comme celui d'Yves Pestel. Nommer voiles et instruments relève du jeu - en 1925, sur la *Bonita*, les seaux portaient des noms d'empereurs romains ... à l'exception de Dieudonné, ainsi nommé car il n'avait pas été acheté (Oulié, 2004) - ainsi que de la superstition : personnifier son pilote automatique en le nommant, cela permet de se protéger des pannes et surtout d'en faire un fidèle compagnon qui vous mènera à bon port.

En escales, le voilier est d'abord considéré comme habitat et c'est en mer qu'il acquiert toute sa dimension humaine, lorsque l'équipage est seul au milieu de l'océan et que sa sécurité dépend du bon fonctionnement du bateau. Nombreux sont les skippeurs qui, en navigation, parlent à leur voilier pour le remercier de sa conduite ou lui indiquer la route à suivre. Le voilier a des compétences que ne possède pas toujours l'équipage : Ronan et Lol s'appêtent à traverser l'Atlantique pour la première fois sur un voilier qui a déjà fait une transat. Ils espèrent « qu'il s'en souviendra et nous conduira de l'autre côté aussi bien qu'il l'avait fait avec ses premiers propriétaires » (Ronan et Lol, *Journal de bord*). Certains plaisanciers, comme Marcel Bardiaux, disent pouvoir compter sur leur embarcation qu'ils considèrent comme leur compagnon : « le voilier, si on est son véritable ami, vous obéit gentiment et marche tout seul, comme un grand garçon. Depuis huit ans que nous sillonnons les mers ensemble, nous nous entendons parfaitement. D'ailleurs, dans le milieu des océans, il m'arrive assez souvent de faire ma nuit aussi totale que si j'étais au port » (Bardiaux, 1998, p. 439).

Le voilier éprouverait même du plaisir à être en mer, les Smeeton ou Bernard Moitessier soutenant ainsi que *Tzu Hang* et *Marie Thérèse II* sont « heureux » de naviguer et Françoise

Moitessier de Cazalet sent *Croc Blanc* « fou de joie » durant certaines navigations. Et certains skippers attribuent à leur voilier la décision de s'arrêter ou de continuer leur route. Après une navigation de 116 jours, Yves Pestel arrive en vue de l'île Saint Paul mais sans y faire d'escale car, explique-t-il, « je savais que *Spica* ne s'arrêterait pas et voudrait continuer. Alors je me saoule un instant de cette vision » (1981, p. 46).

Perdre son bateau est vécu comme la perte d'un être cher. Lorsque Marthe Oulié apprend que la *Bonita* a coulé, sa « tristesse fut comparable à celle qu'on ressentirait pour la mort d'un être cher, d'un vieux camarade » (Oulié, 2004, p. 159) et Bernard Moitessier, devant l'épave de *Marie Thérèse* échouée sur le corail pleure, « la joue contre cette belle étrave privée de vie. Je pleurais mes souvenirs, mes livres, la perte de ce monde sans limites fait de rêves et d'action [...] Mais par-dessus tout, je pleurais mon bateau » (Moitessier, 1988, p. 15).

Quel est le bateau idéal pour un grand voyage ? Cette question alimente les conversations et la réponse diverge d'un plaisancier à l'autre, selon les lieux de navigations projetées ou la composition de l'équipage. Le voilier doit allier confort et sécurité et trois points sont particulièrement débattus : la facilité de manœuvres, la taille du navire et, dans le cas des monocoques, le tirant d'eau ou hauteur d'eau entre la quille et le fond. Les grands voiliers offrent une meilleure tenue à la mer que les petits et des espaces intérieurs plus spacieux. Mais ils peuvent être plus difficiles à manœuvrer, sont plus coûteux et demandent davantage d'entretien. Le chanteur-navigateur Antoine souligne que « le coût d'achat et les dépenses d'entretien sont proportionnels au cube de la longueur : un bateau de quinze mètres coûtera trois, quatre fois plus en argent et efforts d'entretien qu'un de dix mètres » (Antoine, 1997, p. 260)

Les manœuvres doivent pouvoir être réalisées aisément, ce qui, jusqu'aux récentes avancées techniques, n'était pas toujours le cas. Ainsi, lorsqu'en 1926 Marthe Oulié embarque avec Ella Maillart et Hermine de Saussure à bord de l'*Atalante*, ancien bateau pilote reconverti en voilier de plaisance, elle juge que la « manœuvre à trois de ce 25 tonneaux est possible mais pénible » (Oulié, 2004, p. 187). Le voilier sur lequel navigue le couple van de Wiele dans les années 1950 a été gréé en ketch<sup>79</sup> « car une voilure divisée lui permet d'être manœuvrée aisément par un homme et une femme » (van de Wiele, 1954, p. 18). Désormais, les plaisanciers qui le souhaitent peuvent équiper leur voilier de façon à simplifier au maximum les manœuvres. Yves de Montbron navigua deux ans avec son épouse et leurs quatre enfants

---

<sup>79</sup> Le ketch est un voilier à deux mâts.

sur *Loren*, un catamaran qu'il juge « vraiment facile à manœuvrer avec ses deux enrouleurs de voile, son guindeau électrique, son pilote automatique, sa chaussette de spi, son moteur récent ... » (de Montbron, *Journal de bord*).

La question du choix entre monocoques ou catamarans se pose également. Ces derniers ont un faible tirant d'eau, ce qui permet de s'approcher au plus près des côtes, de remonter les rivières et offre de nombreuses opportunités de mouillage et d'échouage. D'autres différences existent entre ces deux types de voiliers. Ainsi le catamaran permet des navigations plus confortables car il ne gîte pas comme les monocoques. Mais l'absence de quille a des contreparties : la tenue à la mer est souvent moins bonne et en cas de chavirage, un monocoque est conçu pour se redresser, pas un catamaran. A taille égale, le catamaran est plus spacieux mais plus onéreux (à l'achat et pour les places de port). Le choix se fait en fonction du budget disponible ainsi que des lieux de navigation : si un catamaran présente de nombreux avantages pour naviguer aux Antilles car il permet de s'échouer sur les plages, il n'est pas conseillé pour passer le cap de Bonne Espérance.

Le voilier offre un espace habitable extrêmement réduit ce qui implique un agencement minutieux des lieux de vie à bord. Entre bateaux de même type (monocoque ou catamaran), l'organisation de l'espace est semblable.

Une partie de la vie de bateau se déroule dehors, dans le cockpit. C'est dans cet espace, situé à l'arrière du voilier, que le navigateur se tient pour barrer. Le cockpit est également le lieu où se retrouvent les membres d'équipage durant la navigation et où sont reçus les invités lors des escales. De part et d'autre du cockpit se trouvent deux banquettes entre lesquelles est parfois installée une table pliante, qui permet de déjeuner confortablement. Depuis le cockpit d'un monocoque, on accède par un escalier ou descente à l'espace intérieur, qui comprend le carré, les cabines et un coin douches-toilettes. Le terme de carré désigne la partie centrale du bateau et s'organise autour de trois espaces fonctionnels. En entrant dans le carré, le coin cuisine est généralement situé à gauche (cf. photo 23) et à droite se trouve l'espace dévolu à la navigation : table à cartes, guides et instructions nautiques, instruments de navigation (GPS, sondeur, radar etc.). La partie centrale du carré est occupée par une table qui se replie et est entourée de banquettes qui peuvent faire lit (cf. photo 24). Sous ces banquettes, les coffres sont des espaces de rangement pour les provisions, vêtements, livres etc. Une ou deux cabines sont situées dans la proue, dans le prolongement du carré. Une ou deux autres cabines se trouvent dans la poupe, c'est-à-dire à l'arrière, l'une à bâbord dans le prolongement de la cuisine, l'autre à tribord, après l'espace navigation (cf. photos 25). La taille du carré, ainsi que

le nombre et la taille des cabines, est évidemment liée à celle du voilier. Lorsque les voiliers font une dizaine de mètres, il peut n'y avoir que deux cabines, une à l'avant et une à l'arrière. WC et douches sont, selon les bateaux, situés le plus souvent soit entre le carré et la cabine avant, soit à droite entre la table à carte et la cabine arrière (cf. photo 26).



Photo 23 : La cuisine sur *Happy Squid*, monocoque de 9,10 m de long et 3,30 de large  
(©Victor et Julie, URL: <http://nantesaleau.com/>)



Photo 24 : Le carré de *Manwe*, Océanis 390, longueur 11,34 m.  
(©Anais et Damien URL : <http://www.manweodyyssey.com/>)



Cabine pointe avant



Cabine arrière

Photos 25 : Cabines sur *Manwe Océanis 390*, longueur 11,34 m  
(©Anais et Damien, URL : <http://www.manweodyssey.com/>)



Photo 25 : la salle de bain sur *Manwe*

(©Anais et Damien, URL : <http://www.manweodysey.com/>)

Sur un catamaran, l'organisation de l'espace est sensiblement différente. Du cockpit, l'accès au carré se fait de plain-pied. Dès lors, les carrés des catamarans sont beaucoup plus lumineux que ceux des monocoques car ils ne sont pas situés dans la coque (cf. photo 27). De part et d'autre du carré, deux escaliers permettent d'accéder aux cabines situées dans la coque bâbord et tribord (cf. photo 28). Selon la taille du catamaran, chaque coque contient une ou deux cabines et un ou deux sanitaires et salles de douches. La cuisine est soit dans une des coques, soit dans le carré.

Dans l'organisation de l'espace habitable du voilier se retrouvent les séparations existantes dans les logements terrestres occidentaux, entre espaces privés (cabines et coin douches-toilettes), lieux dédiés aux services (cuisine et coin navigation) et à la sociabilité : le cœur de la vie sociale et familiale se déroule dans le cockpit ou le carré. Lorsque le climat le permet, c'est dans le cockpit que l'équipage prend ses repas, reçoit des amis, lit, bricole, etc. La nuit ou lorsque les températures sont fraîches, c'est dans le carré que l'équipage se rencontre.



Photo 27 : Le carré et la cuisine du catamaran *Voyage*  
(©Biquets, URL : <http://www.biquets.net>)



Photo 28 : Une cabine à bord du catamaran *Voyage*  
(©Biquets, URL : <http://www.biquets.net>)

La configuration des espaces de vie sur les voiliers est liée à l'histoire maritime et reproduit l'organisation des bâtiments de travail où les hiérarchies sont spatialement signifiées. Le côté tribord (ou droite) du voilier est valorisé : lorsque deux voiliers se croisent, celui qui reçoit le vent sur tribord est prioritaire, et l'espace dévolu à la navigation est également situé à tribord. Cette hiérarchie spatiale entre bâbord et tribord se retrouve sur les navires de commerce ou de pêche, la cabine du capitaine étant située à tribord et la prison, quand elle existe, est à bâbord (Duval, 1998a; Gaugue, 2003). La position à tribord de la cabine du capitaine est parfois justifiée par un argument fonctionnel : cela lui permet de voir arriver les navires arrivant sur sa droite qui sont prioritaires. Cependant, l'argument contraire peut également se défendre : Maurice Duval cite un commandant de la marine de commerce souhaitant que sa cabine soit à bâbord de façon à surveiller les navires non prioritaires qui, selon lui, représentent « le danger véritable, puisqu'en ce qui concerne les bateaux prioritaires, les officiers de quarts veillent » (cité par Duval, 1998 a, p. 60). Ainsi, les deux raisonnements sont réversibles, et « 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 » (*idem*, p. 61).

Une distinction existe également entre l'avant et l'arrière des navires. L'avant ou la proue du navire est la partie la plus inconfortable car elle est davantage soumise au roulis et au tangage que l'arrière. Traditionnellement sur les navires de pêche, les patrons et mécaniciens étaient logés à l'arrière tandis que l'équipage prenait place dans le poste avant. Cette répartition des cabines se retrouve sur les premiers voiliers de grande croisière. Le *Firecrest*, appartenant à Alain Gerbault, est un bateau de course construit en 1892, et la partie habitable comporte trois compartiments : « à l'arrière, ma cabine avec deux couchettes. [...] En avant de la cabine et au centre du bateau, un salon aux boiseries d'acajou et d'érable. [...] A l'avant, le poste d'équipage avec deux couchettes pliantes et la cuisine » (Gerbault, 1970, p. 23). Sur *Anahita*, skipper par Louis Bernicot autour du monde de 1936 à 1938, la cuisine et les bannettes (couchettes) des matelots sont également à l'avant, position assignée par « la tradition et les lois sociales du yachting » (Bernicot, 2002, p. 213). A partir des années 1950, les voiliers de plaisance sont désormais conçus pour être habités par des navigateurs sans personnel rémunéré : à l'avant, le poste d'équipage a été remplacé par une cabine le plus souvent dévolue aux enfants durant les escales car elle présente l'avantage d'être plus grande que les cabines arrière et d'être relativement éloignée du cockpit, où les adultes aiment se tenir. Si une opposition demeure entre avant et arrière, elle n'est plus fondée sur la hiérarchie mais sur la cohabitation. L'avant du bateau, qu'il s'agisse de la cabine avant ou du pont permet de



s'isoler - il est d'usage de ne pas aller rejoindre un équipier qui s'est installé sur le pont avant - alors que l'arrière est dévolu à la sociabilité.

Une grande attention est portée à l'aménagement des espaces intérieurs et les plaisanciers sont attentifs à faire de leur bateau un lieu confortable où ils se sentent bien. Ils apprécient d'être entourés d'objets et de livres familiers. Dans le carré de l'*Anahita*, Louis Bernicot a disposé une statue de la vierge, Alain Gerbault expose dans le *Firecrest* ses prix de tennis et dès qu'elle emménage à bord d'*Omo*, Annie van de Wiele y installe une statuette congolaise : « pour faire un *home* » explique-t-elle (1954, p. 16). Les possibilités d'aménager un voilier sont cependant moindres que dans un logis terrestre. A bord, c'est évidemment la structure du bateau qui commande et il n'est pas question d'abattre une cloison ou d'ajouter une ouverture ; dès lors les plaisanciers s'approprient le voilier en se concentrant sur la décoration. A bord de *Marie Tère*se II, Bernard Moitessier a réaménagé entièrement la cabine pour en faire « une vraie petite chambre coquette, avec une couchette double, une autre sur le bord opposé, étroite mais suffisante, pouvant servir de siège [...] de beaux rayons pour mes 150 volumes, une armoire à l'entrée [...], une place spéciale pour le poste de radio que je m'étais offert, lampes à pétrole montées à la carda, petits rideaux bleus avec de jolis dessins de voiles blanches, bref une véritable chambre, petite, certes, mais coquette, jolie et confortable » (Moitessier, 1988, p. 104). Pour personnaliser son voilier, une attention particulière est portée au bois et aux tissus. Sur le *Firecrest* de Gerbault, les boiseries de la cabine sont en acajou et en érable moucheté et Hélène et Bertrand soulignent que dès l'achat de *Williwaw*, « nous avons souhaité nous l'approprier et notre première action a consisté à changer les housses de coussins du carré ainsi que les rideaux des hublots et des capots » (Hélène et Bertrand, *Journal de bord*). Dans un voilier comme dans une maison à terre, photos et reproductions de tableaux sont des éléments de décoration et assurent la présence de lieux et de visages familiers. « J'aime bien mettre des photos », m'explique Michel. « Il y a eu la reproduction d'un tableau de Maurice Le Scouezec un moment, puis des photos de mouillage en Grèce » (Entretien las Palmas). Dans cet espace restreint qu'est le voilier, photos et reproductions fonctionnent également comme moyen d'agrandir l'espace domestique et peuvent être qualifiées, selon Paul Claval, de « percées fictives » qui « animent les murs [et] y découpent autant de fenêtres qui ouvrent sur d'autres mondes » (Claval, 2003, p. 73). Pour avoir le sentiment de vivre dans un espace de dimension acceptable, certains plaisanciers procèdent à des aménagements intérieurs, similaires à ceux effectués dans les logements terrestres. Yves Pestel a vécu près de huit ans sur *Spica*, voilier de huit mètres. Il a « tenu à

garder une grande perspective qui donne l'impression d'un vaste intérieur. Pour ce faire, les cloisons existantes s'arrêtent à mi-hauteur » (Pestel, 1981, p. 41).

Pour faciliter les tâches quotidiennes à bord, en particulier lorsque l'équipage se compose d'une famille nombreuse, les voiliers peuvent être équipés d'appareils électro-ménagers tels que lave-vaisselle, lave-linge, réfrigérateur ou congélateur (cf. photo 29). Quant aux radiateurs, ils sont fréquents sur les voiliers de plaisance naviguant dans les régions froides ou tempérées. Si certains voiliers n'ont rien à envier à une maison terrestre, ces équipements peuvent entraîner un certain nombre de problèmes en voyage, de la gestion de l'énergie, notamment en navigation, à la difficulté de trouver réparateur et pièces détachées à l'autre bout du monde. La majorité des voiliers de voyage que nous avons visités disposent d'un chauffage ainsi que d'une glacière ou d'un réfrigérateur et les plaisanciers jugent cela amplement suffisant.



Photo 29 : Le confort à bord. A bord du catamaran *Catmousses*, une machine à laver le linge... équipement utile avec quatre enfants à bord.  
(©Dany, URL [www.catmousses.ca](http://www.catmousses.ca) )

Un habitat maritime doit faire face à des contraintes inconnues à terre et tout équipement ou élément de confort ne passe pas aisément de la terre à la mer. C'est le cas notamment des toilettes. Dans un habitat terrestre, les WC constituent un élément indispensable du confort moderne et les plaisanciers tiennent à ce que leur voilier en soit également équipé. Les progrès techniques ont certes permis d'améliorer le fonctionnement des WC mais cet équipement du bord continue d'être source d'ennui. Au début du XXème siècle, J. London souhaite que le cabinet de toilette du *Snark* « rassemble toutes les commodités de n'importe quelle salle de bains à terre. Le cabinet de toilette est un rêve de technique avec ses pompes, ses leviers, ses vannes » (2002, p. 43) et lors de la construction d'*Omo* dans les années 1950, Annie van de Wiele insiste auprès de son époux pour qu'il y installe « un véritable W.C. dans un vrai petit cabinet de toilette. Je tenais comme une sangsue à ce dernier lambeau d'intimité » (1954, p.42). Mais transférer cet équipement sur voilier ne se fait pas sans difficultés : beaucoup de WC marins communiquent directement avec la mer par un système de vannes et de pompes qui n'est pas toujours fiable. Sur le *Snark*, le cabinet de toilette a cessé de fonctionner 20 heures après le départ et Annie van de Wiele doit également renoncer aux WC devant les inondations répétées, l'eau s'infiltrant, « même toutes soupapes fermées. Elle se faufilait et montait dans la cuvette et débordait surnoisement, et nous n'étions plus tranquilles deux heures de suite » (1954, p. 43). Force lui est de donner raison à son époux qui prône les vertus du seau : « pratique (il se pose n'importe où), peu encombrant (il ne prend pas de place) et hygiénique (inemployé, sa place est sur le pont, à l'air pur » (*idem*).

Ce qui était vrai dans les années 1950 à l'époque d'Annie van de Wiele l'est toujours à la fin du XXème siècle. Jean-François Deniau considère qu'à bord d'un voilier, les WC sont une mécanique « diabolique » : « leur utilisation et leur maniement exigent une sorte de conférence de presse au début de chaque croisière » (1992, p. 179). Ces WC marins ne sont pas d'une utilisation toujours facile : il ne suffit pas, comme à terre, d'appuyer sur un bouton pour tirer la chasse, mais il faut actionner des pompes, ouvrir et fermer des vannes (en général bien cachées) pour permettre l'évacuation tout en évitant une inondation à bord.

Ce type de WC est aujourd'hui accusé d'être source de pollution, les déjections étant directement rejetées dans la mer et de plus en plus de voiliers de grande croisière sont équipés de WC chimiques ou de cuves à eaux noires qui présentent d'autres contraintes (coûts, vidange à faire régulièrement et dans des lieux spécifiques à terre, pollution chimique etc.). Les WC marins traditionnels sont désormais interdits d'utilisation dans certains ports et mouillages ainsi que dans certains Etats. Aux Etats-Unis par exemple, il est fortement

recommandé d'équiper son voilier de cuves à eaux noires<sup>80</sup> car l'utilisation des WC marins est strictement interdite et celle des WC chimiques réservée à certaines zones. Et les garde-côtes veillent à la stricte observance de ces réglementations, un voilier dérogeant à ces obligations pouvant être refoulé. Quant à la législation française, elle impose que tous les navires de plaisance construits depuis 2008 et disposant de toilettes soient équipés de bac de rétention (cuve à eaux noires) ou d'un système de traitement des eaux usées. Cependant, les WC marins classiques continuent d'équiper bon nombre de voiliers de grande croisière sans être pour autant systématiquement utilisés : pour éviter tout problème, certains équipages ont choisi le seau en navigation et, en escales, utilisent les commodités à terre. Cela évite fuites et inondations... et permet de récupérer de la place, l'espace dévolu aux toilettes devenant espace de rangement. La présence de toilettes à bord paraît indispensable au début du voyage et devient par la suite superflue.

A bord, c'est dans un espace réduit que la vie s'organise (cf. photo 30) et que les membres d'équipage cohabitent. La législation française considère que la superficie du logement doit être au moins égale à 9m<sup>2</sup> pour une personne seule et 16 m<sup>2</sup> pour deux personnes<sup>81</sup>. Sur un voilier, disposer de 9m<sup>2</sup> par membre d'équipage est du luxe. Dans un monocoque de 11 à 14 mètres, l'espace où un individu mesurant 1.80 peut se tenir debout est le plus souvent compris entre 1 et 2 m<sup>2</sup>. Dans cet univers restreint, chaque membre de la famille ne peut disposer de sa propre chambre. Les couples naviguant avec enfants choisissent le plus souvent de laisser les cabines aux enfants tandis qu'eux s'installent dans le carré.



Photo 30 : Par temps de pluie, le carré de *Persévérance* devient buanderie  
(©Antoine et Brigitte, URL [www.quincailles.com](http://www.quincailles.com))

<sup>80</sup> L'appellation eaux noires désigne l'eau utilisée dans les toilettes, et eaux grises l'eau de la douche, de la vaisselle ou de lavage du pont.

<sup>81</sup> [www.caf.fr](http://www.caf.fr), consulté en mars 2017.

Vivre dans un espace réduit facilite la surveillance des enfants lorsqu'ils sont petits. « Quand c'est bébé, au tout début, il n'y a rien de difficile. Tu les mets dans un coin, ça dort beaucoup, c'est bercé par la mer en permanence. Et puis comme tu es sur un bateau, tout est à proximité, c'est très facile, il n'y a pas besoin de courir partout pour aller chercher le biberon. Et en plus, tu as un œil en permanence sur ton gosse, donc au niveau sécurité, c'est mieux qu'à la maison. J'ai habité dans une maison un mois et demi lorsque Morgan avait un an, et je trouvais ça beaucoup plus difficile. Il y avait beaucoup plus de choses à portée de sa main, à sa hauteur » (Talou et Joël, 2011). C'est lorsque les enfants grandissent que vivre en famille dans un espace restreint se complique, et que les parents doivent imposer certaines règles. C'est ce qu'on fait Dany et René, qui naviguent avec leurs quatre enfants : « les enfants veulent toujours nous aider à cuisiner, à ranger etc. Donc on doit dire non à certains car l'espace est trop réduit » (Entretien, nov. 2008). Pour les adolescents, la promiscuité avec les membres de la famille peut être difficile à supporter. Dès lors, la plupart des parents choisissent de réaliser leur grand voyage tant que leurs enfants sont encore jeunes. Quant aux adultes, ils s'accommodent en général fort bien de l'exiguïté de leur espace domestique. Hervé Hamon apprécie l'exiguïté du voilier et se réjouit de « son agencement minutieux et [de] l'intimité que cette minutie procure » (Hamon, 1997, p. 215), témoignage illustrant l'analyse de R. Barthes pour qui « le goût du navire est [...] de tenir sous sa main le plus grand nombre possible d'objets. De disposer d'un espace absolument fini » (Barthes, 1957, p. 82).

Le bateau est un espace domestique et donc privé, où, comme dans une maison à terre, l'invité doit respecter l'intimité des maîtres des lieux. A terre, lorsqu'un visiteur se présente au seuil d'un espace domestique, maison ou appartement, il peut être invité par son hôte à franchir des sas qui le conduisent aux pièces les plus intimes, du jardin ou du vestibule, à la cuisine, au salon voire aux chambres. Dans un voilier, cette même hiérarchie existe ... mais n'est pas toujours immédiatement perçue par les non avertis. La règle de bonne conduite suppose qu'un visiteur signale sa présence à l'équipage auquel il rend visite en toquant sur la coque du bateau. Le plaisancier à bord de son voilier peut ensuite ainsi échanger avec son interlocuteur qui reste sur le ponton, lui proposer de venir dans le cockpit ou l'inviter dans le carré. Franchir ces différentes étapes suppose d'y avoir été invité. Une fois dans le carré ou le cockpit d'un monocoque, le visiteur a bien souvent accès, par un simple regard, à l'essentiel de l'intérieur du bateau et doit apprendre alors à se faire discret. A Durban, Annie et Louis van de Wiele reçoivent de nombreux visiteurs non plaisanciers qui ne maîtrisent pas toujours les codes de bonne conduite sur une maison flottante : « Il semble que parfois on oubliait que

ce bateau était notre maison, que nous devons y manger, y dormir, nous y laver et nous y habiller, nettoyer et ranger la cabine et qu'il n'était pas question, comme dans une maison de faire attendre au salon pendant qu'on s'enfuit dans la salle de bain ou la cuisine » (van de Wiele, 1954, p. 250).

Au large, la cellule familiale est régie par une répartition sexuée des tâches qui correspond le plus souvent à un schéma traditionnel : aux femmes la cuisine et le rangement, aux hommes le bricolage et les réparations du bateau. Dans les années 1950, Annie van de Wiele a en charge la cuisine, les travaux de couture ainsi que le rangement du bateau. Alors qu'il navigue avec son épouse dans le grand sud au début des années 1960, Bernard Moitessier résume ainsi les rôles sur *Joshua* : « Mon travail consiste à faire en sorte que l'extérieur de Joshua reste à tout moment dans l'état où il a quitté Tahiti. Françoise s'occupe de l'intérieur, maintient la cabine aussi impeccable que si nous étions au mouillage, fait la cuisine, tricote des cagoules, des gants, des chaussettes en prévision des mauvais jours » (1967, p. 222). Aujourd'hui, la répartition des tâches à bord a peu évolué : ainsi, en 2003, sur *Persévérance*, Brigitte est responsable de la gestion des denrées alimentaires et de la cuisine, Antoine du moteur, de la menuiserie, de la maintenance et de l'électronique.

A terre, l'égalité dans le couple prévaut – du moins en théorie – lorsqu'il s'agit de prendre une décision, alors qu'au large une hiérarchie s'instaure au sein de l'équipage. « Un bateau, c'est le dernier endroit au monde où il est loisible d'être chef en toute bonne conscience. Impératif souverain » avoue B. Hamon (1997, p. 230). La législation impose la désignation d'un chef de bord « responsable de la conduite du navire, de la tenue du journal de bord lorsqu'il est exigé, du respect des règlements et de la sécurité des personnes embarquées » (<http://www.actunautique.com>). Ce rôle de skipper ou chef de bord revient le plus fréquemment à l'homme. Sur *Omoa* c'est Louis van de Wiele le capitaine et Annie, son épouse, estime que « le capitaine doit être obéi d'abord. On ronchonnera ensuite. Le capitaine est la dernière instance. Il est indispensable d'avoir confiance en l'excellence de son jugement et la profondeur de son savoir. Il est permis de critiquer son caractère, jamais les bases de ses décisions » (Van de Wiele, 1954, p. 36). Lorsque deux amis de même sexe naviguent ensemble, il arrive qu'il y ait deux capitaines ... ce qui ne va pas sans difficultés. Lors de ses premières navigations, B. Moitessier embarque avec un ami et note que « le seul moment qui ne ressemble pas toujours au paradis, c'est quand le *Snark* navigue. Parce qu'il y a deux capitaines rarement d'accord sur le meilleur cap à suivre ». (Moitessier, 1993, p.218).

L'équipage de la *Volta* est composé de deux chefs de bord aux responsabilités identiques. L'un d'eux, B. d'Halluin estime cependant que cette situation est fortement déconseillée. A bord, « la norme est dictée par le précepte 'un seul maître après Dieu', de manière à éviter les tergiversations devant une situation difficile nécessitant des décisions rapides. [...] Mais ayant construit le projet à deux et ayant des compétences nautiques comparables, il n'a jamais été question que l'un ou l'autre ait une quelconque prééminence » (d'Halluin, 2004, p. 252). Cependant, cette situation reste exceptionnelle, et la norme est qu'il n'y ait à bord qu'un seul skippeur, en général l'homme dans le cas d'équipages mixtes.

### **En mer pas tout à fait comme à terre**

Lors des navigations hauturières, se déploient des pratiques spécifiques à la vie en mer, notamment celles qui ont trait à la navigation, ainsi que des pratiques communes à la vie en mer et à terre, du soin de soi ou de l'espace domestique aux activités de loisirs. Ces pratiques s'effectuent dans un environnement spécifique qui conditionne les manières de faire. Ce qui caractérise la vie au large c'est d'abord que le voilier repose sur un élément perpétuellement mouvant ; dès lors le plaisancier doit s'accoutumer au rythme du bateau. Par ailleurs, au large, le plaisancier doit faire avec les ressources du bord et ne peut compter que sur lui et l'équipage en cas de difficultés.

Le mouvement permanent du voilier entraîne fréquemment le mal de mer. Le plaisancier doit s'amariner, c'est-à-dire que son organisme doit s'habituer au rythme de la mer et intégrer les mouvements du bateau. La majorité des plaisanciers est concernée et subit fatigue et nausées les premiers jours de navigation, y compris ceux qui ont une longue habitude de la vie en mer. Alors qu'il navigue depuis plus de quatre ans, Marcel Bardiaux est malade en appareillant des îles Coco, car « chaque fois que je reprends la mer, il me faut traverser une période de réadaptation qui n'a rien à voir avec l'état de la mer » (1998, p. 236). De même, Annie van de Wiele souffre du mal de mer « malgré [des] années de bourlingage » (van de Wiele, 1968, p. 201).

Les tâches les plus simples demandent de la concentration, le plaisancier devant garder l'équilibre et ne pas se cogner (cf. photo 31). Sur certaines traversées, l'allure dominante, établie en fonction de la direction du vent et du bateau, est le près<sup>82</sup>. Dès lors, le bateau gîte, c'est-à-dire penche, et cela parfois durant toute la traversée. P. Naegels a connu une gîte permanente lors d'une transat Sénégal-Brésil. A bord, « tout devient plus difficile et il faut se

---

<sup>82</sup> On parle de près lorsque le voilier est au plus près du vent.

réhabituer à cet étrange et anormal état d'équilibre. Se mouvoir à bord ou sauter le matin dans son short demande plus d'adresse et de dextérité qu'avant » (Naegels, *Journal de bord*). Pour retrouver un peu de répit et ne pas vivre penchés en permanence, les plaisanciers peuvent renoncer à naviguer à la voile et mettre le moteur : ils ne sont dès lors plus soumis à la direction du vent. C'est l'option choisie par Antoine et Hélène : « Après plusieurs jours de près, c'est agréable de revenir à plat », constatent-ils (*Journal de bord*).



Photo 31 : Lorsque le bateau gîte, il est nécessaire de prendre ses appuis .. où l'on peut.  
(2010, ©Peyre, URL : [www.enrouteavecaille.com](http://www.enrouteavecaille.com))

Les plaisanciers développent un « savoir habiter le bateau en mouvement » (Brulé-Josso, 2010, p. 543), qui s'exprime dans l'aménagement du voilier ainsi que dans l'apprentissage de nouveaux gestes. Des équipements spécifiques permettent de faciliter le quotidien et d'habiter le bateau en mouvement. Les mains courantes aident à garder l'équilibre, le réchaud et le four sont montés sur cardan, des toiles antiroulis équipent les bannettes (les couchettes) (cf photo 32) et des systèmes de fermeture efficaces bloquent les portes et les équipets, c'est-à-dire les rangements. Par ailleurs, le plaisancier doit apprendre de nouveaux gestes pour ne pas tomber, se déplacer, faire la cuisine, se laver, aller aux toilettes, dormir etc., qui témoignent d'une adaptation corporelle à l'habiter en mer. Ces gestes relèvent de « techniques du corps », expression de M. Mauss pour désigner « les façons dont les hommes, société par société, d'une façon traditionnelle, savent se servir de leur corps » (1935). Décrivant les variations



dans les techniques du corps pour manger, se laver, dormir, marcher etc, l'anthropologue souligne que ces techniques sont le résultat d'un apprentissage et n'ont rien d'instinctif. Habitant en mer, le plaisancier a dû renoncer à ses techniques de corps de terrien, inadaptées au milieu maritime, et apprendre de nouveaux gestes et positions pour réaliser au mieux les tâches quotidiennes. « A force d'apprentissage, le navigateur parvient à cuisiner, à se faire un café, aller aux toilettes malgré les mouvements du bateau, ou plutôt avec ces mouvements, en les incorporant aux actions qu'il entreprend » (Brulé-Josso, 2010, p. 314).



Photo 32 : Pour éviter la chute, les bannettes sont équipées de toiles anti-roulis.  
(©Cédrick, URL <https://krilalouga.wordpress.com/>)

Habiter au large c'est également fonctionner en autarcie et les plaisanciers ne peuvent compter que sur les réserves du bord pour la nourriture, l'eau, le gaz ou l'essence. Avant le départ, l'avitaillement a été fait avec attention, de façon à ce que les quantités soient suffisantes et que les denrées se conservent aisément. Les récits et guides de grandes croisières fournissent des indications sur les meilleures façons de faire les courses pour plusieurs semaines et indiquent des recettes de cuisine qui peuvent se révéler utiles en mer, de la fabrication du pain aux multiples manières de conserver et d'accommoder les poissons pêchés en route. Chaque bord a ses trucs et astuces : un plaisancier recommande les conserves de soupe qui constituent un repas nourrissant et facile à préparer tandis qu'un autre préconise les aliments en sachets comme le riz qui peuvent être réchauffés dans l'eau de mer. Lors de l'appareillage, les coffres sont pleins à craquer et aucun des plaisanciers constituant notre corpus n'a manqué de nourriture durant une longue navigation. En revanche, quelques-uns ont

été amenés à devoir rationner leur consommation d'eau douce. Lors de sa traversée de l'Atlantique Nord, Alain Gerbault a rencontré ce problème, l'eau embarquée dans des tonneaux de chêne s'étant révélée imbuvable et saumâtre (1970, p. 51). Sur le bateau de Louis et Annie van de Wiele, l'eau douce en transat est précieuse, et son utilisation est réservée « aux dents, aux pieds, et au plancher de la cuisine » (van de Wiele, 1968, p. 46). Et lors d'une traversée de l'Atlantique plus longue que prévue, les van de Wiele sont amenés à se ravitailler en eau et gas-oil auprès d'un pétrolier (*idem*, p. 236) Aujourd'hui, certains voiliers de plaisance sont équipés de dessalinisateur, mais ils sont loin de constituer la majorité et la gestion de l'eau doit toujours être rigoureuse. Alors qu'il achève un tour du monde en solitaire et entame la remontée de l'Atlantique sud, André Gentil s'inquiète de voir baisser ses réserves d'eau. Il attend avec impatience d'arriver « à la source, c'est-à-dire au pot au noir » ; sur zone, il installe sa grand-voile en gouttière pour recueillir la pluie et recharge ses réserves en une nuit (2006). L'eau douce étant rare, les plaisanciers se lavent moins souvent qu'à terre, la douche quotidienne étant considérée comme un luxe.

Durant les traversées, un rythme d'habiter spécifique à la haute mer se met en place. La mer est un milieu potentiellement risqué et une veille humaine permanente est nécessaire même si les voiliers de grandes croisières sont équipés de radars permettant de détecter la présence d'autres navires. Concilier sommeil et sécurité entraîne des rythmes de sommeil très particuliers, un membre de l'équipage devant en permanence être éveillé, y compris la nuit bien évidemment. Dès lors, l'alternance veille le jour - sommeil la nuit, qui rythme les journées à terre, n'existe pas en mer. Les quarts s'organisent selon un rythme spécifique à chaque bateau. Lorsque les équipiers sont nombreux, la mise en place des quarts ne pose pas de problème. Ainsi, dans le cas d'un équipage de six personnes, les quarts se font généralement à deux, et deux heures de quart alternent avec quatre heures de sommeil. Cela se complique lorsque les navigations se font à deux ou en solitaire. Dans le cas d'équipage composé de deux personnes, les quarts sont compris entre trois et cinq heures, la difficulté étant de trouver le rythme et les créneaux horaires correspondant le mieux à chacun. Ainsi, Annie Van de Wiele préfère les quarts de quatre heures qui permettent de dormir au moins trois heures, mais son capitaine de mari opte pour des quarts de trois heures, estimant qu'au-delà, la concentration s'amointrit (1968, p. 27). Les tranches horaires redoutées varient selon chaque individu. Sur *Tzu Hang*, Miles Smeeton déclare avoir « horreur du quart de 21 heures à minuit. Entre la fin de la vaisselle et le début du quart, je suis bien trop éveillé pour me reposer, mais dès la moitié de mon temps de veille je dois lutter désespérément pour échapper

au sommeil ». En revanche, il juge le quart du matin « beaucoup plus agréable : en général je suis bien reposé après six heures de tranquillité relative dans ma couchette et l'image séduisante du petit déjeuner fait passer sans difficulté la pire matinée » (Smeeton, 1966, p. 52). Quant à sa femme, Beryl, elle apprécie de veiller entre minuit et trois heures du matin, quart que « la plupart des marins détestent » (*idem*, p.42). Selon Jean-François Deniau, la veille la plus difficile est celle de « trois heures après minuit, vers la fin du milieu de la nuit, au plus froid, au plus sombre, au plus solitaire, quand le jour de la veille est oublié et que l'on doute de l'aube à venir » (1992, p. 246).

Lors des navigations en solitaire, les temps de sommeil sont encore plus hachés. A l'approche des côtes ou sur les routes où il est possible de croiser des cargos, les solitaires utilisent réveils et minuteurs de cuisine pour se réveiller toutes les 15 à 20 minutes, temps estimé pour qu'un navire aperçu à l'horizon se rapproche dangereusement du voilier, s'il suit une route contraire à ce dernier. Françoise Moitessier de Cazalet, navigant seule à bord de *Croc Blanc* a pris toutes les précautions pour ne pas dormir plus d'une demi-heure de suite et compte pour cela sur ses trois réveils : « un petit minutier de cuisine que je porte sur moi, remonté toutes les demi-heures, un réveil à quartz qui sonne toutes les heures et un gros réveil à répétition toutes les deux heures » (1999, p. 139). La veille est de courte durée, le temps de faire un tour sur le pont et de vérifier qu'aucun danger ne s'annonce à l'horizon, et le solitaire peut se rendormir ... jusqu'à la prochaine sonnerie du réveil. Ces rythmes sont éprouvants et il arrive que le sommeil l'emporte. Lorsqu'il navigue seul, Michel estime « prudent en côtier de mettre le réveil toutes les vingt minutes. Au large cela peut être plus. Mais au bout de trois jours, tu n'entends pas ton réveil et tu dors cinq heures d'affilée » (entretien Brignogan 2004). Certains solitaires dorment davantage durant la journée, partant du principe qu'alors, la veille effectuée sur les cargos est plus attentive. C'est lorsque le skipper solitaire estime que le risque de collision avec des cargos devient nul que sa veille devient moins régulière ... même si certaines rencontres, telles que billes de bois ou conteneurs peuvent être tout aussi dangereuses, d'autant plus qu'elles sont moins facilement repérables et ne suivent pas des routes préétablies.

Les plaisanciers adoptent un rythme propre aux longues navigations où temps de sommeil et de veille sont très hachés et ne sont pas liés à l'alternance jour - nuit. Une fois à terre, il leur faut un temps d'adaptation pour changer de rythme. Après avoir vécu quatre mois en mer, lors d'une navigation de Tahiti à Alicante en passant par le cap Horn, Françoise Moitessier de Cazalet explique qu'une fois revenue à terre, elle s'endormait « n'importe où, n'importe

quand pour cinq minutes ou pour une heure. Plus de trois mois m'ont été nécessaires pour retrouver la cadence des nuits et des jours » (1999, p. 89).

Une fois éveillé, les contraintes quotidiennes sont peu nombreuses. La conduite du voilier prend très peu de temps car dans des conditions météorologiques correctes, le régulateur d'allure ou le pilote automatique remplace l'homme de barre. Et avant que ces instruments ne soient inventés, les plaisanciers amarraient leur barre pour ne pas avoir à barrer. Dès la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, c'est l'option choisie par le navigateur solitaire Joshua Slocum qui peut dès lors s'adonner à d'autres tâches. Slocum a ainsi navigué de l'île Thursday aux îles Keeling, soit « 2 700 milles en 23 jours sans [toucher] à la barre, sauf pendant une heure environ en tout, au départ et à l'arrivée » (Slocum, 2000, p. 13).

Les temps forts dans la journée d'un plaisancier hauturier sont l'écoute de la météo et le relevé du point. « En transat, les journées sont rythmées par la météo d'Arielle Cassim sur RFI et la petite croix quotidienne sur l'immense carte (Million, 1999, p. 16). L'écoute de la météo marine sur ondes courtes était un rituel journalier pour les plaisanciers jusqu'en janvier 2012, date à laquelle RFI cesse la diffusion de son bulletin : à 11.30, les francophones traversant l'Atlantique étaient nombreux à allumer leur poste de radio pour capter le bulletin quotidien diffusé par RFI en ondes courtes à 11h.33. Le point est fait quotidiennement, parfois plusieurs fois par jour et à heures fixes. Lorsque les plaisanciers n'avaient pas de GPS à leur disposition, c'est à midi, qu'armés de leur sextant, ils montaient sur le pont pour mesurer la hauteur du soleil sur l'horizon et connaître ainsi leur latitude. Avec le GPS, on peut connaître sa position à tout moment, mais certains plaisanciers ont gardé l'habitude de relever leurs coordonnées GPS à midi.

Une fois les tâches domestiques et celles liées à la navigation effectuées, le plaisancier occupe son temps libre avec des activités de loisirs similaires à celles qu'il peut avoir dans une maison à terre : jouer aux cartes, lire, écouter de la musique ou la radio, visionner des vidéos (cf. photos 33). « Nous dormions, nous lisions, nous jouions aux échecs sur un petit échiquier de voyage antiroulis. Nous écoutions la radio ». C'est ainsi qu'Annie van de Wiele décrit les loisirs à bord d'*Hierro* durant la transat (1968, p. 44). Quant à Bernard Moitessier il apprécie « de se laisser vivre paisiblement, de pouvoir lire, écrire, cuisiner, écouter de la musique ou tout simplement rêver sous les étoiles » (1988, p. 206).



Photo 33 : Routine de la transat sous les alizées à bord de *Caramel*.  
(2008, ©Naegels, URL : [www.amelcaramel.net](http://www.amelcaramel.net))

En mer, les plaisanciers ne lisent pas les mêmes ouvrages qu'à terre. Sur la majorité des bords, ce sont des publications liées à la mer, récits de navigation ou ouvrages techniques, qui au cours des traversées, remportent le plus de succès. Dans la bibliothèque du bord, les récits d'aventure marine occupent une place importante. Alain Gerbault sélectionne ses auteurs préférés en fonction de « la manière dont ils ont compris la mer » et dans sa bibliothèque figurent en bonne place les œuvres de Pierre Loti, Joseph Conrad, ou Jack London (1970, p. 23). Aujourd'hui, ce sont souvent ces mêmes auteurs que l'on retrouve, ainsi que des récits plus contemporains, ceux de Bernard Moitessier, Michka, Antoine etc. Sur la *Volta*, Bruno Halluin a embarqué « les classiques, Joshua Slocum, Bernard Moitessier et Patrick van God » ainsi que des auteurs « qui évoquent les étapes de notre parcours ; le Portugais Antonio Lobo Antunes, le Brésilien bahianais Jorge Amado, l'Argentin Manuel Puig » (d'Halluin, 2004, p.91). Et les premiers ouvrages qu'Antoine et Hélène lisent durant leur transat sont *Seul autour du monde sur un voilier de onze mètres* de Joshua Slocum et *Cruising guide to Trinidad et Tobago*. « Pourquoi a-t-on envie de lire sur la mer quand on est dessus ? » s'interroge sur son blog un plaisancier au long cours. Sans doute parce que « la lecture est partie prenante de l'action » (Lahire, 2001, p. 169). Les récits d'aventure marine sont des sources d'informations pour les plaisanciers ; ils nourrissent également leurs imaginaires, les figures de leurs prédécesseurs venant peupler les espaces maritimes déserts. Ces lectures font travailler, « sur un mode imaginaire, les schémas de sa propre expérience » (*idem*, p. 162).

Quant aux pratiques de sociabilité, potentiellement fréquentes à terre durant les temps de loisirs, elles sont, en mer, limitées aux seuls habitants du voilier. Pour des raisons de sécurité mais aussi pour se sentir moins seuls au large, certains plaisanciers décident de naviguer en escadre, c'est-à-dire à plusieurs voiliers. Mais lors de grandes navigations, il est illusoire de vouloir rester à proximité des voiliers amis. J.M. Coulon décide de traverser l'Atlantique avec un bateau ami qui est rapidement hors de vue. Il se rend compte dès lors de « la naïveté qu'il y a à vouloir naviguer ensemble sur une telle étendue d'eau » (*Journal de bord*). De même, lorsque les Haillouy entament la transat avec deux autres bateaux, la navigation à vue ne dure que les quatre premiers jours. Dans le cadre d'une transat organisée comme celle de l'ARC, où plus de 200 voiliers partent le même jour et se dirigent vers la même destination, c'est également seul que se fait la navigation. « En traversée, nous avons perdu de vue tout bateau après les premières heures » raconte P. Naegels, après s'être inscrit à une de ces transats organisées. Restent alors les conversations par radio, contacts précieux qui permettent « de se sentir moins seul au milieu de ce grand bleu » (Biquets, *La gazette des Biquets*). Parfois, un autre navire croise à proximité, cargo ou voilier de plaisance. Il est alors possible de rentrer en contact par VHF avec l'homme de quart. Ces échanges avec d'autres équipages sont rares et appréciés : Pierre Decaix qualifie d'« évènement important » une vacation radio avec un autre voilier et Antoine et Hélène apprécient, durant la transat, d'être en contact avec l'équipage de *Lou Virus* pour échanger « ses impressions, ses réglages, ses informations sur la météo ... » (*Journal de bord*).

Le temps de la navigation hauturière est celui de la solitude, propice aux rêves et à la réflexion. Louis Bernicot n'a pas eu le temps de lire tous les ouvrages qu'il avait emportés car il « pensait constamment » (2002, p. 156). Rêveries et introspection sont des pratiques plus courantes en mer qu'à terre car le plaisancier dispose de davantage de temps et n'est pas soumis à des sollicitations extérieures. Le moment le plus propice à l'introspection est la nuit, lorsque les autres équipiers dorment et que vous êtes seul à veiller sur la bonne marche du voilier : « rien ne prédispose davantage à la réflexion que la triple traversée, celle du voyage, celle de l'obscurité et celle de la solitude » (Deniau, 1996, p. 42).

Quand la météo est clémente et que le voilier est en bon état de marche, la vie à bord est assimilée à des vacances. Françoise Moitessier de Cazalet qualifie sa première traversée de l'Atlantique de « merveilleuses grandes vacances [...] Nos journées se passent à ne rien faire d'autre que de se laisser vivre » (1999, p. 41). Et lorsqu'on demande à Antoine et Brigitte ce

qu'ils font de leurs journées en transat ils répondent : « comme en vacances : écouter de la musique, bronzer, lire (beaucoup), jouer, cuisiner, manger ... » (*Journal de Bord*).

Au large, les journées se ressemblent et se déroulent selon un rythme immuable, jour après jour les mêmes activités ayant lieu aux mêmes heures. Dès lors, certains plaisanciers résumant en quelques mots leur quotidien routinier en mer et ne s'étendent pas sur les détails. « Ce que nous faisons toute la journée ? Barrer et dormir, cuisiner, la vaisselle, essayer de garder le bateau confortable » écrit Nicole de Kerchove et Françoise Moitessier de Cazalet précise juste, qu'en navigation hauturière, « après le point, nous déjeunons, puis je tricote, brode, couds, dors ou rêve » (1999, p. 69). Certains plaisanciers tiennent cependant à différencier leurs journées de navigation. Ils décrivent dès lors leur emploi du temps jour après jour en indiquant ce qui a trait à la navigation (réglages des voiles, conditions météo, progression du voilier) ainsi que des éléments pouvant paraître triviaux pour un terrien mais qui en mer marque les temps forts de la journée. Certains de ces récits deviennent très vite lassants pour le lecteur, lorsqu'ils fourmillent de détails insignifiants tels que les menus du bord. Ainsi, le jeudi 8 janvier, Antoine et Hélène notent dans leur journal de bord : « Nuit tranquille malgré la houle et les grains : on a toujours nos deux ris et on est bien content ! Antoine ramasse neuf poissons volants, dont sept plus petits que le doigt. Petit déjeuner costaud pour Antoine : cassoulet, poissons volants et fromage. Il y a toujours la petite houle mais le vent baisse ». Et le récit de leur transatlantique se limite jour après jour, à ce type d'annotations. Si ces détails anecdotiques sont fréquents dans les récits mis en ligne sur internet, et donc non soumis au regard critique d'un comité de lecture ou d'un éditeur, ils se retrouvent également dans des livres, par exemple dans ceux d'Antoine. Le chanteur navigateur décrit une de ses soirées, alors qu'il navigue entre la Guinée et le Cameroun : « J'ai allumé une lampe sur la table à cartes, regardé pour la millième fois le serpent tracé au crayon au milieu du golfe de Guinée [...]. J'ai fait frire un oignon coupé en fines lamelles dans un peu d'huile d'olive, j'y ai versé le reste du riz complet d'hier, et quand le tout a été bien rissolé, j'en ai rempli un bol de bois. [...] J'ai mangé avec des baguettes, ce qui m'oblige à le faire lentement. [...] J'ai reposé le bol dans l'évier, où il attendra demain ou après-demain, que je me décide à faire la vaisselle » (Antoine, 1997, p. 17). Jean François Deniau ironise sur ce type de journaux de bord et en propose un pastiche « qui dispensera de bien des lectures ultérieures : 16 janvier. Depuis 24 heures, le vent forcit de l'est-sud-est. Je vois les nuages s'amonceler à l'horizon et la houle progressivement se crêter de blanc. Pour être paré à tout, je prends un ris dans la grand-voile et me tape un bœuf mironton avec une pointe d'ail » (Deniau, 1992, p. 218). La fonction de

ces récits, mêlant description de la navigation et gestes banals, est peut-être de faire rêver les lecteurs en fournissant le maximum de détails pour qu'il leur soit aisé de s'imaginer dans le carré. Ces descriptions permettent surtout de valoriser leur auteur qui, par ces détails, prouve qu'il mène en mer une vie 'normale' et qu'il ne se laisse pas envahir par les éléments mais maîtrise la situation et peut ainsi se concocter de bons repas. Le plaisancier apparaît ainsi comme un navigateur hauturier ayant trouvé sa place en mer.

Les événements venant rompre cette régularité, comme la rencontre avec un autre bateau ou un dauphin, sont rares. Ce quotidien de la haute mer peut paraître ennuyeux, lorsque les mêmes gestes se répètent jour après jour et que les champs des activités possibles sont réduits, car quitter le voilier pour changer de lieu, de types d'activités ou de compagnons de voyage n'est pas envisageable. Et pourtant la plupart des plaisanciers affirment qu'ils arrivent très bien à occuper leur temps, certains soulignant même qu'ils sont débordés : « en mer on est occupé du matin au soir par l'élément » affirme J. Boennec (entretien) ; « En traversée, en général on ne voit pas le temps passer » souligne Antoine (1997, p. 133). Quant aux Decaix, en mer, ils sont « overbookés et souvent obligés de remettre au lendemain le bricolage du jour » (*Voyage de Taranis*). Si les plaisanciers ne s'ennuient pas en mer et trouvent de quoi s'occuper à bord, ils peuvent cependant être impatients d'arriver à destination. Alors qu'il rencontre des vents contraires en remontant l'Atlantique, Bernard Moitessier essaye d'accepter que « la navigation de plaisance [soit] une longue patience, je l'ai dit et répété cent fois à des tas de copains et je profite de cette occasion pour essayer de m'en convaincre encore » (1967, p. 271).

Au cours des traversées océaniques, un rapport au temps et à l'espace spécifique à l'habiter en mer se met en place. Lors des déplacements à terre, les repères spatiaux servent de marqueurs temporels, la variété des paysages parcourus nous faisant clairement prendre conscience que le temps s'écoule, au fur et à mesure que nous avançons. En navigation hauturière, le paysage semble uniforme, la mer ne garde pas trace du passage des navires et rien ne vient s'imprimer sur l'étendue liquide. Dès lors, « l'espace et le temps n'existent absolument plus, comme une sorte de satellisation avec l'horizon qui est toujours là, éternel » (Moitessier, 1986, p.283). Les mêmes tâches se répètent jour après jour dans un même paysage infini, et cet environnement homogène favorise le sentiment que le temps est immobile, comme suspendu. Durant les grandes traversées, « jour et nuit se confondent », explique Annie van de Wiele « et les journées se replient les unes dans les autres dans une routine qui endort la mémoire.



Nous vivons entièrement dans le présent » (1968, p. 220). Nombreux sont les plaisanciers qui décrivent une autre perception du temps que celle qu'ils connaissent à terre, où seul compte l'éternel présent, l'écoulement du temps n'étant plus perceptible. En mer, écrit Jean-François Deniau, « il n'y a pas d'horaires, seulement des nuits, des jours, des aubes, des crépuscules, des méridiennes qui se succèdent et reviennent si naturellement que la durée semble immobile. En mer, il n'y a pas de temps mort : c'est le temps qui est mort » (1992, p. 101). Yves Pestel fait écho à Deniau et raconte également avoir vécu hors du temps durant son tour du monde : « j'avais perdu la notion du temps, celle que l'on peut avoir à terre. Et si je dis que j'ai passé onze mois en mer, c'est que je l'ai calculé après. Bien sûr, je tournais les pages de mon almanach, je notais la date sur le livre de bord ou je prenais l'heure à la seconde près pour faire le point. Mais, tout cela, c'était avant tout vivre au présent » (Pestel, 1981, p. 40).

Durant ces quelques jours ou quelques semaines de mer, quand jours et nuits se ressemblent et que le paysage ne change pas, les plaisanciers ressentent le besoin de marquer l'avancée de leur déplacement et l'écoulement du temps. Ce marquage temporel se fait lors de la célébration des fêtes telles que Noël ou les anniversaires des membres de l'équipage. L'avancée de la navigation – mi-parcours, mille milles parcourus – est également fêtée par un repas spécifique ou l'ouverture d'une bouteille de vin ou de champagne. Dans son journal de bord tenu durant la transat, Hélène note que « le 14 décembre 2002 à 7 h TU nous franchissons la moitié du parcours, 1040 milles derrière nous. Cela fait du bien d'attaquer la seconde partie. On ne dit plus « encore » mais « plus que ». Et dans la foulée, nous passons un cap tout aussi important, celui des 1 000 milles restants. Cela se fête et nous nous offrons des crêpes au Grand Marnier pour le dessert » (Hélène et Bertrand, *Journal de bord*). A bord d'*Omo*, les van de Wiele fêtent la saint Mille milles « avec tout le lustre et l'extravagance permis par les moyens du bord : choucroute garnie arrosée de vin blanc, crème au chocolat » (1954, p. 94). Quelques jours plus tard, ils célèbrent mi-chemin, puis le dimanche 4 novembre « 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 » (*idem*, p.96). Le passage des lignes géographiques les plus significatives, tropiques et équateur, est également un événement célébré. Sur certains voiliers de plaisance, franchir l'équateur se fait dans le respect de la plus pure tradition maritime. A bord de *Balthazar*, une partie de l'équipage « déguisée pour la circonstance en Neptune et Amphitrite nous a fait faire l'initiation nécessaire au passage de la ligne. Puis Neptune en personne avec son trident est venu à bord nous donner nos certificats » (Lavoie et Roberge, *Journal de bord*). Pour ceux qui reviennent

des régions froides, atteindre des latitudes plus clémentes s'arrose également. Nicole de Kerchove, de retour de Patagonie « célèbre la sortie des 40<sup>ème</sup> en ouvrant la bouteille de vin embarquée pour l'occasion ». Marqueurs spatiaux et temporels de tous types sont utilisés par les plaisanciers pour rythmer l'habiter en mer et rompre sa régularité. Pierre Decaix, skipper de *Taranis* explique que « malgré l'apparente monotonie de cette vie en mer, les occasions de boire un coup à notre santé pour fêter un événement remarquable sont nombreuses : passage d'une centaine de milles « ronde » sur la distance restant à parcourir, début du week-end, dimanche, changement d'heure » (Decaix, *Voyage de Taranis*).

A l'exception des pratiques liées à la navigation, ce qu'on fait en mer n'est pas, au premier abord, très différent de ce qu'on fait à terre. Et pourtant, habiter en mer ne peut être assimilé à un habiter terrestre. Le rythme des journées diffère et si les pratiques, à terre ou en mer sont semblables – manger, dormir, se distraire- les manières de faire ne le sont pas. A chaque appareillage, le plaisancier au long cours doit réapprendre à habiter en mer et retrouver des réflexes de marin. Après un temps d'adaptation, la répétition journalière des pratiques, de la cuisine à la navigation, entraîne des automatismes et nombreux sont les navigateurs hauturiers à qualifier leur vie en mer de routinière. Après sa première longue navigation hauturière – la traversée de l'Atlantique-, P. Naegels estime qu'ensuite « la routine s'installe vite à bord. Il y a vraiment un avant et un après Atlantique, on sait comment le temps s'écoule et on prend le rythme dès le premier jour » (Naegels, *Journal de bord*), et D. Decaix note qu'au bout de quelques jours de navigation vers le Cap Vert, « la routine se met en place » (*Voyage de Taranis*). De la terre à la mer, gestes et pratiques, au départ réflexifs, deviennent routiniers. Et de la mer à la terre, les plaisanciers doivent également ré-apprendre à habiter à terre et retrouver un rythme de sommeil respectant l'alternance jour - nuit ou encore ne plus être sur un support mobile. Lors des premiers jours à terre, le plaisancier peut avoir l'impression que tout tangué autour de lui et qu'il est encore sur le voilier ... c'est le mal de terre, moins courant que le mal de mer mais tout aussi désagréable<sup>83</sup>. A l'arrivée dans un port, ils sont nombreux à avoir besoin d'un temps d'adaptation entre la solitude de la haute mer et la vie sociale et le bruit du port. A son arrivée à Alicante après une navigation de quatre mois, Françoise Moitessier de Cazalet dit avoir éprouvé de « la peur, peur du bruit, des autres, des voitures, des villes, la peur irraisonnée de parler à un inconnu » (1999, p. 89).

---

<sup>83</sup> Les otolithes, cristaux de carbonate de calcium situés dans l'oreille interne jouent un rôle essentiel dans l'équilibre du corps. Après un séjour en mer, il leur faut parfois un peu de temps pour se régler à la vie sur terre.

En navigation hauturière, le plaisancier acquiert des habitudes spécifiques à l'habiter en mer auxquelles il doit renoncer une fois à terre. Les habitudes sont, selon Jean Marc Besse, «un ensemble organisé de rythmes spatiaux et temporels, [et] surtout des répétitions, des gestes qui reviennent, un sillage depuis longtemps fréquenté. Les habitudes sont toujours de l'ordre de la sédimentation. Elles lestent notre rapport au monde, et le fixent en routines et en règles que l'on suit sans y penser » (Besse, 2013, p. 247). Cette définition, si elle met à juste titre l'accent sur la répétition, nous paraît trop restrictive car, assimilant habitudes et sédimentation, elle ne prend pas suffisamment en compte la dynamique de ces dernières. Si J.M. Besse évoque les changements d'habitude, il ne s'y attarde pas. Or les habitants polytopiques changent d'habitudes en changeant de lieu: ils renoncent alors à certaines habitudes pour, après un temps d'adaptation, en acquérir de nouvelles, mieux adaptées à leur manière d'habiter le nouveau lieu. Entre la vie au large et à terre, d'une escale à l'autre, le plaisancier au long cours est ainsi amené à modifier ses habitudes et apprend à habiter son nouvel environnement.

L'habitude, selon B. Lahire, correspond à une action involontaire. A partir de la notion de mémoire involontaire illustrée par l'exemple de la madeleine de Proust - un événement anodin, comme la saveur d'un gâteau, réactive des souvenirs oubliés - Lahire propose une réflexion sur l'action involontaire : « en lieu et place du souvenir, c'est alors un schème d'action (une habitude) qui est déclenché par le contact continu avec des éléments du contexte qui entoure l'acteur » (2001, p. 125). B. Lahire propose l'exemple d'un trajet connu et donc effectué machinalement, « la connaissance pratique du trajet, acquise à force d'effectuation, fait que celui-ci peut se réaliser sur le mode de l'action involontaire » (*idem*, p. 126). Le terme d'action est à prendre au sens large et inclut le fait de bouger mais aussi de parler, de penser et d'imaginer. Dès lors, les habitudes analysées par Lahire ne se limitent pas « aux gestes qui reviennent », aux routines et règles « que l'on suit sans y penser », comme le propose J.M. Besse (2013, p. 247) mais sont également « réflexives, délibératives, rationnelles, calculatrices » (Lahire, 2001, p.130). Il en est ainsi du savant qui peut se servir « sans s'en rendre compte, sans plus avoir à y penser, sans aucune nécessité particulière de réflexivité – et c'est ce qui lui permet d'aller très vite dans son raisonnement -, des habitudes spécifiques de réflexivité » (*idem*, p.129). Le savant décrit par Lahire pourrait être le skipper d'un voilier : « naviguer est devenu pour nous, un peu, une routine » estime Louis van de Wiele (1968, p. 254). Or naviguer nécessite de maîtriser des connaissances scientifiques complexes, d'autant

plus qu'à l'époque de Louis van de Wiele, les aides à la navigation telles que le GPS n'existent pas.

Une même habitude relève bien souvent d'actions réflexives et non réflexives – une difficulté surgit en voiture, et l'habitude non réflexive « se coordonne, se couple à des habitudes plus réflexives de conduite » (Lahire, 2001, p.132). Ces habitudes devenues non réflexives ont nécessité au préalable un temps d'apprentissage puis un temps d'incorporation. Les plaisanciers au long cours ont d'abord appris à habiter en mer puis se sont habitués à se déplacer sur le voilier, mais aussi à vivre en autarcie, à cohabiter en famille dans un espace réduit ou encore à occuper leur temps. Ils ont également dû apprendre à naviguer – à maîtriser la conduite du voilier et le déplacement en mer.

## HABITER UN OCEAN CIEL

La vie à bord d'un voilier s'intègre dans un environnement physique particulier. Mer et ciel entourent le plaisancier et la seule limite que son regard rencontre est la ligne d'horizon. Cet « océan-ciel » selon l'expression de Tim Ingold est un monde en mouvement, animé par des flux, courants marins, vents, nuages. Alors que la terre, vue de mer, apparaît par contraste, comme un socle, une surface solide, l'océan est un monde où « les surfaces sont reléguées au second plan, cédant leur place aux circulations du milieu dans lequel elles sont formées. En mer, les éléments stables ancrés dans le paysage s'effacent au profit des flux aériens (le vent et le climat) et des flux aquatiques (la marée et les courants). Ce sont ces flux, et non la surface de la mer, qui absorbent l'attention et les efforts du marin. Le monde qu'il habite [est] un océan-ciel » (Ingold, 2013, p. 258). Le plaisancier habite avec ces flux : il utilise les vents et les courants comme source d'énergie, et parfois, pour s'amuser, la course des étoiles pour se situer mais doit aussi composer avec ces mouvements, voire s'en protéger lorsqu'ils deviennent trop violents, rendant ainsi la vie à bord et la navigation difficiles.

Se déplaçant en permanence, le plaisancier doit pouvoir se situer dans cet océan-ciel. C'est en se localisant sur cette étendue marine qu'il peut calculer le cap à suivre afin d'arriver à destination. Or le paysage marin n'offre aucun repère et dans cet environnement homogène, les seules références pour se situer sont les coordonnées géographiques, lignes imaginaires et constructions rationnelles de l'esprit. A partir d'une réflexion sur l'espace nomade ou espace lisse et l'espace sédentaire ou espace strié, G. Deleuze et F. Guattari proposent quatre modèles pour analyser les oppositions et les imbrications entre ces deux types d'espaces, dont le modèle maritime. « Espace lisse par excellence » selon G. Deleuze et F. Guattari, « la mer est celui qui s'est trouvé le plus tôt confronté à un striage de plus en plus strict. [...] L'espace maritime s'est strié en fonction de deux acquisitions, astronomique et géographique : le point que l'on obtient par un ensemble de calculs à partir d'une observation exacte des astres et du soleil ; la carte qui entrecroise les méridiens et les parallèles, les longitudes et les latitudes, quadrillant ainsi les régions connues et inconnues » (1980, p. 598). Dans l'espace strié, les trajets sont subordonnés aux points alors que dans l'espace lisse qu'est l'océan, l'itinéraire prime et les points sont dépendants du parcours.

## Aides techniques à la navigation

La compétence mobilitaire, qui permet aux navigateurs de s'orienter sur les océans du globe, s'appuie sur un savoir savant mobilisant des raisonnements scientifiques, notamment mathématiques et astronomiques, ainsi que sur un savoir empirique, basé sur l'observation et l'interprétation de l'environnement. Depuis les années 1990, la navigation de plaisance a connu une véritable révolution, la communication par satellite permettant désormais de connaître précisément et instantanément sa position ainsi que le cap à suivre ou encore d'avoir accès à des prévisions météorologiques et ce quel que soit le lieu où l'on navigue. Les innovations techniques, et notamment le GPS, ont conduit à faire évoluer les savoir naviguer, en rendant caduques certaines compétences ou en en introduisant de nouvelles (cf. photo 34) Cette évolution, ne signifie pas pour autant la disparition des méthodes traditionnelles de navigation et la plupart des plaisanciers au long cours pratiquent ponctuellement, par choix, la navigation astronomique ou font le point au sextant. C'est essentiellement par l'expérience, durant le grand voyage ou lors de croisières antérieures, que les plaisanciers acquièrent et développent leurs compétences. Les témoignages des autres navigateurs sont également une source d'information appréciée et recherchée, et pour préparer une traversée, les plaisanciers discutent avec leurs voisins de ponton, lisent attentivement les récits de leurs prédécesseurs, et se connectent sur des sites dédiés à la grande croisière.



Photo 34 : Sur les tables à cartes, les ordinateurs ont remplacé les cartes papiers.  
(2010, © Josset, URL : <http://www.gwenru.fr/>)

En navigation hauturière, le plaisancier a besoin de connaître la position exacte du voilier, ainsi que le cap à suivre pour atteindre la destination souhaitée. Il doit « mettre en relation là où il est, et qu'il voit, avec là où il doit aller et qu'il ne voit pas. Pour cela, il doit comprendre le lien entre ce qu'il voit et ce qu'il ne voit pas, entre le lieu où il est et le monde. Il doit trouver le moyen d'englober, dans une même synthèse cohérente, ici et ailleurs » (Lazzarotti, 2006 a, p. 71) autrement dit se construire une représentation du monde cohérente.

Depuis la fin du XIX<sup>ème</sup> et les débuts de la plaisance hauturière, le savoir savant mobilisé pour naviguer a profondément évolué. Jusqu'à l'invention des procédés hyperboliques (Decca, Loran) et surtout du GPS, les plaisanciers disposent de deux outils pour se situer en pleine mer, c'est-à-dire faire le point : le sextant et le chronomètre. La latitude – ou distance de l'équateur - est obtenue en mesurant, à l'aide du sextant, la hauteur du soleil sur l'horizon à midi. Pour connaître la longitude, ou distance du méridien de Greenwich, il faut calculer la différence entre l'heure locale, obtenue par une hauteur d'astre mesurée au sextant, et l'heure du premier méridien, donnée par le chronomètre du bord. En recoupant la latitude avec la longitude, les plaisanciers obtiennent le point, qu'ils reportent sur la carte. Effectuer les calculs astronomiques peut s'avérer une opération délicate et des points aberrants ne sont pas rares. Un signe inversé et vous êtes, d'après vos calculs, quelque part dans l'hémisphère sud alors que vous pouvez admirer du voilier les côtes de la Sicile. Cette mésaventure est arrivée à Ella Maillart dans les années 1930. De mauvaises conditions météo rendent par ailleurs difficile la mesure des hauteurs d'astre. La visibilité doit être suffisamment bonne pour voir le soleil. Une mer trop formée déstabilise le navire ce qui rend le relevé au sextant délicat car il faut alors «prendre la hauteur quand le bateau est sur une crête, à condition qu'une lame plus haute ne vienne pas 'noyer' l'astre et que, soi-même on garde l'équilibre » souligne Le Toumelin (1995, p. 310). Dans le Pacifique, au sud des 40<sup>èmes</sup>, Bernard Moitessier n'a pas pu utiliser son sextant durant quelques jours car une crête lui cachait systématiquement l'horizon. Une autre difficulté est de conserver en parfait état de marche les montres ou chronomètres, un écart de 4 minutes produisant, selon Alain Gerbault, une différence de 60 milles. Et Françoise Moitessier se souvient qu'au milieu de l'Atlantique, le point effectué les positionnait à Paris, « le chrono qui détestait la chaleur retardant de façon anormale » (Moitessier de Cazalet, 1999, p. 43). Dès l'entre-deux guerres, un certain nombre de voiliers sont équipés d'une radio ce qui permet de capter la BBC ou tout autre station pour connaître l'heure exacte de Greenwich et donc de mesurer les éventuelles déviations des montres du bord.

Lorsque l'utilisation du sextant s'avère difficile, à cause de la météo ou du manque de compétences du skipper, ce dernier peut avoir recours à la navigation à l'estime : le point reporté sur la carte est estimé en fonction du cap suivi par le navire et de la vitesse de déplacement du voilier mesurée par le loch. C'est le compas ou boussole qui permet au barreur de maintenir son cap. Avant l'invention du GPS, ils étaient un certain nombre à naviguer uniquement à l'estime durant les premiers mois de navigation, comme le couple van de Wiele qui navigua ainsi de Belgique à Casablanca, ou encore Marcel Bardiaux. Il ne sait pas utiliser un sextant lorsqu'il s'élance des Canaries vers Dakar pour sa première navigation de plus d'une semaine hors de vue des côtes. « J'avoue qu'à ce moment je ne suis qu'un débutant malgré les dix-huit mois vécus à bord car je navigue encore à l'estime, c'est-à-dire que je ne sais pas faire le point astronomique » (Bardiaux, 1997, p. 141). C'est en chemin que les plaisanciers acquièrent les compétences, en s'entraînant et en prenant des cours auprès de marins plus chevronnés. Ainsi, c'est sur l'île de Sainte Hélène en 1957 que B. Moitessier s'initie à la navigation astronomique auprès d'officiers de la Marine Nationale, alors qu'il navigue depuis 1952.

L'innovation fondamentale qui révolutionne la navigation est le GPS, opérationnel depuis 1993, qui permet de connaître avec précision et de façon instantanée la position du navire, sa vitesse de déplacement au cours des dernières heures, le cap à suivre pour atteindre la destination souhaitée, la distance restant à parcourir. Son prix le rend désormais très accessible et les seuls voiliers de plaisance ne possédant pas de GPS sont ceux dont l'équipage a fait volontairement le choix de rester fidèle aux méthodes traditionnelles de navigation.

Avant la diffusion du GPS, les plaisanciers disposaient de systèmes de navigation hyperboliques plus fiables que le sextant mais ne fonctionnant pas partout. La zone couverte par le système de navigation Decca s'étendait du cap Nord à Gibraltar et le système hyperbolique américain, le Loran C, couvrait une grande partie de l'hémisphère nord, ainsi que la Chine, le Japon et la Corée. Ces deux chaînes, rendues obsolètes par le GPS, sont désormais fermées. Le premier système de navigation par satellite est le Satnav, mis en place en 1964 par l'U.S. Navy, le premier récepteur conçu pour la plaisance étant disponible en 1974. Le Satnav permettait d'obtenir un point précis, mais il était souvent nécessaire d'attendre plusieurs heures entre deux points. Avec le GPS, le point s'affiche immédiatement ; il est ensuite reporté sur la carte papier par le skipper ou mémorisé par le logiciel de navigation.



Les navigateurs ont à bord un certain nombre de cartes marines, à différentes échelles, de la carte de l'Atlantique pour une transat à celles offrant un tracé précis des côtes où des escales sont prévues. Ces cartes sont désormais disponibles sur logiciel et, couplées au GPS, elles permettent de suivre l'avancée de son voilier sur l'écran de l'ordinateur. Les plaisanciers ont également à leur disposition de nombreux ouvrages techniques, type instructions nautiques ou guide de croisière qui décrivent les sites d'escales, du mouillage forain à la marina, et précisent comment y accéder ainsi que les équipements et services disponibles à terre : magasins d'alimentation, médecins, moyens de transports etc. Pour les longues traversées, les plaisanciers utilisent des cartes spécifiques comme les cartes des vents dominants ainsi que des *Pilots Charts* précisant la force et la direction des courants marins et les conditions météo qu'ils sont susceptibles de rencontrer en mer.

Alors que les guides pour les escales sont considérés comme des sources d'informations relativement fiables, les documents utilisés lors des navigations hauturières sont le plus souvent critiqués par les plaisanciers qui disent ne pas rencontrer sur leur route les conditions météo indiquées dans ces cartes et ouvrages techniques. Lors de sa traversée de l'Atlantique Nord en 1923, Alain Gerbault se plaint : « voilà plus de trois semaines que je n'ai eu un temps favorable en dépit des flèches pleines de promesses de la carte des vents » (1970, p. 70). Pour sa traversée de Dakar au Brésil, Bardiaux a tracé sa route « en tenant compte des proportions dans les différentes directions indiquées par les cartes des vents éditées par les Marines française, américaine et anglaise. Eh bien ! Les vents de l'Atlantique se fichent éperdument des trois Marines à la fois » (1997, p. 177). Les Decaix s'étonnent de rencontrer des vents forts durant la traversée entre la Californie et les Marquises, alors que « les documents nautiques et J. Cornell disaient l'inverse » (*Voyage de Taranis*). Bien que les cartes des vents ou les Instructions Nautiques soient systématiquement consultées, les plaisanciers leur préfèrent les témoignages d'autres navigateurs, l'expérience des autres leur paraissant plus fiable et mieux adaptée à la plaisance que les documents élaborés par les administrations maritimes à partir de données statistiques. Ils lisent avec attention les récits de navigation de leurs prédécesseurs ou rentrent en contact avec d'autres marins, à l'affût de tout conseil ou information sur les routes de navigation qu'ils empruntent. Pour sa traversée Dakar-Brésil, Marcel Bardiaux a trouvé « un précieux guide dans *La croisière de l'Anahita* du Commandant Louis Bernicot » (1997, p. 172), et sur la *V'limeuse*, Carl Mailhot relit « des passages de Slocum, *Seul autour du monde sur un voilier de onze mètres* et de Bernard Moitessier, *Un vagabond des mers du sud*. Ces récits de navigation qui nous ont ensorcelés un jour en tant

que profanes deviennent plus tard des outils de références intarissables quand notre propre route s'allonge et vient croiser la leur » (Mailhot et Manny, 2003, p. 71). C'est lors des passages difficiles que l'expérience des prédécesseurs est la plus sollicitée. Ainsi, pour passer le Cap Horn, Bernard Moitessier lit *Une fois suffit*, des Smeeton et *To the great southern sea*, de William Robinson « comme on prépare un examen » (1967, p. 200). Il estime que pour cette navigation difficile, il dispose d'un atout de taille : « nous bénéficierons de l'expérience des autres. Ceux qui sont passés aident les autres à passer. Mais ceux qui se sont fait étendre aident quelquefois beaucoup plus » (*idem*, p. 121). De la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle au début des années 1970, les pionniers de la navigation de plaisance, de Joshua Slocum à Bernard Moitessier, de Vito Dumas aux *Damien*, ont défriché les routes de grande croisière. La somme de ces expériences individuelles constitue aujourd'hui une compétence collective, un savoir naviguer utilisé par les plaisanciers contemporains et considéré comme plus fiable que les synthèses statistiques.

Informatique et communication par satellite ont profondément modifié les conditions de navigation. Désormais, le plaisancier peut, en pleine mer, disposer instantanément de nombreuses informations, de sa localisation précise aux prévisions météo. Certains considèrent que la large diffusion de cette technologie conduit à un affaiblissement des savoirs naviguer traditionnels. L'ethnologue Jean Cuisenier constate que « depuis 40 ans, les arts empiriques de la navigation sont en mutation profonde [...] Depuis une dizaine d'années, le changement technique prend l'allure d'une mutation. Le système de positionnement par satellites, en effet, se généralise. [...] Le marin peut désormais déterminer la position de son navire sur écran, fixer son cap, tracer sa route avec une précision jusque-là inégalée et même visionner sur écran les cartes météorologiques. Il n'est plus besoin de recourir aux savoirs empiriques pour identifier les amers, reconnaître des lieux, tracer une route. En quelques années, le trésor des arts anciens de la navigation se trouve ainsi complètement déprécié. Cessant d'être consulté, il est sur le point de tomber dans l'oubli » (2001, p. 727). Cette assertion nous paraît discutable et ne peut s'appliquer uniformément à tous les plaisanciers. Sans doute l'affirmation de Jean Cuisenier est-elle vérifiable en ce qui concerne ceux qui pratiquent la croisière côtière une à deux semaines par an. En revanche, les plaisanciers au long cours, s'ils utilisent GPS et ordinateur à bord, maîtrisent les techniques anciennes de navigation.

La plupart des plaisanciers utilisent le GPS tout en estimant indispensable de maîtriser les savoir-faire anciens. La très grande majorité des plaisanciers au long cours que nous avons

rencontrés savent faire le point au sextant. La maîtrise de ce savoir représente une sécurité, en cas de défaillance des appareils, mais aussi un jeu. Beaucoup s'amuse en traversée à faire le point au sextant et à comparer le résultat obtenu avec les coordonnées fournies par le GPS car «il subsiste une sorte de magie à pouvoir dire au milieu de la mer, après consultation du soleil, des étoiles et de vastes et diverses colonnes de chiffres : Voilà. Nous sommes ici » (Deniau, 1992, p. 191). Dans la maîtrise de ces techniques traditionnelles de navigation, c'est l'identité du plaisancier au long cours qui est en jeu. Ce qui distingue le vrai marin des terriens ou des plaisanciers du dimanche, c'est d'être capable de se situer en se référant à la course du soleil. Et le sextant continue de posséder, « dans l'inconscient du navigateur un caractère mythique, presque magique. [...] Le sextant est respecté, voire vénéré » (d'Halluin, 2004, p. 23). Cependant, pour traverser les océans, il ne suffit pas de savoir faire le point au sextant ou au GPS, et la navigation hauturière suppose également de mobiliser ce que le langage courant nomme le sens marin.

### **Navigation sensorielle**

Etre humain sur la terre ou être humain en mer : si la langue française désigne la terre comme support, elle exprime clairement que l'habitant de la mer est enveloppé, englobé par l'environnement maritime. Vue de terre, la mer est un spectacle, un tableau admiré pour ses qualités paysagères. Pour les habitants de la mer, l'environnement est tout à la fois une ressource et une contrainte. Proposant une approche écologiste de la perception, James Gibson considère que « nous percevons notre environnement en fonction de ce qu'il nous offre dans la poursuite de l'action dans laquelle nous sommes engagés » (cité par Ingold, 2013, p. 137). Des éléments physiques dépendent la vitesse de déplacement du voilier, la sécurité de l'équipage ainsi que le confort de la vie à bord - une mer agitée ou une humidité permanente est rarement appréciée par les plaisanciers. Naviguer à la voile c'est habiter avec les éléments naturels, les utiliser pour se déplacer et se situer et parfois s'en protéger.

« Le plaisir de la navigation », explique Michel R. « c'est de s'intégrer à la nature, avoir des repères astronomiques, un peu de connaissance des étoiles, savoir par exemple qu'en ce moment, la planète à l'est, c'est Saturne » (entretien 2008). De nombreux plaisanciers disent le bonheur éprouvé lorsque leur voilier navigue en harmonie avec les éléments : « quand le bateau marche bien, dans la bonne direction, les réglages sont bons, les courants sont bien exploités ... quand on sent qu'on se mélange par le bateau au vent et à la mer, c'est le top » (Annie R., entretien Las Palmas, nov. 2008).

Quelques – rares – puristes vont même jusqu'à refuser d'équiper leur voilier de moteur ou de GPS et préfèrent naviguer à l'ancienne, ayant ainsi le sentiment de voyager en harmonie totale avec la nature : « En mer au large sur notre petit voilier de 8.50 m, nous faisons partie de l'univers. Sentiment renforcé par le fait que nous nous servons uniquement du soleil et des étoiles pour calculer notre position. La navigation astronomique nous intègre naturellement à l'infiniment grand. C'est ainsi que j'aime naviguer ». (D. Richard cité par Gourmelen 1997, p. 82). Le refus d'un moteur à bord est justifié par des soucis d'économie, des préoccupations écologiques, mais aussi par le désir affirmé de vivre au plus près des éléments. F. et Y. Giraud ont navigué durant plusieurs années sur *Morgane* avec la voile comme unique moyen de propulsion : « l'ancien moteur, toujours en grève malgré de nombreux et coûteux dépannages, a fini par lasser notre patience et notre porte-monnaie : nous l'avons donc purement et simplement débarqué. [...] *Morgane* navigue à la perfection à la voile et une navigation plus pure s'accorde mieux à nos aspirations » (Giraud, 1998, p. 79). Durant plus de vingt ans les Carr ont sillonné les mers du monde sur *Curlew*, pur voilier. « Côté environnement, nous sommes ravis de réduire au minimum notre dépendance aux carburants et autres huiles fossiles. [...] En fin de compte, rien ne vaut le plaisir du facteur sensitif, c'est-à-dire de savoir exactement de quoi son bateau est capable sous voile » (Carr, 1998, p.76). Les plaisanciers cités sont cependant très minoritaires, la très grande majorité des voiliers de voyage étant équipés d'un moteur.

Les plaisanciers souhaitent habiter la dimension physique des espaces maritimes et s'intégrer à cet « océan-ciel en mouvement ». Ils sont dès lors amenés à mettre en œuvre ce que David Anderson nomme une « écologie du sensible »<sup>84</sup>, notion qu'il développe à partir de l'étude des éleveurs et chasseurs de rennes dans le nord de la Sibérie. L'écologie du sensible ne relève pas d'une « connaissance formelle, institutionnelle, transmissible hors du contexte de son application pratique. Au contraire, elle s'appuie sur une façon de sentir constituée par les capacités, les sensibilités et les orientations qui se sont développées à travers une longue expérience de vie dans un environnement particulier » (cité par Ingold 2013, p. 37). Cette notion d'écologie du sensible se rapproche des savoirs vernaculaires analysés par Béatrice Collignon, qui nous apprennent que « le monde sensible est aussi source de savoir, que l'on sait avec sa raison certes, mais aussi avec ses émotions » (Collignon, 2012, p. 17). Ces savoirs sensoriels ne sont pas l'apanage des peuples considérés comme traditionnels mais se

---

<sup>84</sup> David Anderson, 2000, *Identity and ecology in Arctic Siberia*, Oxford University Press.

retrouvent dans toutes les sociétés. Leur étude renseigne sur les façons contemporaines d'habiter son environnement. Dans le langage courant, l'expression 'sens marin' désigne ces savoirs vernaculaires propres aux marins et valorise l'existence d'une écologie du sensible spécifique à la mer.

En train, en avion ou en voiture, « le voyage n'est plus une expérience de mouvement où l'action et la perception sont intimement liées. Il est devenu une expérience d'immobilité forcée et de privation sensorielle » (Ingold 2011 a, p. 136). Le voilier est désormais un des rares modes de déplacements où la perception sensorielle est encore sollicitée et constitue une aide à la navigation. Selon C. Créac'h « le sens marin traduit ce que l'on a appris par corps » et désigne « ces sensations ressenties par le corps à travers le comportement du bateau » (cité par Brulé-Josso, 2010, p. 123) – apprendre à vivre en équilibre sur un espace perpétuellement mouvant, à observer le paysage ou encore à être attentif aux bruits. Deux sens sont particulièrement mis à contribution, la vue bien sûr, mais aussi l'ouïe, le bruit de l'eau sur la coque, du vent, des haubans et des drisses renseignant sur la vitesse du bateau, le réglage des voiles ainsi que sur la direction : si le vent tourne, l'allure (position du bateau par rapport au vent) du bateau se modifie, et le navigateur est alerté par un changement dans le son des voiles et du vent. La nuit, l'ouïe se substitue presque totalement à la vue. « L'ouïe est je crois le sens le plus précieux du marin » selon B. Moitessier. La nuit, l'oreille « note tous les bruits de l'eau sur la coque, les murmures, les crissements de la membrure, le chuintement du vent glissant sur les voiles et sur les haubans, le tapotement des drisses contre le mât. Un bruit anormal réveille le cerveau [...] Je crois réellement que l'oreille ne dort jamais chez le marin à la mer, surtout chez le solitaire » (Moitessier, 1988, p. 124-125).

Aujourd'hui comme à l'époque de Slocum, les circumnavigateurs accordent une grande attention à l'observation des paysages marins et sont notamment sensibles à la couleur de l'eau, à la forme des nuages ou encore à la présence ou non de poissons ou d'oiseaux. La lecture et l'analyse de ces paysages les informent sur les conditions météorologiques à venir. « Le speaker de Radio-Capetown annonce qu'il n'y aura pas de coup de vent sur les côtes d'Afrique du Sud. Je le savais. La mer, le ciel, les albatros, les cirrus qui ne sont pas là, tous me l'avaient dit déjà ». (Moitessier, 1986, p.114). Les repères astronomiques permettent de se situer et de s'orienter. Pour tenir son cap la nuit, le barreur prend comme repère une étoile, comme le fait B. Moitessier, lors de ses premières navigations le long des côtes indochinoises : « J'ai choisi l'étoile la plus proche du cap à suivre, elle glissera peu à peu vers la gauche dans le ciel, il me suffira de modifier la route en ajoutant un doigt sur la droite, de

loin en loin ». (1993, p. 103). Les dangers sont signalés par les animaux, dauphins ou oiseaux. En arrivant aux Galápagos, c'est le comportement des oiseaux qui indique à B. Moitessier la proximité d'un récif, qui est paré « un peu grâce aux Instructions nautiques, beaucoup grâce aux fous de Bassan qui nous indiquent les petits fonds avec des cris de bienvenue » (1967, p. 130).

Au large ou à l'approche des côtes, navigation sensorielle et aides techniques sont simultanément ou tour à tour utilisées par les plaisanciers.

Au large, les plaisanciers se représentent sur l'espace lisse de l'océan ainsi que sur l'espace strié des cartes. Sur les étendues maritimes, aucun sillage ne s'imprime, « la mer est la plus grande brouilleuse de cartes, effaceuse de traces, perdeuse de fil » (Deniau, 1992, p. 234). Sur cette étendue uniforme, les plaisanciers développent une représentation de leur position et visualisent leur voilier au centre du cercle formé par l'horizon, un « cercle infini et unique » (Moitessier de Cazalet, 1999, p. 42), un « cercle absolu, sans faille, mathématique, qui vous entoure 24 heures sur 24 et se déplace avec vous » selon Jean-François Deniau (1992, p.253). Les plaisanciers replacent ce cercle de l'horizon au sein de l'univers. « Au centre du grand disque de mer et de ciel qui constitue l'univers, il y a *Nomad* » : c'est ainsi que Michka décrit la position de son voilier lors des navigations hauturières (1977, p. 11).

Cette sensation d'être au centre disparaît dès que le plaisancier situe son voilier sur l'espace strié des cartes marines. Le trait sur la carte, reliant les points portés jour après jour, rend tangible la progression (cf. photo 35) Le nombre de milles parcourus sur l'eau est converti en centimètres, en quart de carte ou en nombre de carrés formés par les méridiens et les parallèles. En suivant sa progression sur ces cartes, « le voyage soudain décolle du réel, s'envole dans l'abstraction, on se faufile de carré en carré, on ne vise plus un cap ou une ville, on passe le tiers, la moitié de la feuille. Ce sont les seuls points de repère qui restent » (Antoine, 1997, p. 158). Lors des traversées océaniques, certaines cartes sont particulièrement impressionnantes, les terres étant rares et situées à la périphérie de la feuille. Entre la ville du Cap et l'Australie, R. Cufre a utilisé une de ces cartes de mer, une carte « terrible, immense rectangle vide où ne figure qu'une frange de terre – les abords de l'Australie » (Cufre, 1999, p. 109).



Photo 35 : Reporter son point sur la carte papier pour rendre tangible la progression du voilier. (2011, ©Brasseul, URL : <https://jbrasseul.wordpress.com/>)

A l'approche de la côte, des signes annoncent la proximité de la terre (présence d'oiseaux, couleur de la mer, nuages, odeurs), alors même que rien n'apparaît à l'horizon. Quelques jours avant son arrivée à New-York Alain Gerbault aperçoit « beaucoup de marques de l'approche de la terre. La couleur de l'eau était différente, les marsouins étaient nombreux et j'aperçus même quelques papillons morts flottant sur l'eau » (1970, p. 108). Malgré les nouvelles technologies, ce savoir empirique est toujours partagé par la majorité des plaisanciers au long cours. Aujourd'hui encore, l'écrasante majorité d'entre eux savent, à l'issue de la transat, que la terre est proche, par des signes tels que la présence d'oiseaux ou le changement de la couleur de la mer. Selon Camille Parrain, seuls 10% des plaisanciers qu'elle a interrogés ne perçoivent aucun de ces signes, et savent qu'ils se rapprochent de la terre ... en la voyant ou en lisant les informations sur le GPS ou la carte (2010, p. 348).

Près des côtes, la navigation doit être précise pour éviter les écueils et récifs ou ne pas risquer de rater l'entrée du port. Le GPS facilite indéniablement les atterrissages. Grâce au positionnement satellitaire, il n'est plus utile d'attendre que la brume se lève pour s'approcher d'un port et le risque de rater certaines îles isolées, comme les Bermudes ou les Cocos Keeling n'existe plus. « Ceux qui ont toujours navigué au GPS ne peuvent imaginer la fatigue qu'engendre l'angoisse de l'incertitude de sa position, ni réaliser la facilité incroyable et le confort moral qu'apporte cette petite boîte miraculeuse » (Moitessier de Cazalet, 1999, p. 68).

Cependant, dans certaines régions du monde, les cartes marines sur logiciels ne sont pas disponibles ou non adaptées à la plaisance et les documents papiers sont erronés. En Mauritanie, Yves Lamy navigue avec le seul sondeur car « la moitié de la surface de la carte éditée par le S.H.O.M.<sup>85</sup> est blanche, portant la mention ‘Zone non hydrographiée’ ! Et dans celle qui l’est, la moitié des informations sont inexactes » (Lamy, 2003, p. 94). Il en est de même en Arctique, où les cartes utilisées par M. Demai comportent erreurs et zones blanches (cf. photo 36).



Photo 36 : Zones blanches sur les cartes marines de la Péninsule de Parry (Territoires canadiens du Nord-Ouest (2001, ©Demai, URL : <http://micdemai.free.fr/>)

Le plaisancier utilise le sondeur et mobilise également ses sens pour se repérer : il observe les variations de couleur de l’eau pour estimer la profondeur ou cherche à repérer les variations de la surface de l’eau – des remous même faibles signalant l’existence d’un récif immergé. Naviguant dans l’archipel de Los Roques (Venezuela), Damien Babinet cherche un chenal « bien identifié sur la carte mais l’eau, turquoise, claire, indique qu’il n’existe plus. A sa place des bancs de sable. Vérification sur le GPS : oui, nous sommes bien à l’entrée du chenal. [...] Dans ce coin, les informations des cartes ou du GPS n’ont aucun intérêt, il faut se faufiler dans ce labyrinthe à vue de nez en ne se fiant qu’à ses yeux et aux variations de couleur de l’eau » (Babinet, *Le journal de Piffoël*). Désormais, le GPS est plus précis que les cartes

---

<sup>85</sup> Le Service d’Hydrographie et d’Océanographie de la Marine, établissement public sous tutelle du Ministère des armées, publie les cartes marines.



marines papiers, ce qui pose de nouvelles difficultés : peu importe de connaître précisément la position du bateau grâce au GPS si la carte comporte des erreurs quant à la localisation des dangers. Au Cap Vert, Antoine et Hélène notent que les cartes sont décalées d'un demi mille par rapport au point GPS et dans les canaux de Patagonie, les cartes ne correspondent pas, à un mille ou deux près, aux positions GPS, ce qui conduit Nicole de Kerchove à se situer « plus avec les yeux qu'avec le GPS » (*Le voyage de l'Esquilo*).

Habitants de la mer, les plaisanciers au long cours ont développé une écologie du sensible. C'est grâce aux aides techniques à la navigation mais aussi à leur perception sensorielle de l'environnement marin, qu'ils peuvent se déplacer c'est-à-dire se situer et se repérer, s'informer sur les conditions météorologiques à venir mais aussi anticiper les risques et prévenir les dangers. Habiter un voilier au large comporte des risques, accentués par le fait que le plaisancier ne peut compter sur une aide extérieure en cas de difficultés. Grâce aux radars qui avertissent de la présence d'autres navires la nuit ou au téléphone satellite qui permet de demander conseil à un médecin en cas d'urgence, les risques sont moindres aujourd'hui qu'au début de la plaisance hauturière. Cependant, aucun voilier n'est à l'abri d'un accident.

### **Risques et périls**

Habiter en mer, c'est accepter d'être confronté à des risques importants et ne pouvoir compter que sur ses propres forces pour y faire face. Les principaux dangers sont représentés par les éléments météorologiques (tempête, mer forte) et les rencontres malheureuses avec les autres habitants de la mer (collision avec un autre navire, un conteneur tombé d'un cargo ou une baleine ; attaques par les pirates dans certaines zones). Et comme à terre, des accidents domestiques sont possibles, avec des conséquences bien plus lourdes : le feu à bord ou la chute d'un homme à la mer sont particulièrement redoutés.

Ces risques peuvent être minimisés. Pour éviter dans la mesure du possible les coups de vent, il convient de naviguer en respectant les saisons et d'éviter les zones plus exposées comme le Cap Horn ou les 40èmes. Une fois pris dans le mauvais temps, le skipper doit user de son sens marin pour adapter au mieux le voilier aux conditions météorologiques. Il peut réduire la voilure, prendre la cape – c'est-à-dire régler le cap du voilier en fonction de la direction du vent et de la houle pour éviter au maximum les mouvements de roulis et de tangage - ou encore mettre en fuite (laisser le voilier naviguer au portant, c'est-à-dire poussé par le vent)

pour éviter de chavirer ou de sancir. Seuls quelques rares plaisanciers constituant notre corpus ont effectivement chaviré ou sancé - c'est-à-dire chaviré par l'avant ou plus rarement par l'arrière - et toujours dans des mers réputées pour leur difficultés. C'est dans les mers australes que *Damien* chavire à plusieurs reprises et à l'approche du Cap Horn, le voilier des Smeeton chavire à deux reprises et celui de Marcel Bardiaux fait un tour complet.

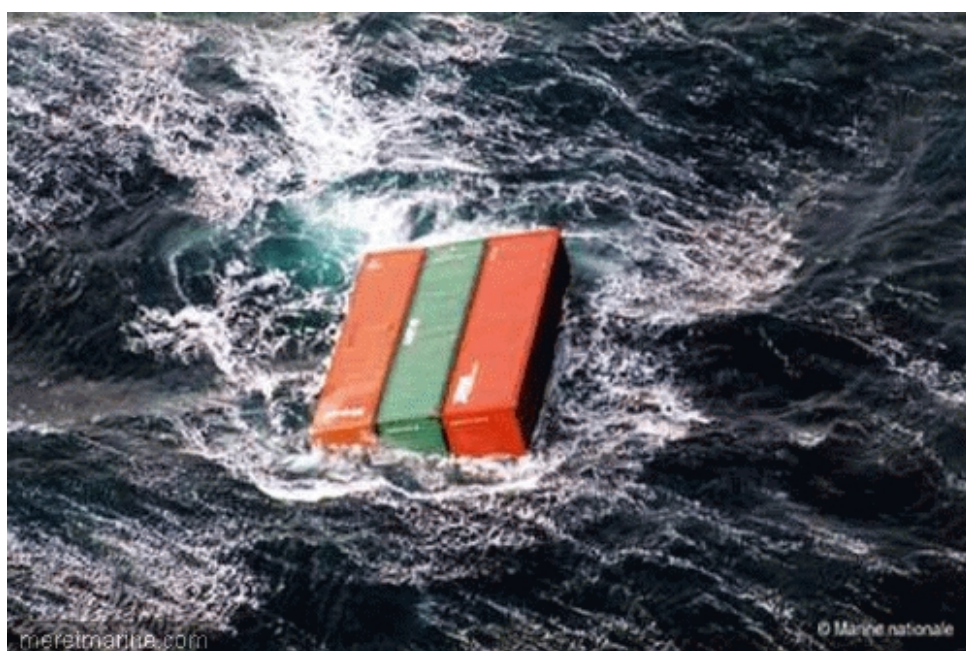


Photo 37 : Flottant au ras de l'eau, les conteneurs tombés des navires constituent un réel danger pour les plaisanciers.

(©MarineNationale, URL : [www.legisplaisance.fr](http://www.legisplaisance.fr), consulté en 2019)

Ce que les plaisanciers craignent le plus, c'est l'accident qui peut surgir n'importe quand, notamment l'homme à la mer et la collision avec un navire ou un OFNI – Objet flottant non identifié, type conteneur (cf. photo 37). Pour éviter de tomber à l'eau, une seule solution, s'attacher. De nuit ou par gros temps, la majorité des plaisanciers disent porter un harnais de sécurité. En revanche, durant la journée et lorsque la météo est clémente, les harnais sont très rarement utilisés comme le reconnaît Christine : « En navigation, la journée, on n'est pas attaché, la nuit on l'est et on ne va pas sur le pont, on reste dans le cockpit » (entretien Las Palmas). La collision avec un autre navire est redoutée par tous les plaisanciers. Lors de son tour du monde en solitaire, Slocum raconte avoir une nuit entendu des voix : c'étaient celles de matelots embarqués sur un trois-mâts qui le frôlait. A trois heures du matin, alors qu'ils naviguent en Méditerranée, Bernard Moitessier et sa femme échappent de peu à un abordage par un chalutier aveugle sous pilote automatique. Tout objet flottant représente également une

menace. A l'approche du canal de Panama, Antoine et Brigitte soulignent que « les cargos ne sont pas le seul danger. Un fort courant venant de terre draine de nombreux détritiques au large et notamment des troncs d'arbres. La nuit, il n'y a plus qu'à prier de ne pas en heurter un ! » (*Journal de bord*). Il n'est pas toujours possible d'éviter les conteneurs tombés des cargos ou les troncs d'arbre charriés par les fleuves. C'est au mouillage qu'Yves de Montbron découvre une brèche d'un mètre de large dans la coque du bateau. « Nous avons sûrement heurté un tronc d'arbre, un fût, une caisse ou un objet flottant entre deux eaux. Il est impossible de savoir ni où ni quand précisément, tellement le bateau tapait sans cesse, dans un bruit épouvantable de vent et de mer » (*Journal de bord*).

Pour prévenir une collision, il est nécessaire d'assurer une veille permanente, ce qui n'est pas possible lorsqu'on navigue seul. Les navigateurs solitaires enfreignent donc les règles de navigation qui stipulent qu'en permanence une veille visuelle et auditive doit être assurée. Bien évidemment, les cargos doivent également surveiller leur route, ce qui n'est pas toujours le cas. En théorie, de jour par bonne visibilité, seul un officier de quart est présent en permanence à la passerelle. La nuit, ils doivent être au moins deux, un officier et un veilleur, auxquels se joint le commandant à l'approche des côtes ou par gros temps. En pratique, ces règles ne sont pas respectées sur un certain nombre de cargos et il n'y a bien souvent qu'un seul officier de quart à la passerelle, y compris la nuit ou par gros temps. Cet officier a en charge la surveillance de l'ensemble du tableau de bord du navire, et se repose bien souvent sur le radar pour l'alerter des obstacles sur la route. Pour s'assurer qu'ils ont été repérés, les plaisanciers n'hésitent pas à contacter par VHF l'homme de quart. En revanche, les objets en partie immergés sont difficiles à repérer, surtout la nuit : une collision entre un OFNI et un voilier provoque une voie d'eau qui, si elle est importante, entraînera la perte du voilier.

Parmi les plaisanciers constituant notre corpus, deux ont disparu en mer sans que les conditions précises du naufrage soient connues. Alors qu'il navigue en solitaire autour du monde depuis deux ans, Damien Babinet disparaît en septembre 2003 entre Tahiti et la Nouvelle-Zélande. C'est au large des côtes marocaines que Pierre Ribes disparaît, alors qu'il effectue pour la 25<sup>ème</sup> fois la navigation entre la France et le Sénégal. Dans les deux cas, les circonstances exactes de leur disparition en mer ne sont pas connues. La collision avec un conteneur a été évoquée pour expliquer la disparition de Damien Babinet et le voilier de Pierre Ribes a peut-être été pris dans une tempête. J. Slocum, le premier navigateur à avoir réalisé un tour du monde en solitaire, a également disparu en mer en 1909, après avoir

appareillé de la côte est des Etats Unis pour le Brésil. Nul ne sait si c'est le feu, la tempête ou un autre navire qui est responsable de sa disparition.

Etre attaqué par les pirates est un risque qui existe depuis les débuts de la navigation de plaisance : à la fin du XIXème siècle, Slocum décide de ne pas emprunter la mer Rouge pour éviter de mauvaises rencontres. Aujourd'hui, les points chauds du globe sont l'Asie du sud-est (notamment la zone comprise entre l'Indonésie, les Philippines et le détroit de Malacca), le golfe de Guinée, certaines îles des Caraïbes et l'Amérique latine (Venezuela, Brésil), et surtout le Golfe d'Aden et la mer Rouge. Lorsqu'ils croisent dans ces parages, les plaisanciers restent sur leurs gardes et évitent tout contact avec les équipages des embarcations inconnues. Alors que Françoise Moitessier est au mouillage au sud de Bornéo, non loin de la terre, un bateau s'approche. « Pêcheur ou pas pêcheur ? Mieux vaut ne pas prendre de risques. Aussitôt je mets le moteur et nous détalons le plus rapidement possible » (Moitessier de Cazalet, 1999, p. 204). Désormais, les pirates lancent des attaques très loin de leurs bases : les pirates somaliens opèrent à plus de 900 milles nautiques des côtes et menacent ainsi le nord du canal de Mozambique et les abords des Seychelles. Le Ministère des Affaires étrangères français déconseille fortement la navigation de plaisance dans quelques régions maritimes, dont l'ensemble de la zone économique exclusive (ZEE) seychelloise et le Golfe d'Aden, « les navires dont la vitesse est inférieure à 18 nœuds et dont le franc-bord est bas sur l'eau (hauteur de franc-bord inférieure à 8 mètres) représentant des proies de choix pour les pirates » ([www.diplomatie.gouv.fr](http://www.diplomatie.gouv.fr), consulté en janvier 2019).

Désormais, la majorité des plaisanciers partis faire un tour du monde évitent de passer par la mer Rouge et le canal de Suez et choisissent de contourner le cap de Bonne Espérance pour rejoindre l'Atlantique. Les plaisanciers qui décident de braver le danger risquent leur vie. En février 2011, quatre plaisanciers américains sont capturés par des pirates dans le sud d'Oman et trouvent la mort lors d'une opération menée par l'U.S. Navy pour les délivrer. En avril 2009, c'est un voilier français, le *Tanit* avec à bord deux couples et un jeune enfant qui est capturé par les pirates somaliens : le skipper sera tué lors de l'assaut de la marine française pour mettre fin à la prise d'otages. Certains plaisanciers sont retenus en otage en Somalie, comme ce couple d'anglais capturés au large des Seychelles en octobre 2009 et libérés après 388 jours de détention.

Certains plaisanciers prennent des risques réels, lorsqu'ils décident de naviguer dans les mers australes ou de s'aventurer dans les zones où sévit la piraterie. Mais la majorité des plaisanciers ne naviguent pas pour affronter des conditions difficiles et privilégient la sécurité. Cependant, même dans des zones maritimes considérées comme sûres, l'habiter en mer présente des risques : le danger est présent à l'esprit de chacun, et beaucoup disent leurs appréhensions. La peur se manifeste avant l'appareillage ainsi que durant la navigation. Lors des premières grandes navigations hauturières comme la traversée de l'Atlantique, les plaisanciers expriment la crainte que leur inspire cette longue navigation hauturière : « il ne serait pas honnête de dire que les trois derniers jours avant le départ aient été pleins d'enthousiasme. Je suis assailli par le doute et la trouille en permanence » reconnaît Jean-Michel Coulon (*Journal de bord*). En mer, la peur naît à des moments précis, notamment lorsque les conditions météo se détériorent ou durant la nuit. La peur est, pour un marin, une qualité : « je ne garderais pas longtemps à bord quelqu'un qui soit inaccessible à la peur, par ignorance ou par témérité » écrit Hervé Hamon (1997, p. 248). Pour limiter les risques au maximum, les plaisanciers anticipent les dangers en mer et ont répété - au moins mentalement - les scénarios catastrophes, de la conduite à tenir en cas d'homme à la mer à la mise à l'eau du radeau de survie, équipement obligatoire sur un voilier. Habiter en mer, c'est, davantage qu'à terre, envisager sa mort. Dominique a navigué six ans autour du monde et souligne qu'il est « facile d'oublier sur terre que nous sommes tous des morts en sursis, mais on en a une conscience *aigüe* en mer » (Mailhot et Manny, 2003, p. 348).

Informatique et GPS n'ont pas entraîné la disparition des compétences nautiques traditionnelles, de l'utilisation du sextant à la navigation sensorielle. Dans la navigation à voile, ce n'est pas l'outil qui fait la capacité mobilière mais la capacité à prendre la bonne décision dans une situation précise. Ce qu'on peut nommer le sens marin, c'est-à-dire la capacité à synthétiser les informations disponibles et à prendre la bonne décision, n'a pas disparu avec le GPS et est toujours mobilisé pour habiter la mer. Ce savoir naviguer intègre également une connaissance fine de l'océan qui permet aux plaisanciers au long cours d'adapter leurs navigations aux différentes zones ou régions maritimes, les espaces maritimes n'étant pas uniformes.

## PAYSAGES ET PASSAGES

Les espaces maritimes peuvent être perçus et décrits par les non marins comme des espaces homogènes. Abraham Moles, dans un article traitant de la psychologie de l'environnement, distingue trois types d'espaces : les espaces appropriés, ceux ayant une identité, lorsqu'ici est différent d'ailleurs et les espaces « vides, illimités, sans bornes ». Le désert ainsi que « l'Océan, sans îles, sans étoiles et sans rivages » seraient ainsi caractérisés par une « indifférence spatiale », où « Ailleurs ne diffère en rien d'Ici » (Moles, 1992, p. 172). Michel Roux, géographe et plaisancier dénonce cette représentation d'espaces maritimes isotropes et souligne que « le point commun à toutes les mers du globe est leur nature liquide, comme le point commun à tous les continents est leur nature solide. Tout le reste n'est que différence » (Roux, 1999, p. 92). En haute mer, être ici ou là n'est pas équivalent, les espaces maritimes n'étant pas indifférenciés mais porteurs de spécificités perçues par les plaisanciers. Au fur et à mesure que le voilier se déplace, les paysages changent et les plaisanciers sont d'autant plus sensibles à ces modifications qu'elles entraînent de nouvelles conditions de navigation. Par ailleurs, les voyages maritimes sont constitués d'étapes à franchir, de lieux à atteindre et à dépasser. Certains de ces lieux, porteurs d'une forte charge symbolique, sont considérés par la communauté plaisancière comme des passages marquants d'une grande croisière et peuvent être qualifiés de hauts lieux.

### Régions océanes

A partir des différents paysages que les navigateurs traversent au cours de la traversée de l'Atlantique, Camille Parrain (2010) propose une typologie régionale de cet océan. Une des principales caractéristiques des paysages maritimes est que « l'espace est changeant et les éléments le caractérisant sont également mobiles » (Parrain, 2010, p. 207). Il convient dès lors de repérer les « éléments mouvants structurants », au nombre de trois : les éléments liés aux conditions météorologiques (nuages et étoiles dans le ciel, vents, couleur et état de la mer, etc.), le type de faune et de flore, ainsi que la présence ou l'absence d'éléments anthropiques (déchets, trafic de cargos). Du Nord au Sud, C. Parrain différencie ainsi « le jardin familial » (en Atlantique Nord), la « carte postale tropicale » (correspondant à la route des alizés), la « plaine du pot au noir » et le « royaume hurlant et rugissant des albatros » au sud des quarantièmes (Parrain, 2009 et 2010).

Selon ces régions, l'habiter en mer est plus ou moins apprécié, le confort à bord étant souvent directement lié aux éléments physiques. « La route du bon dieu » : c'est ainsi que Loïck Fougeron (cité par Mével, 1998, p. 58) nomme la route des alizés, ces vents réguliers de force 4-5, qui soufflent du NE dans l'hémisphère nord et du SE dans l'hémisphère sud. L'arrivée dans les alizés est toujours pour Slocum « un événement remarquable » (2000, p.171). C'est la promesse de navigations aisées pour ceux qui se rendent d'Europe vers les Antilles, sans coup de vent à redouter et sous un ciel clément. « Entre Las Palmas et la Barbade, on se trouve dans une région particulièrement privilégiée de ce formidable océan » souligne Annie van de Wiele (1968, p. 44). Le rythme de l'alizé, pour Bernard Moitessier, « ce sont ces journées où l'on ne fait rien ... mais rien. [...] Ce sont vraiment les grandes vacances au soleil, quelque chose qui ressemble à la vie intense de la moule ancrée sur son rocher » (1967, p. 100 et 104). Yves Pestel affirme qu'une navigation dans les alizés, « c'est comme sur la photo : les voiles sont pleines et hautes vingt-quatre heures sur vingt-quatre ; les tempêtes n'existent que dans les récits que l'on dévore ; tu es encore plus bronzé que sur les catalogues de tous les clubs de vacances réunis » (1981, p.38).

Pour se rendre des Canaries au Brésil, les plaisanciers doivent franchir l'Equateur. Ils sont nombreux à redouter la traversée de la zone de convergence intertropicale, plus communément nommée pot au noir où le vent est faible ou inexistant, le temps lourd et chaud et les orages, soudains et violents. L'expression pot au noir fut d'abord utilisée au XVII<sup>ème</sup> siècle dans le jeu de colin-maillard pour désigner, à celui qui avait les yeux bandés, les zones où se trouvaient des obstacles. Elle est ensuite adoptée par les navigateurs pour signifier l'idée d'un piège dans lequel le marin rentre à l'aveugle<sup>86</sup>. Rares sont ceux qui, comme Christian, pensent que « le pot au noir est un univers fascinant, très curieux : des grains noirs te tombent dessus comme des avalanches au ralenti, 100 mètres plus loin, c'est le calme. Le vent passe de force 0 à 8, tu es propulsé en avant. Le grain passe et tu n'as plus de vent » (entretien, 2012). La majorité des plaisanciers appréhendent le pot au noir, qualifié de « redoutable » par Bruno d'Halluin (2004, p. 84) ou d'« énervant » selon B. Moitessier qui s'y « sent vide comme cette mer sans soleil, sans poissons, sans oiseaux, morte malgré cette garce de houle » (1986, p. 31 et 32). Pour Annie van de Wiele, la traversée du pot au noir fut « un cauchemar sans début ni fin, une éternité liquide que rien ne divisait. [...] Nous étions perdus dans les limbes, dans une zone limite qui n'avait pas de caractère à soi. L'horizon était complètement bouché et il tombait un rideau de pluie sans déchirures » (1954, p. 138). La

---

<sup>86</sup> <http://olivierchapolis.blogspot.com/2013/01/30/histoires-de-pot-au-noir-23>.

« marmite du diable », selon l'expression de N. de Kerchove permet de refaire les réserves d'eau mais les navigateurs se méfient de ce que Pestel nomme ses « fourberies » (1981, p. 44).

Tout au sud de l'Atlantique, passées les quarantièmes, les mers australes fascinent ceux qui s'y aventurent. « De toutes les mers, les mers australes sont les plus belles sans doute parce que ce sont les plus puissantes, les plus terrifiantes et celles qui offrent les plus grandes beautés » (Janichon, 1998, p. 245). Naviguant sous ces hautes latitudes, Bernard Moitessier est hypnotisé par « cette mer d'où rayonne une puissance colossale, une beauté totale, absolue » (1967, p. 210).

Paysages et conditions de navigation varient selon les régions d'un même océan, ainsi que d'un océan à l'autre, chacun étant perçu et vécu différemment par les plaisanciers. S'il n'existe qu'un seul et même océan, comme le souligne C. Grataloup<sup>87</sup> (2015), la partition de ce vaste ensemble maritime, qui s'impose à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, est complètement intégrée par les plaisanciers qui considèrent que chaque mer ou océan possèdent sa propre spécificité. La Méditerranée est souvent perçue comme un espace réduit, où la liberté de naviguer se heurte rapidement à la proximité permanente des côtes. « Je me sens enfermé en Méditerranée, c'est ridicule mais c'est comme cela. Je me sens limité, je manque d'espace » explique Michel R (entretien, 2004). Et c'est avec joie que Bernard Moitessier quitte la Méditerranée pour l'Atlantique : « Nous sommes heureux d'avoir atteint enfin les portes de l'Atlantique. [...] Quant aux mers fermées, nous en avons par-dessus la tête ! [...] Vive l'Océan, avec son eau à courir, son horizon intact et les belles traites journalières qu'il nous promet déjà » (1967, p. 67-69). L'Atlantique, océan le mieux connu des plaisanciers européens, est souvent qualifié de jardin. C'est pour le Pacifique que les navigateurs sont les plus élogieux. Après avoir passé le détroit de Magellan, Joshua Slocum mouille à Port Tamar (Chili), d'où il admire « les pulsations du grand océan » (Slocum, 2000, p.94). Après Panama, Damien Babinet décrit son « bonheur de naviguer dans le grand et le plus bel océan de la planète et Daniel Dairou insiste sur « la force de cet océan mâle ». Cependant, beaucoup de navigateurs s'accordent pour reconnaître que le Pacifique ne porte pas toujours bien son nom. Slocum estime qu'il est « mal nommé. [...] L'océan Pacifique n'est sans doute, dans

---

<sup>87</sup> « La 'vaste étendue d'eau salée qui occupe la plus grande part du globe terrestre' (définition d'Océan dans le *Petit Larousse*) est évidemment un seul et même ensemble. Jean-René Vanney publia ainsi en 2001 une *Géographie de l'océan Global*, au singulier (éditions Gordon Breach) où il précise d'entrée : « l'océan universel doit être désormais conçu comme un tout impartagé et présenté en adoptant cette vision globalisante » (Grataloup, 2015).



l'ensemble, pas plus terrible que les autres, mais il n'est pas plus 'Pacifique', sauf de nom ». (Slocum, 2000, p. 171). Et un demi-siècle après Slocum, M. Bardiaux écrit ne pas être « du tout d'accord avec Magellan<sup>88</sup> pour le baptême de cet océan qui, d'un bord me roulait de sa grosse houle, pendant que les vagues provoquées par le vent m'assaillaient de l'autre bord » (Bardiaux, 1997, p. 390).

### **Sas et passages d'un tour du monde à la voile**

L'itinérance des plaisanciers au long cours n'est pas linéaire et toute grande croisière comprend des passages et des seuils à franchir qui sont autant d'étapes initiatiques. Atteindre et franchir ce qui peut être qualifié de hauts lieux de la navigation de plaisance, c'est prouver ses compétences de navigateur mais aussi de voyageur sachant s'éloigner des lieux familiers pour partir à la découverte de lointains inconnus.

La première étape consiste à partir et certains plaisanciers se considèrent en grande croisière dès l'instant où ils quittent le quai. Dès que *Omo* largue ses amarres et s'éloigne du quai du port de Zeebrugge, Annie van de Wiele se sent en voyage : « Nous nous sommes décrochés. C'est comme si nous étions déjà en terre étrangère et je regarde les estivants, du reste très pittoresquement attifés, de l'œil observateur du voyageur qui s'instruit. Je dois me retenir pour ne pas prendre des notes » (van de Wiele, 1968, p. 17). Pour Nicole de Kerchove le voyage commence lorsqu'elle double l'île d'Ouessant, après quelques heures de navigation depuis son port d'attache du Trieux : « Nous tournons le coin – ça y est, le voyage commence vraiment dans ma tête » (2002, p.96). Ce qui est considéré comme étant le début du voyage diffère selon les plaisanciers et ne correspond pas toujours avec le début de la navigation. « Le voyage débute quand on commence à le préparer » estime Michel R. pour qui établir des itinéraires, consulter cartes et instructions nautiques ou choisir des escales marquent le début de la croisière. Pour d'autres en revanche, le voyage commence bien après avoir largué les amarres lorsque, après avoir quitté les côtes européennes, ils se dirigent vers des lieux inconnus. Après les Canaries, explique Claudie « c'est le voyage qui commence, on va découvrir de nouveaux pays, le Sénégal, le Brésil » (entretien Las Palmas) et Alain souligne que « le voyage commence quand on va vers l'inconnu » (entretien las Palmas). De même, la fin du voyage ne coïncide pas toujours avec la fin de la mobilité maritime. Le voyage peut être considéré comme achevé lorsque le but fixé par le plaisancier est atteint « Quoi qu'il

---

<sup>88</sup> M. Bardiaux se trompe : c'est l'espagnol Balboa et non Magellan qui donna son nom au Pacifique en 1513.

arrive dorénavant, le voyage est maintenant accompli » estime Joshua Slocum (2000, p. 231) lorsqu'après deux ans et demi de navigation autour du monde, le *Spray* recoupe son sillage et achève ainsi le tour du monde, objectif poursuivi par Slocum. Le retour dans des mers considérées comme familières peut également signifier la fin du voyage, alors même que la croisière n'est pas achevée. L'arrivée en Méditerranée est pour Gilles Ruffet le signe que « l'aventure se termine. Ici, *Orca* retrouve sa civilisation » (cité par Gourmelen, 1997, p.86). Pour d'autres, c'est le passage du cap de Bonne Espérance et le retour dans l'océan Atlantique qui marquent la fin du voyage. « A Cape Town, je pouvais considérer ma croisière comme terminée. [...] Mon retour au Croisic n'était plus qu'une promenade en mer » estime J.Y. Le Toumelin (1995, p.370). Ce qui est considéré comme ultime étape est également la dernière escale non européenne. Quitter Faial, aux Açores, « est le signe de la fin du voyage » note Didier dans son journal de bord. Si la croisière commence pour certains dès sa préparation à terre, elle peut également être considérée comme achevée lorsqu'il est nécessaire d'organiser son retour à terre, la future vie terrestre occupant désormais les préoccupations des membres de l'équipage. Le retour peut préoccuper les plaisanciers très tôt : lors de son tour du monde, c'est à Madagascar que Dominique Mailhot ressent l'impression « non plus de poursuivre le voyage mais de rentrer au Québec. Ce retour me hante encore plus que l'inconnu du large » (Mailhot et Manny, 2003, p.211). Et pourtant, ce retour n'est pas imminent, la *V'limeuse* ayant encore deux années de navigation avant de retrouver définitivement son port d'attache. Si certains plaisanciers, bien que toujours itinérants, ne se sentent plus en voyage, d'autres considèrent que le temps du voyage peut déborder celui de la mobilité. Lorsqu'au cours d'une croisière, les plaisanciers sont contraints, pour des raisons de santé ou autre, à retourner dans leur lieu d'origine, ils peuvent continuer à se définir comme voyageur. « Nous avons dû passer deux ans à Rennes pour raisons de santé. Nous nous sommes toujours dit que nous étions en escale » m'explique Michel R. (Entretien Las Palmas).

Ces témoignages de plaisanciers mettent en évidence l'existence d'un temps vécu – celui du voyage - dont le début et la fin ne coïncident pas forcément avec la durée effective de l'itinérance maritime. Le passage du connu à l'inconnu est un marqueur important du début du voyage tandis que le retour vers des eaux familières est parfois vécu comme sa fin. L'imagination permet également d'habiter ailleurs que là où nous sommes physiquement. Les plaisanciers se sentent en voyage lorsque, à terre, ils préparent leurs futures navigations ... et considèrent que le voyage est fini lorsqu'ils planifient leur retour à une vie sédentaire.

« Caps et océans, comme les montagnes, sont là pour qu'on les contourne, qu'on les traverse » (Smeeton, 1966, p. 261). Traversées océaniques, contournement de cap, passage d'un océan à un autre sont des repères et des marques de parcours pour les plaisanciers au long cours qui franchissent des étapes et effectuent des navigations qui s'apparentent à des épreuves initiatiques révélant leurs compétences de marin-voyageur.

La transatlantique, tout à la fois attendue et redoutée, relève d'un passage initiatique, non par les difficultés qu'elle présente, mais parce que c'est la première longue navigation hauturière au départ des côtes européennes. Dès les années 1950, Le Toumelin estime que, « traverser l'Atlantique à la voile, dans les alizés est une entreprise extrêmement aisée et sans aléa. [...] Il y a beaucoup plus de risques à naviguer quelques jours d'hiver à bord d'un excellent bateau dans le golfe de Gascogne [...] Les anciens navigateurs espagnols n'appelaient-ils pas cette région de l'alizé, en Atlantique nord, *el golfo de las damas* : la mer des dames. Des demoiselles de pensionnat y navigueraient en toute sécurité ! » (1995, p. 102). Le jugement de Le Toumelin est sévère car ce n'est que récemment que les progrès techniques, notamment les aides à la navigation type GPS, ont rendu cette navigation plus aisée. Aujourd'hui encore, cela reste une navigation marquante dans le CV d'un plaisancier et ils sont un certain nombre à l'appréhender. Beaucoup choisissent de traverser en flottille constituée de voiliers amis ; ils communiquent alors par VHF ce qui leur donne l'impression d'une certaine sécurité. Des transats entièrement organisées sont proposées aux navigateurs depuis le début des années 1980, telles que la transat des alizés, la transat des passionnés ou encore l'Atlantic Rally for Cruisers (ARC) permettant de rallier les Canaries aux Antilles.

Une transat Europe –Antilles comporte deux étapes. La première consiste à atteindre les Canaries et un journaliste de *Voiles et Voiliers* qualifie de « bachelier » celui qui a largué les amarres et rallié cet archipel (de Toma, 1991, p.6). Ensuite, il faut franchir la ligne « du non retour » qui se présente « sous la forme d'un méridien proche du 20<sup>ème</sup> degré de longitude Ouest » (Gourmelen, 2000 p. 92), non loin des Canaries. A l'Est, le retour vers l'Europe reste possible mais une fois franchie cette ligne, il est périlleux de faire demi-tour et de se retrouver à naviguer contre les alizés et le courant de surface. La première traversée de l'Atlantique est une étape importante pour un plaisancier au long cours et ils sont nombreux à exprimer leur fierté une fois arrivés à destination. « Joie intense et fierté d'avoir traversé l'Atlantique ». C'est ce que ressentent Ronan et Lol, à l'issue de leur transat, qui considèrent cependant que cela « n'est pas du tout un exploit au sens large, plutôt une belle victoire personnelle pour des amateurs comme nous » (*Journal de bord*). Yves de Montbron éprouve des sentiments

similaires : « nous avons réussi à arriver aux Antilles. Nous en sommes fiers, bien que ce soit assez facile à réaliser avec les moyens de navigation aujourd'hui » (*Journal de bord*). Bien que ne présentant pas de grandes difficultés, cette traversée n'en garde pas moins un côté mythique : traverser l'Atlantique, c'est passer d'un continent à un autre et inscrire ainsi son sillon dans celui d'illustres prédécesseurs. Bruno d'Halluin estime que « malgré sa banalisation, la transat garde un côté légendaire grâce aux exploits des héros qui ouvrirent la voie, de Colomb à Tabarly. Traverser l'océan pour atteindre l'Amérique reste une entreprise exaltante sur une route maritime mythique. [...] C'est un événement qui compte dans la vie d'un marin qui veut se prétendre de haute mer. Un dépuçelage en quelque sorte » (d'Halluin, 2004, p. 82)

Lorsque les plaisanciers naviguent sur plusieurs océans, les principales étapes maritimes de la croisière sont la première transatlantique ainsi que les passages d'un océan à l'autre qui s'effectuent en contournant un cap ou en empruntant canaux ou détroits.

L'itinéraire le plus emprunté pour passer de l'Atlantique au Pacifique consiste à emprunter le canal de Panama. En 2015, 1079 yachts ont franchi ce canal, 725 se dirigeaient vers le Pacifique, suivant ainsi la route des alizés, et 354 rejoignaient l'Atlantique (Cornell, 2017 a). Quelques-uns cependant choisissent une voie maritime plus difficile et décident de rejoindre le Pacifique depuis l'Atlantique en contournant le cap Horn ou en empruntant le détroit de Magellan. Pour atteindre l'océan Indien depuis le Pacifique, la très grande majorité des circumnavigateurs passent par le détroit de Torres. Traditionnellement, le retour vers l'Europe se faisait par le canal de Suez. La piraterie, qui sévit en Mer rouge depuis une trentaine d'années, contraint désormais les plaisanciers à contourner le continent africain et à passer le cap de Bonne Espérance pour rejoindre l'Atlantique.

Au départ de Méditerranée, les plaisanciers qui franchissent le détroit de Gibraltar pour rejoindre l'Atlantique ne le vivent pas comme une étape particulière du voyage même si beaucoup se réjouissent de quitter la Méditerranée, souvent perçue comme une mer fermée. En revanche, emprunter le canal de Panama pour accéder au Pacifique est un moment fort de la grande croisière. Ouvert depuis 1914, le canal permet de rejoindre le Pacifique plus rapidement et à moindre risque qu'en passant par le détroit de Magellan ou le cap Horn. La majorité des bateaux effectuant un tour du monde arrivent dans le Pacifique par Panama. Quitter l'Atlantique, l'océan familier pour les plaisanciers français, signifie pour certains comme Gilles Ruffet parti de Morlaix, que « le voyage commence vraiment. Je vais naviguer

dans une mer nouvelle qui s'ouvre à moi. [...] Quand enfin *Orca* se glisse entre les deux grands pylônes qui marquent les jetées [du port de Colon] je sais que l'Atlantique appartient au passé, qu'il ne me reste plus que quelques formalités pour gagner le grand océan – le Pacifique » (cité par Gourmelen, 1997, p. 84). Des navigateurs expérimentés éprouvent la même sensation de passage dans un autre monde. Pour Alain Gerbault, Panama constitua une « étape bien nette dans [son] long voyage » (1970, p. 168) et Le Toumelin écrit avoir « conscience de quitter un monde » en empruntant le canal (1995, p. 141). Pour les plaisanciers partis d'Europe ou de la côte est américaine, passer Panama, c'est tout à la fois découvrir un océan inconnu et opter définitivement pour un tour du monde, car une fois dans le Pacifique, il est plus aisé de continuer sa route vers l'ouest que de rebrousser chemin. Le canal de Panama est qualifié de « point de non retour » (Copie, 2003, p.2) ou encore de « porte à sens unique » (Lavoie, *Journal de bord*) (photo 38). Les Maheu considèrent le passage des écluses de Panama comme « un endroit symbolisant le réel départ pour le tour du Monde. En Atlantique, on est encore un peu chez nous. Pour rentrer, on met cap à l'est, et hop, c'est la maison. Là, on s'en va. Et on sera plus vite rentré si on continue que si on rebrousse chemin! » (Maheu, *le voyage de Mérovée*). Ce n'est pas sans une réelle appréhension que les plaisanciers sautent le pas. Après 18 mois de navigation en Atlantique, les Lavoie décident de continuer à naviguer dans le Pacifique, tout en s'interrogeant sur leur choix. « Devant les portes du Pacifique, je me remets en question » écrit Claire dans son journal. « Comme une chenille devenant papillon, l'angoisse devant le vide sous la branche. La vie de nomade n'est assurément pas de tout repos et c'est un choix de chaque instant. Mais ici, au passage du canal de Panama, notre choix ne donne droit à aucun doute. Ce passage vers le Pacifique paraît simple mais s'accompagne de décisions importantes concernant nos prochaines années de vie à bord » (Lavoie, *Journal de bord*).

Emprunter le canal de Panama permet de passer rapidement et en toute sécurité d'un océan à l'autre. Certains navigateurs cependant choisissent de se confronter à des navigations plus difficiles et décident de contourner le cap Horn ou de naviguer dans le détroit de Magellan pour quitter l'Atlantique et rejoindre le Pacifique. Et pour effectuer un tour du monde, les plaisanciers n'ont bien souvent pas le choix, et doivent emprunter le détroit de Torres, entre le Pacifique et l'Indien, puis contourner l'extrémité du continent africain pour rejoindre l'Atlantique.



Photo 38 : Les portes du canal de Panama se ferment sur l'Atlantique et s'ouvrent sur le Pacifique (2019, ©Anais et Damien, URL <http://www.manweodysey.com/>).

Lorsque des passages maritimes délicats sont sur la route, c'est l'appréhension de la navigation qui domine chez les plaisanciers, plus que l'émotion suscitée par le changement d'océan. « Je n'aime pas naviguer dans les détroits, accélérateurs à vent et à courant » explique Loïc Gaussen, « la mer peut toujours rapidement devenir dure » (*Journal de bord*). Et la présence d'un cap influe sur les conditions de navigation bien au-delà de sa localisation topographique. Dès lors, passer un cap ne signifie pas seulement contourner une pointe rocheuse, mais quitter la zone d'influence de ce promontoire. « La géographie du marin » explique B. Moitessier « n'est pas toujours celle du cartographe, pour qui un cap est un cap, avec sa longitude et sa latitude. Pour le marin, un grand cap représente un ensemble à la fois très simple et extrêmement compliqué de cailloux, de courants, de mers déferlantes et de mers belles, de jolies brises et de coups de vent » (1986, p. 268). Moitessier estime que « Bonne Espérance a été passé pour de bon une semaine après son point géographique, 500 milles plus loin. Leeuwin était vraiment derrière [...] après le dernier danger de la Nouvelle Zélande, à 2 500 milles du cap Leeuwin. Et le Horn sera dans le sillage quand les Falkland y seront aussi, pas avant » (*idem*). B. d'Halluin estime également le Cap Horn ne sera complètement franchi « que lorsque nous serons de nouveau au nord du Rio de la plata » (d'Halluin, 2004, p. 250).

Du Pacifique à l'océan Indien, les circumnavigateurs empruntent le détroit de Torres et, depuis que la piraterie interdit le passage par la mer Rouge et le canal de Suez, le retour en Atlantique se fait après avoir doublé le cap des Aiguilles, limite officielle entre les deux océans, puis celui de Bonne Espérance, une vingtaine de milles plus loin. C'est ce dernier cap, pourtant situé en Atlantique, qui est considéré comme une véritable marque de parcours, et non celui des Aiguilles car c'est après avoir passé Bonne Espérance que les voiliers se dirigeant vers l'Europe changent de direction : ils ne font plus route sud mais changent de cap et pointent leur étrave vers le nord-ouest. La rencontre du courant froid de Benguela, à l'ouest et du courant chaud des Aiguilles, à l'est entraîne des conditions de navigation complexes. Les courants y sont puissants et des coups de vents peuvent se lever rapidement et dans n'importe quelle direction, entraînant la formation d'une mer forte. Ce passage est redouté par les équipages de voiliers. Bonne Espérance est surnommé le cap des tempêtes et le cap des Aiguilles doit son nom aux vagues qui, en ce lieu, se hérissent en tout sens.

Pour passer de l'océan Pacifique à l'océan indien, les circumnavigateurs empruntent le détroit de Torres situé entre la Papouasie Nouvelle-Guinée et l'Australie. Dans ce détroit, large d'une soixantaine de milles, les forts courants, les fonds peu profonds et surtout le grand nombre de

récifs et d'îles rendent la navigation compliquée, d'autant plus que cette route maritime est également empruntée par de nombreux cargos (cf. photo 39). Avant que les voiliers de plaisance ne soient équipés de GPS, cette navigation était redoutée. Lors de son tour du monde dans les années 1920, Alain Gerbault estime que « parcourir seul ce dangereux passage semé de dangers » est une « des grandes difficultés » de sa croisière (1970, p. 322) et en 1952 Annie van de Wiele décrit ce détroit comme « un vrai piège à navigateurs, un cauchemar où figurent des échantillons de tous les dangers possibles » dont elle dresse la liste : « un véritable casse-tête chinois de récifs, un détroit d'eaux remuantes, traversé de courants aussi violents qu'impondérables, semé de zones non reconnues, saupoudré d'écueils de toutes les descriptions : hauts fonds, rochers à fleur d'eau, rochers émergents, pâtés de coraux, bancs de sable » (van de Wiele, 1954, p. 215). Désormais, les aides modernes à la navigation rendent la navigation plus aisée : « les techniques modernes ont du bon. [...] Pas un dans ce coin ne navigue au sextant » note Jean Michel Maheu qui, à la sortie du détroit, a une pensée pour « tous ceux qui l'ont passé au sextant et sans moteur, et qui, quelquefois, y ont laissé leur bateau » (*Le voyage de Mérovée*).

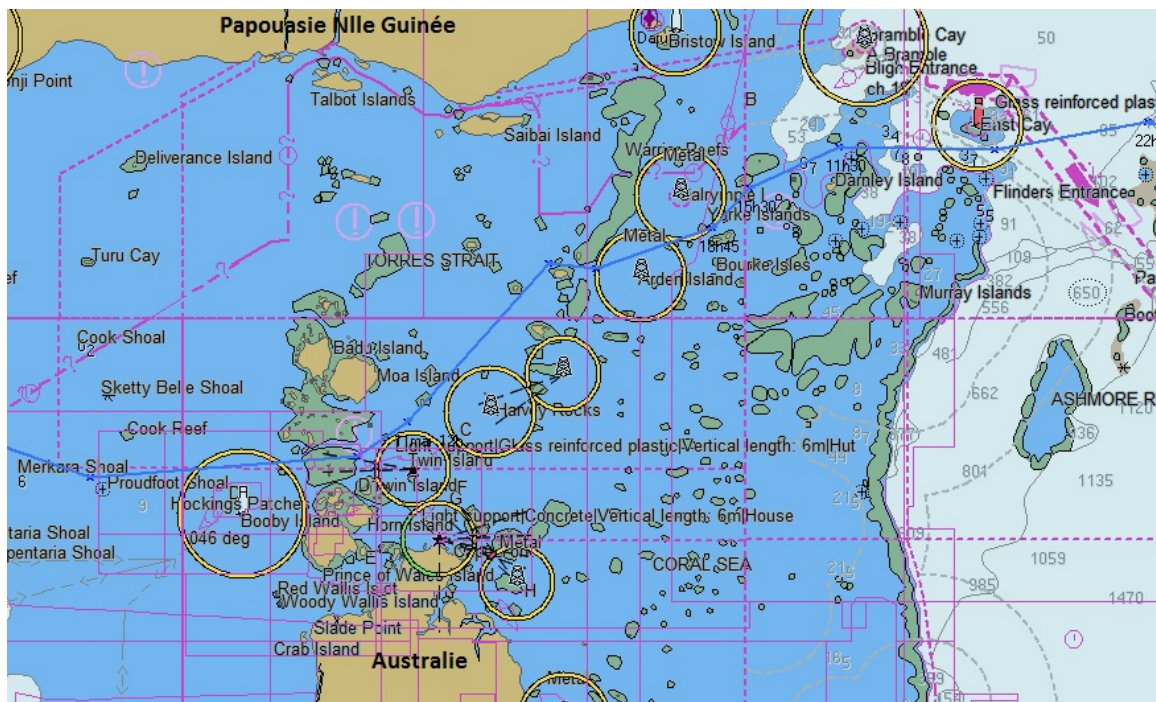


Photo 39 : : Les fonds peu profonds, les récifs abondants et les nombreux cargos font du détroit de Torres un passage redouté par les plaisanciers. En bleu, la route suivie par le voilier *Ty Punch*, en jaune celle que les cargos doivent emprunter (2012, ©Gaétan et Claire, URL : <http://aufildesmilles.free.fr>)



Passer de l'océan Pacifique à l'Indien est considéré comme une étape importante du voyage, qui suscite cependant moins d'émotion qu'une navigation dans le canal de Panama, qui implique de quitter les eaux familières de l'Atlantique ... ou le contournement des caps de Bonne Espérance et des Aiguilles qui signifient les retrouvailles avec ce même océan. Lorsque le Toumelin arrive au cap des Aiguilles, il « bénit cet instant. Ce cap devait marquer pour moi un grand moment de mon voyage : je retrouvais l'océan qui baigne la côte natale » (1995, p. 366). Après un voyage de plus de quatre ans, l'équipage québécois de la *V'limeuse* arrive au Cap : « il n'y a pas de ligne de démarcation entre deux océans mais dans notre esprit, nous avons psychologiquement rejoint l'Atlantique en arrivant à Cape Town. Ce n'est pas encore chez nous mais ça y mène directement » (Mailhot et Manny, 2003, p. 238).

Le canal de Panama, le détroit de Torres et les caps des Aiguilles et de Bonne Espérance sont des étapes quasi obligées pour un circumnavigateur souhaitant naviguer dans de bonnes conditions de sécurité. Le but de la navigation n'est pas de franchir ces passages mais bien de naviguer tout autour du globe. Certains détroits ou caps représentent cependant non pas un point sur l'itinéraire mais bien le but du voyage : rejoindre l'Atlantique par le passage du Nord-Ouest ou atteindre le Pacifique par l'Horn ou le détroit de Magellan est bien souvent un projet en soi. Le passage du Nord-Ouest a été ouvert en 1906 par *Gjoa*, voilier skipé par Amundsen et permet de rejoindre le Pacifique à l'Atlantique via l'Alaska, la mer de Béring, l'océan glacial Arctique, le Nunavut et la mer de Baffin. De 1906 à 2017, une quarantaine de voiliers de plaisance ont emprunté cette route.

Dans la mythologie maritime, c'est incontestablement le cap Horn qui est le plus beau sommet de la navigation (photos 40 et 41). C'est dans les années 1930 que pour la première fois le norvégien Hal Hansen franchit en solitaire le cap Horn à la voile. Il se perd peu après sur les côtes du Chili. Le premier à réussir le passage est l'argentin Vito Dumas, au cours d'un tour du monde d'ouest en est par les trois caps qu'il effectue en 1942-43. Ses successeurs ont pour nom Marcel Bardiaux, Francis Chichester, Chay Blith, Robin Knox-Johnston, Yves Pestel etc.

Le Horn, c'est aussi ce qui motive le projet de grande croisière de Gérard Janichon et Jérôme Poncet partis faire le tour du monde en 1969 sur *Damien*. Après Rio, ils mettent cap au sud : « *Damien*, tu courais vers la raison de ta création, un nom qui chante comme une douleur ou une gloire : Horn » (Janichon, 1998, p. 218). Gérard Janichon écrit dans le récit de cette

aventure : « Le cap Horn, j'en rêve depuis le soir où Jérôme avait dit : 'Moi ? Je pense à un tour du monde par des routes peu fréquentées ...' Nous en avons fait un symbole de notre navigation et de notre vie » (*idem*, p. 225). Le cap Horn a également guidé les navigations de Loïck Fougeron. Alors qu'il effectue un tour du monde par les trois caps, Fougeron doit renoncer à atteindre l'Horn à 900 milles du but, les conditions météo imposant qu'il renonce à passer ce dernier cap. Le retour en Europe se fait par Panama. *Si près du Cap Horn*, récit de cette aventure, est publié en 1974 et s'achève sur ce rêve inachevé : « Cependant, il reste le Horn et, pour lui seul, je repartirai » (cité par Mevel, 1998, p. 60). C'est en solitaire que Fougeron double enfin le rocher mythique en février 1976.

L'approche du Horn se fait toujours avec beaucoup d'appréhension car les risques de chavirage sont élevés. Le voilier de Marcel Bardiaux, les *Quatre vents*, a fait dans ces parages, un tour complet, et celui des Smeeton s'est retourné deux fois. Ces derniers ont dû renoncer à passer du Pacifique à l'Atlantique par le cap Horn, aventure qu'ils racontent dans leur livre nommé non sans humour *Une fois suffit*. Et ceux qui ont réussi à passer ce caillou mythique ont le plus souvent rencontré des situations difficiles. Faisant route vers le cap, B. Moitessier fait face à un gros coup de vent. Ce qu'il ressent alors est « plus grave que la peur: je viens de comprendre brutalement, dans une sorte d'illumination, que *Joshua* est simplement un très bon bateau d'alizé mais n'a absolument rien à faire dans les parages où il se trouve en ce moment. Sa présence est déplacée sous les hautes latitudes du Pacifique sud » (1967, p.204). Le navigateur André Gentil, qui réalisa un tour du monde en solitaire par les trois caps, a connu des moments de fatigue et de doute à l'approche du cap Horn. « J'ai envie de mettre un point final à mon parcours de combattant de l'inutile. Je veux rentrer. J'en ai marre. La descente sur la Terre de feu et l'Horn devient une obsession ... Il est impossible que je passe au travers. Je vais me faire démolir dans du gros mauvais temps ingérable. Et puis non. Je n'aurai jamais une autre chance de me retrouver si près du but. J'ai investi trop d'énergie dans cette aventure. Il faut que j'y aille ou je le regretterai toute ma vie » (Gentil, 2003, p. 115). Le passage du cap Horn relève d'un « défi spatial » (Bernier 2013 b., p.4) au cours duquel les plaisanciers explorent leurs limites.



Photo 40 : Le cap Horn photographié depuis *Damien*  
(1971, ©Janichon, URL : <http://www.gerardjanichon-damien.fr>)



Photo 41 : Le cap Horn depuis *la Volta*  
(1999, ©d'Halluin, URL: [www.lavolta.fr](http://www.lavolta.fr))

Si les très mauvaises conditions météo compliquent la navigation, elles peuvent également empêcher les plaisanciers d'apercevoir ce caillou mythique. « Dans ma tête je voyais un rocher étincelant surgir au milieu des embruns. [...] Mais un brouillard londonien sévissait au moment fatidique, au point de me cacher la vue de mon étrave » (Pestel, 1981, p. 50). Et il faut parfois renoncer à la preuve du passage, la photographie. M. Bardiaux attend le jour pour passer l'Horn « parce que je voulais contourner l'île pour en prendre des photos. Peut-être même tenter d'y débarquer en kayak afin d'y déposer un document déjà enfermé dans une bouteille cachetée et qui prouvera que je suis bien réellement passé là le 12 mai 1952 » (1997, p. 273). Mais les conditions météo l'empêchent de mener à bien ces projets et c'est à peine s'il devine l'Horn à travers la neige et la grêle. André Gentil passe à la longitude du cap alors qu'il est à une journée de mer « du fameux caillou. Moi qui ai tant rêvé de la photo mythique, je n'ai qu'une idée en tête : quitter la zone rouge au plus vite. [...] Je ne verrai pas le Horn. Tant pis ! » (2003, p.115).

« Les traversées s'inscrivent dans des mémoires » souligne Bernier (2013 b, p.4) et les traversées océaniques ne font pas exception. Le passage du Horn suscite chez les navigateurs, le rappel de leurs prédécesseurs, qu'ils soient d'illustres navigateurs ou des anonymes embarqués sur les navires de pêche ou de commerce. Bernard Moitessier cite les Smeeton et l'équipage de *Damien* relit Moitessier et Bardiaux à l'approche du caillou. Les cap-horniers contemporains pensent aussi avec respect aux équipages des clippers ou autres grands voiliers d'autrefois. Moitessier approche du Horn « en marin respectueux à la pensée de tous les grands voiliers perdus dans ces parages, de tous ces marins morts qui habitent la route que nous suivons et dont je sens parfois la présence amie » (cité par Janichon, 1998, p. 227). A proximité du rocher mythique, Nicole de Kerchove sent « la présence, l'âme et l'esprit de tous ces grands marins » (*Le voyage de l'Esquilo*). Passer le cap Horn, c'est entrer dans la légende. Les plaisanciers hauturiers revendiquent les mêmes droits que leurs prédécesseurs de la marine à voile. La tradition maritime reconnaît aux cap-horniers le droit de porter une boucle d'oreille et de cracher et uriner au vent. Ces privilèges sont revendiqués par les plaisanciers d'aujourd'hui : « Nous passons le cap Horn vers 18 h 30. Nous pouvons désormais pisser sur nos chaussures sans honte, nous sommes des cap-horniers » (Beauchéne, *Journal de bord*). En passant le cap Horn, les plaisanciers affirment doublement leur identité de marins, en démontrant leurs compétences nautiques et en faisant vivre les traditions issues de l'ancienne marine à voile. Si le cap Horn occupe le haut du podium dans les hauts lieux des

circumnavigateurs, la Patagonie et plus généralement toutes les régions extrêmes y tiennent les premières places.

Les marques de parcours ne sont pas constituées uniquement de lieux réels mais également de lignes imaginaires, dont le passage est attesté par les instruments du bord (photos 42 et 43). Ainsi, franchir l'équateur est « un événement qui compte pour un marin » souligne B. d'Halluin (2004, p.90) et sur certains voiliers, le passage des tropiques est célébré à bord par l'ouverture d'une bonne bouteille. Changer d'hémisphère en passant l'équateur n'est cependant pas considéré comme le basculement d'un monde à l'autre, contrairement au franchissement des lignes symbolisant le passage vers les régions extrêmes que sont les cercles polaires, les quarantièmes rugissants ou les cinquantièmes hurlants. Au Groenland, la latitude de 66°34' est considérée par Perret comme « une nouvelle porte imaginaire bien sûr, mais combien riche de sens : nous franchissons le cercle polaire » (Perret, 1987, p.188). Et « aujourd'hui comme au temps de Magellan », passer la latitude du Rio de la Plata (38° sud), c'est « basculer d'un monde balisé et rassurant vers un autre, plus rude, plus mystérieux, plus excitant » (d'Halluin, 2004, p.182).



Photo 42 et 43 : La preuve du passage de la ligne est fournie par le GPS : *Nuage* franchit le cercle polaire arctique et *Caramel* l'Equateur. ( 2002, ©Demai, URL <http://micdemai.free.fr/>) ; ( 2008, ©Naegels, URL [www.amelcaramel.net](http://www.amelcaramel.net))

L'Equateur ou les quarantièmes sud, le cap Horn ou celui de Bonne Espérance, la transatlantique ou le détroit de Torres sont autant d'étapes clefs du parcours et peuvent être définis comme des géosymboles, concept proposé par Joël Bonnemaïson pour désigner « un lieu, un itinéraire, une étendue qui, pour des raisons religieuses, politiques ou culturelles prend aux yeux de certains peuples et groupes ethniques, une dimension symbolique qui les conforte dans leur identité » (Bonnemaïson, 1981, p. 249). Ce que Bonnemaïson nomme géosymbole est proche du haut lieu, syntagme d'usage plus courant. Dans le *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, B. Debarbieux considère comme haut lieu tout lieu faisant « l'objet de pratiques collectives, plus ou moins ritualisées » et étant « l'objet d'expériences individuelles et collectives à forte résonance identitaire. [...] Le haut lieu est à la fois une localisation géographique particulière, vécue comme étant singulière en raison de sa forte charge symbolique, et un lieu qui rend possible l'expression d'une adhésion individuelle à une idéologie collectivement partagée » (2003, p.448). Les hauts lieux maritimes sont constitués de repères terrestres comme les caps ou détroits, ainsi que de lignes imaginaires ou encore d'itinéraires, comme la transatlantique ou le tour du monde.

Dans le passage du cap Horn ou la traversée de l'Atlantique, ce qui est en jeu, c'est bien l'identité, non pas d'un peuple ou d'un groupe ethnique, mais d'un groupe trouvant sa cohésion parce qu'il habite un même environnement. Les plaisanciers expriment pleinement leur identité de marins lorsqu'à l'approche du cap Horn ou de Bonne Espérance, ils rendent hommage aux équipages des anciens voiliers qui les ont précédés. Effectuer à bord les mêmes rites de passage que leurs prédécesseurs de la marine à voile permet également de se considérer comme héritiers d'une tradition maritime. Le passage du cap de Bonne Espérance s'accompagne de rituels : le premier membre de l'équipage à l'apercevoir doit crier *La table* ou *Table Mountains* et reçoit en échange une pièce d'argent. Sur la plupart des voiliers de plaisance, le passage de l'équateur s'accompagne d'une cérémonie en l'honneur de Neptune. A bord de la *Volta*, Bruno d'Halluin « s'accoutre de nippes bariolées. [...] Pour suivre la coutume, une rasade de champagne est offerte à la mer afin qu'elle nous soit favorable, une autre est versée sur notre fidèle embarcation, et le reste finit dans les verres des valeureux matelots » (d'Halluin 2004, p. 90). Sur *Merovée* également, « le passage de la ligne s'est fait suivant la tradition et fut arrosé au rhum ! Une goutte pour Neptune, une goutte pour Eole, une goutte pour l'équipage et le reste pour le capitaine » (Maheu, *Le voyage de Mérovée*). En naviguant aux abords de ces hauts lieux, les plaisanciers prouvent leurs compétences de marins et s'inscrivent dans l'histoire maritime.

## Conclusion partie III

### Habiter en mer, une expérience spatiale particulière

Les navigations hauturières peuvent être appréhendées à partir de la notion de traverser entendue « comme la validation sociale d'une pratique de l'espace ordonnancée *a posteriori* », le traverser faisant « advenir la distance parcourue comme unité d'espace » (Bernier 2013 a, p.1). Les traversées océaniques ne peuvent être réduites à un passage d'un point A à un point B, à un entre deux ports et il convient d'appréhender l'espace de référence des traversées « à la fois par ses dimensions internes (l'espace référent) et externes (espaces de départ/d'arrivée) » (Bernier 2013 b, p.2).

A l'instar d'autres exemples analysés par X. Bernier, le traverser des plaisanciers hauturiers « se trouve au cœur de l'habiter et se fait mode d'habiter » (Bernier, 2013 b, p.6). En traversant les océans, les plaisanciers habitent la mer et y déploient des pratiques, certaines similaires à un habiter terrestre, d'autres spécifiques à l'espace maritime. Habiter en mer, c'est également se déplacer en permanence sur la surface liquide et mouvante de l'océan mondial en mobilisant des compétences spatiales. La traversée, souligne X. Bernier est un « exercice spatial » où « les six compétences de la maîtrise spatiale détaillées par Lussault (2013, p. 45)<sup>89</sup> sont toutes sollicitées, à des degrés divers et dans des moments différents de l'événement spatial du traverser » (Bernier 2013 b, p. 4). Mobilisées en mer, ces compétences permettent une expérience spatiale particulière.

---

<sup>89</sup> Les six compétences de spatialité proposées par Lussault (2014 c) sont :

1 La compétence métrique, « c'est-à-dire une capacité à maîtriser les manières de mesurer les distances. Cette compétence essentielle permet à chaque acteur de discriminer le proche et le lointain et d'évaluer la bonne distance à conserver entre soi et les autres réalités sociales »

2 La compétence d'emplacement qui consiste à « trouver pour soi, les autres, les objets, la bonne place ».

3 La compétence de parcours désigne les « capacités que possède un individu pour composer et assurer un itinéraire ».

4 La compétence de franchissement « rassemble l'ensemble des techniques et habitudes que nous avons acquises et qui permettent à tout un chacun de franchir (ou de tenter de franchir) les sas, les seuils, les frontières, les portiques de sécurité, les limites de toute sorte qui désormais ponctuent nos vies quotidiennes ».

5 La compétence de découpage et de délimitation permet de « découper l'espace en unités élémentaires pertinentes » et « de délimiter, de poser des limites spatiales entre les différentes entités discriminées ».

6 La compétence scalaire désigne la capacité de « discriminer le petit du grand, donc d'appréhender la taille absolue et relative des objets spatiaux ».

En mer, les plaisanciers ont la possibilité de déployer leur itinérance sur 70% de la superficie du globe, espace d'une taille inédite pour les terriens. Le langage courant désigne cette qualité de l'espace maritime par le terme de large - prendre le large, être au large c'est habiter une étendue dont les seules limites sont celles de l'horizon, ce « repère continu qui accompagne les hommes en mouvement qui, sans lui, n'auraient aucun autre repère » (Lazzarotti, 2005, p. 145). Au large, il n'existe ni repère fixe ni marque s'imprimant à la surface mouvante des eaux. J.M. Besse considère que c'est sur l'océan, mais aussi dans les grandes plaines ou le désert que « l'expérience géographique première surgit, [...] alors qu'on est saisi de ce sentiment d'être à la fois nulle part et partout, [...] dans un ici fondamental, notre corps posé comme un point de pauvreté au milieu d'un espace immense qui nous entoure dans toutes les directions » (Besse, 2013, p. 74). Cette grandeur de l'espace se ressent d'autant plus que la voile est un moyen de locomotion très lent. Dès lors, la lenteur permet une expérience spatiale de la traversée très éloignée de celles habituellement permises par les transports modernes privilégiant la vitesse.

Se déplacer en permanence est également une expérience géographique inédite - en navigation hauturière pas d'arrêt possible, l'habitant ne peut être qu'en chemin et ce chemin lui est propre, le plaisancier n'empruntant pas des voies de communication préalablement délimitées. Tracer son chemin suppose de maîtriser des compétences nautiques basées sur la maîtrise de savoirs savants et l'observation fine de l'environnement. Le plaisancier hauturier habite dès lors simultanément deux paysages : celui, intellectuel, des cartes et des coordonnées géographiques, celui, vécu, de l'océan ciel en mouvement. Contrairement à un voyage en train ou en avion, le déplacement du voilier est perçu, ressenti par le corps. « En mer les navigateurs établissent un rapport réflexif et conscient à leur corps qui nécessite des qualités d'écoute et d'analyse très fines. [...] La navigation doit passer par des sensations corporelles éprouvées et expérimentées à travers les mouvements du bateau. [...] En somme, la navigation engage une connaissance par corps » (C. Créac'h, cité par S. Brulé-Josso, 2010, p. 704)

Le déplacement en mer n'est pas réductible à un simple trajet permettant d'aller d'un point a à un point b mais est une pratique en soi, une manière d'habiter le monde choisie et bien souvent à l'origine du projet de voyage. Dès lors, en navigation, le plaisancier hauturier appréhende différemment qu'à terre la distance. « Etre à l'épreuve de l'espace consiste, pour les individus comme pour les groupes, à trouver les moyens pour conjurer la distance qui



disjoint les choses et les êtres » (Lussault, 2007, p. 35). La navigation dite de plaisance est sans aucun doute un moyen de conjurer les distances mais pour de nombreux plaisanciers, elle est un choix et une pratique recherchée. Dès lors, la distance n'est pas assimilable à un obstacle mais à un espace permettant de jouer : se situer en mer, définir un cap ou régler ses voiles sont des activités ludiques pour le skipper ... mais pas forcément pour les autres membres d'équipage. Pour certains plaisanciers, la vie en mer est un but en soi, tandis que d'autres considèrent les traversées comme des étapes obligées entre deux escales. Claire Lavoie écrit avoir « l'impression en mer de vivre pleinement et de goûter chaque instant » et pour Annie van de Wiele « naviguer comble notre vie. Etre en mer est par soi-même une occupation » (van de Wiele, 54, p. 62). Les Meffre, naviguant avec deux enfants, aiment cette vie en mer, lorsque « la routine paisible de haute mer s'installe. Réveil des enfants, bain, école, pêche, bain ... Une belle vie de famille » (1997, p. 98). Cependant, les navigations hauturières sont parfois vécues comme une contrainte nécessaire pour atteindre les lieux rêvés et ramenées dès lors à leur seule dimension de déplacement entre deux ports. Claudie explique qu'en mer, « je suis souvent un peu malade. Mais comme j'aime bien les escales, je passe par-dessus » (entretien Las Palmas). Selon Alain Poiraud, la traversée entre le Cap-Vert et le Brésil est « le prix à payer pour profiter ensuite des pays merveilleux de l'Amérique Latine. La monotonie, l'inconfort dû à la houle permanente, les quarts resteront autant de mauvais souvenirs » (*Journal de bord*). L'expérience géographique particulière de la haute mer est inégalement appréciée et pour les plaisanciers qui préfèrent les escales aux longues navigations, les espaces maritimes sont moins des lieux de vie choisis que des obstacles à franchir.

## CONCLUSION GENERALE ET PERSPECTIVES DE RECHERCHE

Les plaisanciers au long cours sont très peu nombreux – 8 000 voiliers de plaisance au long cours arpenteraient les mers et océans du globe. En quoi leur étude permet-elle de nourrir une réflexion sur l’habiter ? L’itinérance des plaisanciers au long cours à la recherche d’un mode de vie axé sur le plaisir et le bien être relève d’une mobilité à finalité récréative. Dès lors, l’étude des plaisanciers au long cours permet d’aborder une composante majeure des manières d’habiter dans les sociétés occidentales au XXIème siècle. La particularité de ces habitants est cependant de déployer leur itinérance sur un espace particulier, la mer, qui fut, durant des siècles, exclusivement habitée par des professionnels, militaires ou scientifiques, marins au commerce ou pêcheurs. L’étude des plaisanciers permet également de nourrir une réflexion sur les manières d’habiter cet environnement spécifique que Tim Ingold (2013) définit comme un « océan-ciel ».

Dans cette conclusion deux pistes principales de recherche sont esquissées qui se situent dans le prolongement de ce travail, l’une portant sur les itinérances récréatives et l’autre sur l’habiter en mer. Ces pistes de recherche permettent d’intégrer l’exemple des plaisanciers au long cours dans une réflexion plus générale sur les habitants, et notamment sur les manières dont s’articulent chez soi et ailleurs, mobilité et immobilité.

Habitant la mer pour leurs plaisirs, l’exemple des plaisanciers au long cours s’inscrit tout à la fois dans une réflexion sur l’habiter récréatif et sur l’habiter en mer. Lorsque les plaisanciers se qualifient, ils valorisent fréquemment une identité duale : « on est un peu nomade. On est aussi un peu marin » considèrent Chris et Flo ; Alain et Claudie disent être « des voyageurs et des marins » et François se définit comme un « nomade navigateur » (entretiens 2008). Le plus souvent, c’est par les termes de marins ou de navigateurs que les plaisanciers qualifient leur identité maritime alors que les mots pour dire la mobilité récréative sont plus divers et valorisent soit la mobilité soit l’absence de contraintes professionnelles. Certains plaisanciers assimilent leur mode d’habiter à des vacances. Ainsi, Françoise Moitessier de Cazalet apprécie l’« ambiance relax de vacances permanentes » (1999, p. 196), et Gallez sa « vie de vacancier permanent ». Habiter en mer s’apparente, selon Michka, à un « nouvel art de vivre, [...] quand ce que les autres appellent vacances devient la vie » (1977, p. 13). Les qualificatifs les plus fréquents sont ceux faisant référence à la mobilité, les plaisanciers se définissant

volontiers comme nomades ou voyageurs. En se qualifiant de voyageurs, ils mettent l'accent sur la découverte, tandis que le terme de nomade valorise l'itinérance dans leur manière d'habiter. Considérer que les plaisanciers au long cours sont des nomades est bien évidemment problématique, car ces mobilités récréatives sont sans lien avec le nomadisme traditionnel. En effet, « l'utilisation transposée des concepts du nomadisme historique dans la compréhension des relations sociales perturbée par l'hyper-mobilité contemporaine est délicate. [...] Si l'assimilation des deux nomadismes est impossible, cela tient d'abord au fait que les styles sociaux ne se ressemblent pas du tout et sont même aux extrêmes opposés : d'un côté le holisme, de l'autre l'individualisme » (Retailé, 1998, p. 38 et 53). Dès lors, bien que certains plaisanciers se définissent comme nomades, nous avons préféré nommé itinérants ces individus en mouvement.

L'itinérance des plaisanciers au long cours relève d'une mobilité récréative, définie comme un déplacement non justifié par des raisons politiques, professionnelles ou familiales mais motivé par le souhait d'aller vivre ailleurs pour vivre mieux en s'adonnant aux pratiques récréatives que sont le repos et le bien-être, la découverte, le jeu et la sociabilité (Equipe MIT, 2002).

Aujourd'hui, les mobilités récréatives dominantes sont indéniablement celles pratiquées dans un cadre touristique, le tourisme étant « un système d'acteurs, de pratiques et de lieux qui a pour finalité la récréation des individus par le déplacement hors de leurs lieux de vie habituels, impliquant l'habiter temporaire d'autres lieux » (Knafou et Stock, 2003, p. 931). L'habiter des plaisanciers n'est évidemment pas sans lien avec certains aspects d'un habiter touristique et le chapitre 2.1 de ce travail, intitulé *Des lieux pour le faire*, souligne la part prédominante des pratiques récréatives lors des escales. Un certain nombre de plaisanciers considère que lorsqu'ils privilégient ce type d'activités, ils se comportent comme des touristes. Aux Iles sous le vent, les Maheu se sont « conduits en touristes de base. Petites navigations dans les atolls, balades à terre, plage, bains, plongées siestes, etc... » (*Le voyage de Mérovée*). En Guadeloupe, Antoine et Brigitte ont été « des touristes exemplaires. On a tout fait comme il faut : les visites, les dégustations des spécialités culinaires, les achats de souvenirs et même les photos dans les cadres en bois » (*Journal de bord*) et aux Canaries, Alain et Jacqueline considèrent qu'ils ont « fait du tourisme : on a loué une voiture, on s'est baladé, on a assisté à des concerts en plein air » (entretien).

L'habiter des plaisanciers au long cours inclut des temps touristiques mais ne peut se réduire à cette seule dimension, les croisières au long cours s'effectuant selon un rythme et une temporalité spécifique qui diffèrent des rythmes touristiques. Les mobilités touristiques sont très largement contraintes par les rythmes collectifs imposés par les calendriers scolaires ou la législation sur les congés payés qui déterminent la durée et la période des déplacements touristiques. « Ce qui structure la temporalité contemporaine, c'est l'alternance des temps de contrainte et d'un temps libérateur » (Yonnet P., cité par Equipe MIT, 2002 p. 124). En choisissant d'habiter en mer, les plaisanciers au long cours souhaitent ne plus être astreints à des rythmes qu'ils ne maîtrisent pas. Certes, les contraintes parfois demeurent. Certains plaisanciers doivent travailler ou encadrer la scolarité de leurs enfants, mais ils le font en chemin, dans des lieux et selon un rythme qu'ils ont choisis.

Alors que les mobilités touristiques sont d'une durée réduite, les croisières au long cours s'inscrivent dans des temporalités comparables à celles des migrations dites d'agrément ou de styles de vie.

Vivre durablement ailleurs pour vivre mieux – cette formule pourrait s'appliquer à la majorité des migrations. Lorsque ces mobilités sont le fait non de migrants fuyant la guerre ou la pauvreté mais d'occidentaux privilégiés, elles peuvent être qualifiées de « life style migration » ou migrations de style de vie, définies par Michaela Benson et Karen O'Reilly comme « the spatial mobility of relatively affluent individuals of all ages, moving either part-time or full-time to places that, for various reasons, signify, for the migrant, a better quality of life » (Benson et O'Reilly, 2009, p. 609). Les chercheurs francophones privilégient l'expression de migration d'agrément dès lors que « la migration s'opère vers une zone attractive en matière de qualité de vie et que la dimension agrément est placée en priorité dans le choix de migration de l'individu, les facteurs économiques étant relégués à un rôle secondaire » (Forget, 2017, p. 4).

Les migrations d'agrément sont pratiquées par des retraités du nord de l'Europe, qui choisissent de quitter leur pays d'origine pour résider à l'étranger, à l'année ou durant quelques mois par an, en privilégiant les campagnes et littoraux du sud de l'Europe (Espagne, Italie, Grèce, France) ou du sud de la Méditerranée (Tunisie et Maroc). Ces mobilités ont fait l'objet d'un certain nombre d'études. Dans sa thèse, Ph. Duhamel (1997) étudie la population étrangère européenne venue s'installer sur le littoral méditerranéen espagnol, notamment à Majorque. Karen O'Reilly a publié depuis la fin des années 1990 de nombreux articles sur la migration des Britanniques en Espagne, sur la Costa del Sol tandis que Michaela Benson

s'intéresse aux Britanniques ayant élu domicile dans la France rurale. Un mouvement similaire s'observe en Amérique du Nord, à l'instar des Québécois, étudiés par Rémy Tremblay, qui se dirigent vers la Floride.

Les retraités ne sont pas les seuls à être concernés par ces migrations d'agrément. Au Maroc par exemple, ils sont désormais rejoints par des personnes appartenant « à des tranches d'âge différentes et relevant de catégories socio-professionnelles bien distinctes : des professionnels libéraux, des artistes ou des intellectuels, des architectes intéressés par le patrimoine urbain, des enseignants attachés à des institutions éducatives étrangères présentes dans le pays, des médiateurs culturels, des gérants de galerie d'art ou des investisseurs immobiliers, en situation active. Contrairement aux retraités, et cela constitue une différence notable, ces autres groupes de résidents sont insérés dans la vie active, mais selon des modalités bien diverses. Ils peuvent ne pas exercer directement leur activité au Maroc, jouir de revenus conséquents ou se consacrer à une profession leur permettant des déplacements fréquents et de longues périodes d'oisiveté » (Gil de Arriba et Bouqallal, 2017, p.16).

La croisière au long cours s'apparente à ces migrations d'agrément, car c'est la recherche d'une meilleure qualité de vie qui pousse les plaisanciers au long cours à habiter en mer. Mais en choisissant d'habiter en itinérant, les plaisanciers répondent à cette quête de façon différente que les populations étudiées dans le cadre des études sur les « life style migration ». La notion de « life style migration » ou migration d'agrément rend compte du passage d'un lieu à un autre mais s'attache peu à la polytopie ou multiterritorialité des habitants mobiles. Pour désigner les manières d'habiter « au croisement du voyage, du loisir et des migrations » Cohen, Duncan et Thulemark proposent le terme de « *lifestyle mobilities* », ou modes de vie mobilitaires (2016). Ces *lifestyle mobilities*, pratiquées par des occidentaux privilégiés, « 1) brouillent les frontières entre travail, loisir et migration 2) fragilisent la séparation binaire entre travail et loisir et 3) illustrent le fait que les notions d'appartenance, d'identité et de territoire se complexifient lorsqu'elles sont analysées à l'aune d'une mobilité importante »<sup>90</sup> (Cohen, Duncan et Thulemark, 2016, p.12-13). L'habiter en mer des plaisanciers au long cours relève d'un mode de vie mobilitaire qui présenterait cependant deux spécificités : c'est

---

<sup>90</sup> « Our aim in this edited book is to contribute to mobilities studies by showing how voluntary on-going mobile lifestyles: 1) blur the boundaries between travel, leisure and migration; 2) are exemplary of how a binary divide between work and leisure may be destabilized; and 3) illustrate complexities of belonging, place and identity associated with sustained mobility » (Cohen, Duncan et Thulemark, 2016, p.12-13).

d'abord la recherche du plaisir et de l'agrément qui motive les plaisanciers à choisir un mode de vie mobilitaire, leur mobilité s'effectuant ensuite sous la forme de l'itinérance.

Pour désigner le fait de parcourir une partie ou l'ensemble du monde pour son plaisir, nous proposons la notion d'itinérance récréative. A l'issue de mes travaux sur les plaisanciers au long cours, une direction de recherche envisagée est d'explorer davantage cette notion.

Cet habiter itinérant est celui des plaisanciers au long cours, ainsi que des *backpackers* ou routards ou encore des camping-caristes nord-américains, plus fréquemment désignés par le terme anglais de *Rvers* c'est-à-dire résident dans un *recreational vehicle*. L'habiter itinérant des *Rvers* et des *backpackers* a fait l'objet d'un certain nombre de travaux universitaires. Célia Forget s'intéresse à l'habiter des six millions de Nord-Américains vivant sur la route (2012 ; 2017) et Luc Vacher a consacré deux articles au big trip des retraités australiens (2004 ; 2013). Depuis les recherches d'Erik Cohen dans les années 1970<sup>91</sup>, les *backpackers* sont régulièrement choisis comme sujet d'études : parmi les travaux en français, on peut citer, entre autres, ceux de Suzanne Allemand, Jocelyn Lachance ou de Brenda le Bigot qui a soutenu en 2017 une thèse intitulée « Penser les rapports aux lieux dans les mobilités privilégiées. Étude croisée des *backpackers* en Thaïlande et des hivernants au Maroc ».

Les modes de vie de ces habitants itinérants pour leur plaisir présentent certes des différences. Alors que les *backpackers* changent d'hébergement au gré de leurs déplacements, les *R'Vers* ou camping caristes ainsi que les plaisanciers habitent un espace domestique mobile, voilier et camping-car, leur permettant d'être 'à la maison' tout en voyageant. Les espaces concernés par ces itinérances diffèrent également : c'est en Asie et en Europe que les routards sont les plus nombreux, l'Amérique du nord rassemble le plus grand nombre de *R'Vers* tandis que les plaisanciers au long cours se concentrent dans l'océan Atlantique et la Méditerranée. Au-delà du mode de transport utilisé ou des lieux de l'itinérance, ce sont cependant les points communs qui dominent entre les habitants ayant choisi d'itinérer de lieu en lieu à seule fin récréative.

Habiter en itinérant n'est pas l'apanage des retraités ou des jeunes non encore entrés dans la vie active et sur les routes ou sur les océans, tous les âges se retrouvent. Ainsi, l'analyse de

---

<sup>91</sup> Erik Cohen 1972, « Toward a Sociology of International Tourism » *Social Research* Vol. 39, No. 1, pp. 164-182 ; 1973 « Nomads from Affluence : notes on the phenomem of drifter tourism », *International Journal of Comparative Sociology*, vol. 14, p. 89-103.

notre corpus fait ressortir que l'habiter en mer est en majorité choisi par des individus en âge de travailler : c'est entre 35 et 45 ans (dans 37% des cas) ou après 55 ans (26%) qu'on largue les amarres. Seuls 8% partent entre 18 et 25 ans, 18% entre 25 et 35 ans et 11% entre 45 et 55 ans (cf chap. 1). Célia Forget souligne qu'aux Etats-Unis, « le caravanning à plein temps attire autant des hommes que des femmes, des célibataires, des couples que des familles, des personnes de tous âges et, surtout, autant d'actifs et de semi-actifs que de retraités ». (2017, p.5). De même, le voyage sac au dos, un temps pratiqué essentiellement par des étudiants, s'est diversifié et Brenda Le Bigot rappelle que de « nombreux chercheurs pointent depuis une dizaine d'années le problème d'utiliser le terme de *backpacker* pour couvrir une diversité de situations. Le *backpacker*, jeune étudiant, européen, blanc, issu de la classe moyenne supérieure n'est plus l'unique figure type qui permettrait d'interpréter ce mode de voyage. En terme de nationalité, Hamzah Muziani (2006) souligne la présence croissante de *backpackers* d'origine non-occidentale et spécifiquement asiatique. Enfin, il est maintenant admis que l'une des évolutions récentes du phénomène est l'émergence des « *flashpackers* », définis par J. Jarvis et V. Peel (2010) comme des voyageurs indépendants, âgés de plus de 25 ans, voyageant dans le cadre d'une pause dans leur carrière, ou de vacances prolongées. Ces derniers disposent de plus de ressources, mais cherchent à voyager comme les *backpackers* ». (Le Bigot, 2016).

Ces habitants itinérants appartiennent à des milieux aisés, d'un point de vue financier et intellectuel. Ainsi, 77% des camping caristes à plein temps étudiés par Célia Forget sont « issus de catégories socio-professionnelles requérant des qualités intellectuelles et entrepreneuriales » (2012, p. 17). De même, les plaisanciers au long cours constituant notre corpus font partie des catégories sociales privilégiées, notamment par leur niveau de formation (cf. chapitre 1).

Ces itinérances s'effectuent selon des rythmes propres à chacun et s'inscrivent sur des durées variables, de quelques mois à une grande partie de la vie. Certains plaisanciers au long cours habitent en mer toute leur vie d'adulte et renoncent à l'itinérance maritime lorsque leur condition physique ne leur permet plus de continuer à cheminer ainsi. Les *R'Vers* ou les *backpackers* peuvent également opter pour un habiter itinérant durant très longtemps. Célia Forget cite des *R'Vers* qui habitent la route depuis vingt ans (2012, p. 194) et S.A. Cohen mentionne des *backpackers* voyageant depuis 17 ans (Cohen, S. A., 2009, *The Search for 'Self' for Lifestyle Travellers*, cité par Kannisto, 2014, p. 17).

Bien évidemment, pour habiter la route ou la mer sur des périodes aussi longues, il est nécessaire de gagner de quoi subvenir à ses besoins. Les habitants itinérants ne considèrent pas le travail comme un facteur d'épanouissement personnel, mais d'abord comme un moyen de continuer le voyage et c'est en chemin qu'ils choisissent de s'arrêter un temps pour remplir la caisse de bord. « Plus la durée s'allonge, moins la planification compte, le voyage se transformant en projet de vie pour un temps indéterminé, dans lequel le travail vient se greffer en cours de route » (Le Bigot, 2016). Cette remarque de Brenda Le Bigot concerne les *backpackers* mais pourrait tout aussi bien s'appliquer aux plaisanciers au long cours ou aux *R'Vers*. L'alternance entre temps de travail et de non travail se fait selon des rythmes individuels, propres à chaque habitant et n'est pas soumise à des règles collectives. Habiter en itinérant relève d'un processus d'individualisation extrême : en refusant une vie rythmée par le travail, ces habitants ne veulent plus être soumis aux règles et contraintes collectives et souhaitent pouvoir aller où ils veulent, quand ils veulent, pour faire ce qu'ils veulent. Ils sont à « la recherche d'un temps ipsatif, d'un temps pour soi guidé par le souci de soi, la recherche du bien-être et la maîtrise volontaire de ses activités »<sup>92</sup>. Et une part importante de ce temps pour soi est consacrée à se retrouver entre soi, la sociabilité entre itinérants étant une composante essentielle de ce mode d'habiter. Dans les ports de plaisance ou les mouillages forains, les plaisanciers au long cours se rassemblent en une communauté éphémère et dans les campings ou les hôtels bon marché, *R'vers* et *backpackers* se regroupent et vivent entre eux.

Habitants polytopiques, la plupart de ces itinérants disent se sentir chez eux là où ils sont. « Chez moi, c'est là où je me gare » affirment les *R'vers* (cité par Forget, 2012, p.104) tandis que de nombreux plaisanciers considèrent être chez eux là où leur bateau est amarré (cf. chapitre 2.2). A travers ces paroles d'itinérants, il apparaît clairement que le *home* peut être mobile et ne se conçoit pas seulement dans la sédentarité et l'enracinement. L'itinérance n'aboutit pas à la déterritorialisation des individus mais à leur polytopicité. Et les espaces concernés par ces itinérances peuvent être qualifiés de territoires circulatoires selon la définition d'A. Tarrus : « la notion de territoire circulatoire constate une certaine socialisation des espaces supports aux déplacements. Les individus se reconnaissent à l'intérieur des espaces qu'ils investissent ou traversent au cours d'une histoire commune de la migration,

---

<sup>92</sup> C. Bromberger, 1998, *Passions ordinaires : du match de football au concours de dictée*, Paris, Bayard, p.10 cité par Forget 2012, p. 29.



initiatrice d'un lien social original » (Tarrus, 1994, p.53). Les itinérances ne se déploient pas n'importe où mais investissent des espaces précis. Ainsi, les plaisanciers effectuant le tour du monde ou de l'Atlantique suivent sensiblement les mêmes routes et les backpackers en Asie du Sud-Est ou les RVers en Amérique du Nord empruntent également les mêmes itinéraires. Lors de ce cheminement, le passage par certains hauts lieux permet aux itinérants de se rattacher à une histoire commune (cf. chapitre 3.3). Qualifier de territoires circulatoires les espaces investis par les habitants itinérants permet donc de reconnaître « la socialisation d'espaces supports à des pratiques de mobilité » et « introduit une double rupture dans les acceptions communes du territoire et de la circulation ; en premier lieu elle nous suggère que l'ordre né des sédentarités n'est pas essentiel à la manifestation du territoire » (Tarrus et al., 2001, p. 45). Par ailleurs, la notion de territoire circulaire « exige une rupture avec les conceptions logistiques des circulations, des flux, pour investir de sens social le mouvement spatial » (Tarrus et al., 2001, p. 45). Ces itinérants habitent certes les lieux où ils s'arrêtent un temps mais également les espaces où ils se déplacent, la route ou la mer, et le temps du déplacement, loin d'être un entre deux ou une parenthèse, fait partie intégrante de ce mode d'habiter. Ainsi, Célia Forget souligne que les *R'vers* habitent la route : « les arrêts temporaires font partie du déplacement comme la route elle-même. La 'distance' est ainsi habitée [...] puisque les *full-timers* font de la route leur lieu de résidence lorsqu'ils se déplacent » (Forget 2012, p. 92). De même, les plaisanciers au long cours habitent les espaces maritimes où ils naviguent.

A la suite de cette HDR, j'envisage de poursuivre mes travaux sur l'itinérance récréative comme mode d'habiter. D'autres itinérances récréatives existent, moins étudiées que celles des *backpackers* ou des *R'vers*, et les sites consacrés au grand voyage témoignent des multiples manières d'habiter le monde en itinérant pour son plaisir. Par ailleurs, la majorité des travaux existant sur les itinérances récréatives a été menée par des sociologues et anthropologues, et rares sont les géographes qui, à l'instar de L. Vacher ou B. le Bigot, se sont penchés sur ce mode d'habiter. Une approche géographique de ces habitants s'attacherait notamment aux liens que ces itinérants tissent avec les lieux, aux compétences qu'ils déploient ainsi qu'aux quotidiens différenciés qu'ils construisent et aux rythmes qui scandent ces itinérances.

Ce qui fondamentalement distingue les plaisanciers au long cours des autres habitants

itinérants, c'est l'espace où se déploie leur habiter récréatif : les mers et océans du globe. Dès lors, les plaisanciers au long cours se qualifient de marins, tout comme les autres habitants de la mer, qu'ils soient embarqués sur des navires de pêche, de commerce, de guerre ou de transports de passagers. Bien évidemment, le plaisancier au long cours n'habite pas la mer de la même manière que le pêcheur embarqué à bord d'un chalutier, le commandant d'une frégate de la Marine nationale ou encore le matelot philippin à bord d'un porte-conteneurs. Une seconde direction de recherche est d'approfondir les diverses manières d'habiter la mer en élargissant mon champ d'études à ces autres habitants de la mer. Une attention particulière sera portée aux quotidiens différenciés qui rythment la vie des marins entre terre et mer, aux rapports hiérarchiques sur les bâtiments de travail, aux savoirs géographiques mobilisés pour naviguer ainsi qu'à la cohabitation en mer et aux liens tissés entre ces multiples habitants de la mer.

Les navires habités par les marins diffèrent par leur taille, leur tenue à la mer, le confort à bord ou encore le moyen de propulsion. Tout habitant de la mer sillonne les océans ... mais chacun établit son itinéraire maritime selon une logique qui lui est propre. Les plaisanciers au long cours choisissent leur chemin maritime, alors que le patron pêcheur souhaite rejoindre au plus vite les lieux de pêche et le pacha d'un porte-conteneurs emprunte la route maritime lui permettant de transporter au plus vite les marchandises. Au large, la majorité des marins professionnels ne portent pas un regard paysager sur l'environnement maritime, contrairement aux plaisanciers. Les marins embarqués sur un navire de commerce ne vont pas sur le pont et « privilégient l'intérieur sur l'extérieur » en cherchant à « s'enclorre au mieux » (Duval, 1998 a, p. 42). Quant au savoir naviguer, ce n'est pas une compétence également partagée sur tous les bateaux de travail et ce savoir est détenu en général uniquement par les officiers. Sur les bateaux de pêche, les patrons répugnent à communiquer, y compris à leurs matelots, les lieux précis où ils filent leur chalut pour garder secret les 'bons coins' (Gaugue, 2003). L'alternance entre terre et mer n'est pas perçue de la même façon. Ainsi, les lieux d'escale sont très faiblement investis par les marins professionnels : la durée de l'escale est très réduite et certains marins ne sortent pas du port voire ne descendent pas à quai et restent sur le navire. En revanche, si le lieu de départ, c'est-à-dire le port d'attache et la maison, fait l'objet d'un faible investissement par les plaisanciers au long cours, qui préfèrent porter leur attention sur le bateau, ce n'est pas le cas des professionnels, notamment des pêcheurs pour qui la maison (et la famille) à terre représente un point d'ancrage essentiel (Gaugue, 2003).

Les marins ne constituent évidemment pas une catégorie homogène et chacun d'entre eux habite à sa manière les étendues liquides du globe. Reconnaître la diversité des manières d'habiter la mer ne nous amène pas cependant à faire nôtre la position d'A.F. Hoyaux. Dans son doctorat, intitulé *Habiter la ville et la montagne*, Hoyaux s'attache à « déconstruire les catégories géographiques – ville, montagne, mer – qui ne sont jamais « que l'appréhension circonstanciée du chercheur sur une réalité dont il a lui-même fourni le contenu et donc la forme (au sens de Simmel) préalable à la mise en sens par l'habitant. » (2000, p. 612) Dès lors, poursuit-il « des habitants peuvent vivre (selon l'objectivité de leur présence physique et l'objectivité de l'entité considérée dans laquelle ils se trouvent) en ville ou en montagne sans jamais y exister» (*idem*). Nous préférons considérer que les espaces habités ont de multiples dimensions, ce que rappelle Olivier Lazzarotti lorsqu'il analyse, sur la place Jemaa El-Fna de Marrakech, « ces cohabitants aux pratiques entrecroisées et venus de multiples horizons, [qui] font de ce lieu un monde » (Lazzarotti, 2014, p. 32) Tout comme la place Jemaa El-Fna, les espaces maritimes sont habités de multiples manières, et être au même endroit signifie habiter ensemble mais non pas identiquement. Entre ces habitants de la mer des filiations existent et des liens se nouent.

Aujourd'hui, marine de travail et marine récréative forment des univers distincts, ce qui n'a pas toujours été le cas. La croisière hauturière, telle qu'elle apparaît, à la fin du XIXème, se développe en filiation avec le monde du travail et si, désormais, la grande croisière est une activité autonome, nombreux sont les plaisanciers qui se réapproprient les coutumes et pratiques issues de la marine à voile.

Avant de naviguer pour le plaisir, les pionniers de la plaisance hauturière ont d'abord été des marins professionnels, embarqués le plus souvent sur des navires de commerce où ils se sont formés à l'art de la navigation. Joshua Slocum, premier plaisancier à avoir fait le tour du monde en solitaire à la fin du XIXème siècle (1895-1898) a une longue expérience de la navigation lorsqu'il appareille de Boston en 1895 : mousse à 12 ans sur les bateaux de pêche de la baie de Fundy (Canada), il embarque sur un navire de commerce à l'âge de 16 ans et devient commandant à 25 ans, fonction qu'il occupera pendant 25 ans. John Voss a également fait son apprentissage de marin sur des navires de commerce avant d'effectuer, avec un équipier, un tour du monde en voilier entre 1901 et 1904. Dans l'entre-deux-guerres, la plaisance au long cours continue d'attirer des capitaines de la marine marchande. Louis Bernicot a fait toute sa carrière dans la marine de commerce avant de s'engager dans un tour de monde en solitaire entre 1936 et 1938. Lorsque les plaisanciers n'ont pas d'expérience en

tant que marins professionnels, ils se tournent vers les marins pêcheurs, considérés comme les formateurs par excellence pour la voile et la navigation. Alain Gerbault a passé sa jeunesse à Dinard où il embarque de temps en temps pour des sorties à la journée avec des pêcheurs côtiers. Pour se préparer à de lointaines navigations, Hermine de Saussure et Ella Maillart prennent place à bord d'un thonier de Groix afin « d'apprendre à se servir du sextant et d'éprouver le gros temps sur l'Atlantique » (Maillart, 2002, p. 126). Dans les années 1950, la marine de travail est encore parfois un lieu de formation. Le Toumelin qui effectua une circumnavigation entre 1949 et 1952 est capitaine de la marine marchande et a également navigué sur des bateaux de pêche. Et à ses débuts, dans les années 1948-50, l'école de voile des Glénans fait appel à des pêcheurs concarnois pour former ses premiers stagiaires à l'art de la navigation à la voile.

A partir des années 1960, c'est durant leurs loisirs que les plaisanciers au long cours découvrent la voile en commençant à naviguer sur des dériveurs, puis se forment à la navigation hauturière dans des écoles de croisière ou en embarquant avec des amis. Dans notre corpus, seuls deux plaisanciers au long cours ont d'abord habité la mer dans le cadre de leur travail avant d'itinérer autour du monde pour le plaisir. Michel R. a un parcours tout à fait atypique : océanographe au CNRS, il navigue régulièrement sur des navires scientifiques et a également suivi une formation dans une école de pêche, durant une année de congé. C'est en embarquant avec son père patron pêcheur que Christian a appris à naviguer. Il n'est pas passé sans hésitation de la pêche à la plaisance : « la mer, quand j'étais gamin et ado, ce n'était pas pour faire de la plaisance ; la plaisance c'était réservé aux fils à papa, fils de notables, de pharmaciens, toubibs et autres qui venaient faire de la voile en Bretagne, et nous on marnait sur les bateaux de pêche. Alors que j'étais jeune éducateur, j'avais une vingtaine d'années, un collègue me propose de venir faire de la voile avec lui, dans le port du Diben. Je lui dis, ça va pas, la voile c'est pour les fils à papa. Mais il a tellement insisté que j'ai accepté. J'ai embarqué sur le voilier en me cachant pour ne pas me faire traiter de tous les noms par les pêcheurs du coin, avec les mots qui tuent : ah Parisien, tu fais de la voile maintenant » (entretien).

Depuis le début de la grande plaisance, la cohabitation entre marins plaisanciers et marins professionnels a évolué. Jusqu'à une date récente, des relations se nouaient, à terre et en mer, entre plaisance et marine de travail. Désormais, les échanges entre différentes marines, toujours d'actualité en mer, sont à terre, extrêmement limités, les espaces portuaires autrefois lieux d'échanges étant devenus des univers cloisonnés

Lors des escales, et ce jusque dans les années 1970, les plaisanciers au long cours sont parfois invités à bord des navires de travail. En 1925 l'équipage de *Perlette* est reçu à bord d'un bateau de pêche de Porquerolles pour partager une bouillabaisse, puis, arrivé en Grèce, est convié à bord du *Marlborough*, navire militaire britannique. A la fin des années 1950, Bernard Moitessier est invité sur la *Jeanne*, bâtiment de la marine française, alors qu'il mouille à Sainte Hélène, ainsi que sur un navire de la marine américaine, lors d'une escale à Fernando de Noronha. Dans les années 1970, l'équipage de Damien est convié à bord d'un morutier français à Terre neuve et d'un chalutier russe aux Kerguelen. Bien souvent, ces invitations sont accompagnées de dons, notamment de cartes nautiques ou de produits alimentaires. Ainsi, la marine nationale argentine offre à Marcel Bardiaux « des caisses de biscuits de mer, une tenue imperméable et toutes les cartes de ses côtes » (1997, p. 397) et Bernard Moitessier se voit offrir des cartes marines par les officiers de la *Jeanne* ainsi que des provisions par la marine américaine. Les officiers des bâtiments militaires n'hésitent pas à proposer aux plaisanciers les services de leurs matelots. L'amiral de Gibraltar offre à Slocum de l'aider à réparer son voilier et à Panama et le *Firecrest* de Gerbault est repeint par l'équipage d'un croiseur américain.

Les échanges entre plaisance et marines de travail furent longtemps plus aisés qu'aujourd'hui car les voiliers de plaisance, peu nombreux, ne disposaient pas de ports spécifiques mais partageaient les quais avec les autres marines. Désormais, plaisance et marines de travail occupent des espaces distincts à terre et les relations entre ces différentes marines, le plus souvent inexistantes, peuvent devenir conflictuelles. Le partage de l'espace littoral entre pêcheurs et plaisanciers notamment est source de tensions. A proximité du rivage, les engins de pêche peuvent se prendre dans l'hélice. A Juangriego (Aruba), J.C. Havas conseille de faire « attention aux filets dérivants de plusieurs kilomètres et mal balisés. Si on se prend dedans et que le pêcheur arrive en gueulant, faut gueuler plus fort et demander de l'argent pour réparer l'hélice » (*Journal de bord*) et en quittant Gijon, P. Decaix constate que « comme à l'accoutumée en Espagne », il doit plonger « sous la coque pour enlever de l'hélice un bon morceau de filet espagnol à la dérive » (*Journal de bord*).

A terre, avec le développement des marinas et autres ports réservés à la plaisance, les plaisanciers cohabitent de plus en plus rarement avec les marins professionnels. Hervé Hamon dénonce « ce fractionnement de l'univers maritime en planètes indifférentes » (1997, p. 223), les ports fonctionnant désormais comme des lieux favorisant l'entre soi et ne permettant plus les contacts entre les différentes marines. Cette évolution est regrettée par certains

plaisanciers au long cours qui souhaiteraient pouvoir choisir où s'amarrer et ne pas être contraints de séjourner dans les ports réservés exclusivement à la plaisance. Annie apprécie que dans certains pays comme la Grèce, les ports ne soient pas des ghettos : « La place qui nous est faite en Grèce dans les petits ports est beaucoup plus agréable à vivre que la place qui nous est faite dans les endroits récemment venus à la plaisance. En Grèce, la plaisance est là depuis longtemps donc même dans les petits ports de pêche, on a une place de prévue. On peut aller partout, on n'est pas parqué » (entretien Puerto de Mogan, 2008). A Nouméa, la *V'limeuse* est amarrée au port de commerce, pour le plus grand plaisir de Dominique Manny qui apprécie ce lieu pour son « ambiance particulière, indéfinissable ... Un mélange d'équipages affairés et de curieux venus aux nouvelles. [...] Le rêveur peut s'asseoir, poser ses pieds sur les cordages d'un bateau chargé de mystères et décoller vers une destination lointaine » (Manny et Mailhot, 2002, p. 276). Comme d'autres plaisanciers au long cours, Dominique Manny regrette que « de nos jours, à cause du nombre croissant de marinas, les occasions de mêler la *V'limeuse* à cette animation portuaire se raréfie. C'est un peu dommage. Nous supportons beaucoup mieux les séjours au quai public que l'ambiance de stationnements de luxe réservés uniquement aux voiliers » (*idem*). Dans ces récits, de nombreux stéréotypes émaillent la description du port idéal : espace animé et favorisant la rêverie du lointain, lieu de rencontre et de métissage entre habitants d'ici et d'ailleurs. En exprimant leur regret de ne plus pouvoir habiter ces ports, les plaisanciers revendiquent une place : celle de marins et non de touristes.

Alors qu'à terre, les espaces portuaires imposent l'entre soi, au large aucun aménagement n'entrave une éventuelle cohabitation entre les différentes marines. En escale, les relations entre les plaisanciers et les équipages des bâtiments de travail se sont largement distendues depuis le début de la plaisance hauturière. Il n'est pas de même au large, les usages de l'espace dans le traverser pouvant passer « par des rituels, des codes, [...] nécessiter des sacrifices ou faire émerger de nouvelles formes de solidarité » (Bernier, 2013a, p.8) Lors des navigations hauturières, les échanges entre navires en mer sont gérés par des règles non écrites, basées sur la courtoisie – il est d'usage de saluer les navires que l'on croise – et l'entraide. Dès lors, la traversée « se fait lien social et advient comme espace » (*idem*).

Croiser un autre bâtiment au cours d'une navigation hauturière est un événement exceptionnel et il est d'usage de marquer cette rencontre par un échange de signes - sonores (avec la corne de brume) ou visuels (geste de la main si le navire est proche, ou envoi de pavillon) – suivi

éventuellement d'une conversation via la VHF. Le non respect de cette règle suscite l'indignation et est considéré comme un manque de savoir vivre. Dès la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, Slocum s'insurge lorsqu'un vapeur ne répond pas à son signal : « Il fut un temps où, lorsque des navires se rencontraient en mer, ils mettaient en panne et faisaient un bout de caouette, puis au moment de faire servir, se saluaient du canon ; ces beaux jours ne sont plus. Le temps manque maintenant, pour s'arrêter sur l'océan, pour parler et échanger des nouvelles ; quant au canon, ... personne n'en a plus. La poésie de la mer s'en va ; on y mène maintenant une existence prosaïque qui ne laisse même pas le temps de se dire bonjour » (Slocum, 2000, p. 62). Aujourd'hui, les plaisanciers continuent de s'insurger contre les cargos ne répondant pas à leurs appels, ce qui arrive fréquemment notamment sur les routes maritimes les plus fréquentées.

Dans les espaces hauturiers, la rencontre avec l'autre est rare. Dès lors, les plaisanciers apprécient les échanges radio avec les marins embarqués sur des bâtiments de travail ... et ces conversations peuvent parfois durer longtemps. Au cours de sa traversée de l'océan Indien, André Gentil n'a rencontré qu'un bateau, « un porte-conteneurs chargé de viande. Une rencontre surprise. On est resté 3 à 4 heures à la VHF » (Gentil, 2003, p. 113). Ces échanges permettent de profiter d'un rare moment de sociabilité ; c'est également un moyen pour les plaisanciers d'assurer leur sécurité et lors des navigations de nuit, les plaisanciers vérifient que l'officier de quart a bien repéré leur voilier sur ses radars. Dans ces échanges, s'exprime également une solidarité entre habitants de la mer et il est fréquent que l'homme de quart du bâtiment de travail s'assure que tout va bien à bord du voilier et parfois propose son assistance. Alors qu'elle se dirige vers les Açores, Sophie Chacoux croise un bateau de pêche turc qui lui demande si elle a besoin de gas-oil. Lorsque les espaces maritimes sont quasi vides d'habitants, la présence de l'autre est rassurante peu importe alors les différences entre marines de plaisance et de travail. « Cela me fait moralement du bien de sentir que je ne suis pas seule en mer » reconnaît Françoise Moitessier de Cazalet lorsque des bateaux se détournent pour venir la voir (1999, p. 140). Lors de leur traversée entre les Galápagos et les Marquises, Antoine et Brigitte n'ont vu qu'un seul bateau, un roulier « qui se dérouta pour venir nous voir de plus près et nous salue à grands coups de corne tandis que l'équipage, réuni sur le pont, nous observe. C'est idiot mais on ne peut s'empêcher d'être un peu émus. En fait, nous réalisons soudain que nous sommes vraiment seuls sur la mer depuis des jours et des jours. C'est presque un choc de découvrir sa propre solitude » (Antoine et Brigitte, *Journal de bord*). Dans les zones maritimes les plus dures du globe, où la présence de voiliers est rare, les navires de travail sont particulièrement attentifs aux plaisanciers. En mer de Béring, Michel

Demai reçoit des appels de bateaux de pêche « étonnés de voir un voilier dans ces parages » (*Journal de bord*) et dans les cinquantièmes sud, un cargo appelle Nicole de Kerchove pour lui demander de s'identifier : « au cas où nous serions *overdue* (en retard), ils pourront nous signaler. D'habitude, les cargos que nous croisons ne répondent jamais à nos appels. Ici tout change, le bout du monde a quelque chose de terriblement humain » (Kerchove, *Le voyage de l'Esquilo*).

Lorsque les plaisanciers ne disposaient pas de moyen de communication avec la terre, ils demandaient aux commandants de navires de commerce rencontrés en route de les signaler afin de rassurer leurs proches. Avec les évolutions techniques, cette fonction des échanges entre voiliers et bâtiments de travail a aujourd'hui disparu. Il reste la surprise de la rencontre et le plaisir de l'échange entre habitants de la mer.

Même si marine de plaisance et de travail constituent aujourd'hui des univers autonomes, ceux qui habitent en mer pour le plaisir se réclament d'une identité maritime. « En plaisance, la construction d'une identité de marins apparaît comme une quête: les pratiquants rencontrés [...] aspirent tous à 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 que les règles de civilité entre marins comme s'entraider ou se saluer » (Brulé-Josso, 2010, p.118). La construction de cette identité de marins passe également par l'appropriation de rites et coutumes issus de la marine à voile : baptême lors du passage de l'Equateur, droit pour les cap-horniers de porter une boucle d'oreille et de cracher et uriner au vent - c'est-à-dire face au vent (cf. chapitre 3.3). Les plaisanciers sont par ailleurs nombreux à respecter les interdits liés aux superstitions et évitent de partir un vendredi ou d'embarquer du lapin, sous quelle que forme que ce soit, sans cependant s'y conformer à la lettre. A bord de *Merowé*, les Maheu ont « été obligés d'adapter les règles à l'âge de l'équipage concernant l'animal aux grandes oreilles. Marine avait 18 mois et Tanguy 3 ans et demi lorsque nous sommes partis. Le nom de l'animal, sa représentation graphique ou matérielle a donc été acceptée à bord ; mais en aucun cas sous sa forme comestible. Ce qui nous valu un jour de déjeuner assis sur le quai car on nous avait offert un délicieux civet de lapin ! » (Maheu, *Le voyage de Mérovée*). Sa longue expérience de l'habiter en mer a permis au chanteur navigateur Antoine de dépasser ces interdits : « lorsque je suis parti en bateau, vous ne m'auriez pas fait partir un vendredi, par exemple ; jusqu'au jour où il a fallu que je parte un vendredi, et où tout s'est bien passé :



depuis je pars volontiers ce jour-là, je n'ai pas peur d'appeler un lapin un lapin »<sup>93</sup>. Ces superstitions, connues de tous, sont inégalement prises au sérieux et relèvent avant tout du désir des plaisanciers de s'inscrire dans les traditions, à condition que celles-ci ne soient pas trop contraignantes. Un dicton de la marine à voiles assure que « longues oreilles et robe noire, autant que cape de moire mènent marin à désespoir ». Aujourd'hui, si le tabou du lapin ou longues oreilles est toujours actif, en revanche les plaisanciers ne s'interdisent pas de naviguer avec des prêtres ... ni avec des femmes.

Les plaisanciers se rattachent également à la tradition maritime par leurs compétences nautiques. Savoir naviguer à la voile fut d'abord un savoir professionnel avant d'être associé au loisir et la plaisance contribue aujourd'hui à ce que perdurent vocabulaire et techniques de navigation issus de la marine à voiles.

Le vocabulaire utilisé lors des *manœuvres* ou pour désigner les différentes parties et aménagements du voilier est spécifique à l'habiter en mer. A bord, l'équipage déjeune dans le carré et dort sur des bannettes. Le voilier a un côté tribord et bâbord ainsi qu'une poupe et une proue ... et pour régler au mieux ses voiles, il convient de choquer ou de border. Sur un voilier, il n'y a pas de cordes mais des bouts – ne pas oublier de prononcer le t final - des drisses, des écoutes. Dans son étude sur les usages sociaux de la croisière, P. Falt considère que « la plaisance est arrivée juste à temps pour assurer la survivance du vocabulaire de la marine à voile moribonde. [...] 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 » (Falt, 1981, p.266). La filiation avec la marine de travail se lit également dans l'organisation de l'espace à bord des voiliers qui s'apparente à celle des bateaux de travail : la table à carte est à tribord, la cuisine à bâbord comme sur les bateaux de pêche. La pointe avant est réservée aux matelots ou aux enfants tandis que patron ou parents occupent une cabine arrière.

Par ailleurs, la plaisance permet que se maintienne le savoir traditionnel de navigation. Les plaisanciers sont les derniers marins qui, par jeu, continuent d'utiliser un sextant. La maîtrise de cet instrument fait toujours partie de la formation des officiers de marine et des patrons pêcheurs, mais sur les bâtiments de travail, aucun professionnel ne joue à naviguer à l'ancienne. L'art traditionnel de la navigation se maintient et se perpétue grâce à la plaisance. De même, seuls naviguent aujourd'hui à la voile ceux qui pratiquent la mer pour le plaisir. Un

---

<sup>93</sup> 10 avril 2002, [www.antoine.tv](http://www.antoine.tv), site du chanteur navigateur Antoine.

savoir maritime a été constitué par ceux qui habitaient la mer dans le cadre de leur travail ; désormais ces compétences ne sont plus entretenues que par les seuls plaisanciers. C'est grâce aux activités récréatives que se perpétue un savoir-faire qui n'est plus activé sur les navires de travail, où il est apparu.

L'habiter en mer des plaisanciers au long cours témoigne du tournant récréatif des sociétés occidentales, d'une part par l'espace investi - la haute mer, espace de travail, est aujourd'hui également un espace de loisir - et d'autre part par la durée de la récréation, qui désormais ne se conçoit plus seulement à l'échelle de quelques semaines de vacances par an mais est conçue comme un projet de vie et un mode d'habiter.

Dans *L'invention du quotidien*, Michel de Certeau (1990) considère que « la foule sans qualité n'est pas obéissante et passive mais pratique l'écart dans l'usage des produits imposés, dans une liberté buissonnière par laquelle chacun tâche de vivre au mieux l'ordre social et la violence des choses ». Au-delà du tournant récréatif, l'exemple des plaisanciers au long cours fait apparaître que la liberté buissonnière des habitants ne s'exprime pas uniquement par les ruses et tactiques analysées par M. de Certeau, mais peut prendre la forme d'une rupture radicale, c'est-à-dire d'un changement d'habiter. Changer d'habiter permet certes de se détacher des contraintes de l'ordre social mais n'est-ce pas surtout une manière de s'inventer soi ? « La plus grande chose du monde, c'est de savoir être à soi » affirme Montaigne. A travers leurs relations, à la fois idéelles et pratiques, au Monde, les plaisanciers ne sont-ils pas dans une logique d'invention de soi afin de parvenir à être à soi ?

## SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

### I REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Affergan F., 1987, *Exotisme et altérité*, PUF, 295 p.
- Allemand S., 2004, « La mobilité comme capital », *Sciences Humaines*, n°145, p.20-22
- Augustin J.P., 2005, « Le nautisme en Aquitaine : de la diversité du littoral à la diversité des pratiques », in Bernard N. (sous dir.), *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires*, Presses Universitaires de Rennes, p. 151-166
- Bailly A., Ferras R., Pumain D., (dir.) 1995, *Encyclopédie de géographie*, Economica, 1167 p.
- Balandier, 1983, « Essai d'identification du quotidien », *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. 74, janvier-juin 1983, pp. 5-12. Paris
- Baron G. 2011, « Equipages, gens de mer : habiter des navires aux défis des identités », in Lazzarotti O. et Olagnier P.J. (sous dir.), *L'identité, entre ineffable et effroyable*, pp. 113-124, A. Colin
- Baron G., 2012, « Habiter les navires, habiter la mobilité », in Frelat-Kahn B. et Lazzarotti O. (sous dir.), *Habiter, vers un nouveau concept ?*, Armand Colin, p. 211-226
- Baron G., 2013, « Habiter la haute mer, marins au commerce international », *Bulletin de l'Association des géographes français*, Vol. 90, n°. 4, 2013 , p.521-536.
- Baron G., 2014, *Habiter les navires au long cours, avant-poste de la mondialisation*, Géoconfluences, URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/oceans-et-mondialisation>. Consulté en mai 2015
- Baron G., 2014, « Vivre la mer et gens de mer : habiter et travailler sur la mer » in Meur-Ferenc C., Deboudt P, Morel V. (dir.), *Géographie des mers et océans – Capes et agrégation Histoire et géographie*, SEDES-A.Colin
- Barrault J.M., 2002, *La Belle époque du yachting*, Editions du chêne, 170 p.
- Barthes, 1957, « Nautilus et le bateau ivre », *Mythologies*, Editions du Seuil, pp.80-82
- Benson M. et O'Reilly K., 2009, « Migration and the Search for a Better Way of Life: A Critical Exploration of Lifestyle Migration », *The Sociological Review*, vol. 57, 4, p. 608-625.
- Bernard N., 1993, *Ports de plaisance et structuration de l'espace littoral finistérien*, thèse de géographie sous la direction de J.C. Bodéré, Université de Brest, 275 p.
- Bernard N., 2000, *Les ports de plaisance, équipements structurants de l'espace littoral*, L'Harmattan, 126 p.
- Bernard N., 2014, « Les courses au large. Défis océaniques, marqueurs territoriaux » in A. Miossec (sous dir.), *Géographie des mers et des océans*, PUR, p.205-225
- Bernard N. (sous dir.), 2005, *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires*, Presses Universitaires de Rennes, 332 p.
- Bernier X., 2013 a, « Espace et spatialités du traverser », *EspacesTemps.net* [En ligne] Mis en ligne le 23 septembre 2013
- Bernier X., 2013 b, « Traverser l'espace », *EspacesTemps.net* [En ligne] Mis en ligne le 22 octobre 2013
- Berque A., 2014, *La mésologie, pourquoi et pour quoi faire ?*, Presses Universitaires de Paris Ouest, 76 p.
- Besse J.M., 2013, *Habiter – Un monde à mon image*, Flammarion, 251 p.

- Bonnemaison Joël, 1981, « Voyage autour du territoire », *Espace géographique*, Tome 10, 4, pp. 249-262
- Boyer M., 2002, « Comment étudier le tourisme ? », *Ethnologie française*, vol.32, p. 393-404.
- Brachet Julien 2008, « Habiter en mouvement . Représentations et pratiques spatiales des convoyeurs et des migrants au Sahara central », *Geste*, 5, p.162-171
- Brulé-Josso S., 2010, *L'habitation du voilier de plaisance en croisière familiale – Anthropologie d'un espace et des gouvernementalités en jeu*, Thèse d'ethnologie sous la dir de J.F. Simon, CRBC, Université de Bretagne occidentale, Brest, 1 150 p.
- Butor Michel, 1974, « Le voyage et l'écriture », *Répertoire IV*, Paris, Minuit, pp.9-29
- Cabantous A., 1996, « Le saint et le lieu », in Péron et Rieucan (sous dir.), p.61-67
- Calbérac Y., 2010, *Terrains de géographes, géographes de terrain. Communauté et imaginaire disciplinaires au miroir des pratiques de terrain des géographes français du XXe siècle*, Thèse de Géographie sous dir. I. Lefort, Université Lumière - Lyon II, 397 p.
- Calbérac Y., Lazzarotti O., Lévy J. et Lussault M., 2019, *Carte d'identités, l'espace au singulier*. Paris, Coll. Les Colloques de Cerisy, Hermann, p. 364 p.
- Ceriani Sebregondi G., 2003-2004, « Migrations internationales : vers un nouvel habiter ? », *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims*, n° 115-118, p. 59-74
- Ceriani-Sebregondi G., 2007, *Quand la mobilité change le rapport au monde. Migrants marocains en méditerranée*, thèse de géographie sous dir. R. Knafou, Paris 7, 562 p.
- Certeau de M., 1990, *L'invention du quotidien, T.1 arts de faire*, Folio Essais, 349 p.
- Certeau de M, Giard L. et Mayol P., 1994, *L'invention du quotidien T2 habiter, cuisiner*, Folio Essais, Gallimard, 415 p.
- Charles D., 1997, *Histoire du yachting*, Arthaud, 359 p.
- Citton Y et Walentowitz S., 2012 a, « Pour une écologie des lignes et des tissages », *Revue des Livres*, n° 4, mars 2012, p. 28-39.
- Citton Y et Walentowitz S., 2012 b, « Habiter par le mouvement : portrait des transmigrants en tisserands », en collaboration avec Saskia Walentowitz, *Multitudes* n° 49, mai 2012
- Claval P., 1996, « Avant propos » et « Conclusion », in F. Péron et J. Rieucan J. (sous dir.), *La maritimité aujourd'hui*, Paris, L'Harmattan, p.9-12 et 327-334.
- Claval P., 2003, « Les ouvertures de l'espace domestique » in Collignon B. et Staszak J.F. (sous dir.), *Espaces domestiques*, Bréal, pp. 64-75
- Clifford J., 1997, *Routes – Travel and translation in the late twentieth century*, Harvard University Press, Londres, 408 p.
- Cohen S. A., Duncan T. et Thulemark M., (sous dir.), 2016, *Lifestyle Mobilities: Intersections of Travel, Leisure and Migration*, Routledge, 280 p.
- Collignon B. et Staszak J.F. (sous dir.), 2003, *Espaces domestiques*, Bréal, 447 p.
- Collignon B., 2012, *Habilitation à diriger des recherches – Volume 1 Positionnement de recherche*, 93 p.
- Collignon B., 1996, *Les Inuit – ce qu'ils savent du territoire*, Paris, L'Harmattan.
- Corbin A., 1988, *Le territoire du vide*, Champs Flammarion, 407 p.
- Cousin S., 2017, « Les touristes », in E. Fagoni (sous dir.), *Les espaces du tourisme et des loisirs*, Colin, p. 126-136.
- Créac'h C., 2003, *Les usages sociaux des voiliers : enjeux culturels des modes d'appropriation de la navigation*, Thèse de doctorat en droit et sciences sociales, sous dir. JM Faure, Nantes, 405 p.

- Cresswell T., 2006, *On the move. Mobility in the Western World*, Routledge, 327 pages
- Cuisenier J., 2001, « Pratiques nautiques et cosmologie : l'Odyssee d'Homère revisitée », *Ethnologie Française*, n°14, p. 725-739
- Dardel Eric, 1990, *L'homme et la terre*, Editions du CTHS, Paris
- Debarbieux B., 1992, « Imagination et imaginaire géographique », in A. Bailly, R. Ferras et D. Pumain *Encyclopédie de géographie*, Economica, p. 875-888
- Debarbieux, 2003, « Haut lieu » in Jacques Lévy et Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, p. 448-449.
- Deleuze G. et Guattari F., 1980 (éd. 2004), *Mille plateaux*, Editions de Minuit, 645 p.
- Deleuze G., 1977, *Dialogues*, avec Claire Parnet, Flammarion, 1977, 187 p.
- Deleuze G., 2002, *L'île déserte et autres textes*, Editions de Minuit, 416 p.
- Descola P. et Ingold T., 2014, *Etre au monde. Quelle expérience commune ? Débat présenté par M. Lussault*, Presses Universitaires de Lyon, 75 p.
- Di Méo G., 2000, « Que voulons nous dire quand nous parlons d'espace ? », in Levy J. et Lussault M. (sous dir.), p. 37-48
- Duchêne P., 1994, « Ports de plaisance et filière tourisme », *Espaces* n°35, février 1994
- Duhamel P., 1997, *Les résidents étrangers européens à Majorque (Baléares) : pour une analyse de la transformation des lieux touristiques*, Thèse de doctorat en géographie sous la dir. de R. Knafou, Université Paris VII
- Duhamel P., 2003-2004, « Au fondement du tourisme : habiter le monde », *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims*, n° 115-118, pp. 75-90
- Duval M., 1998 a, *Ni morts, ni vivants : marins ! Pour une ethnologie du huis clos*, PUF, 148 p.
- Duval M. 1998 b, « Toutes voiles dehors, cap sur le rêve » in Bromberger C. (sous dir.), *Passions ordinaires*, p. 433-452
- Elias N., 1995, « Sur le concept de vie quotidienne », *Cahiers Internationaux de sociologie*, vol. 99, pp. 237-246
- Equipe MIT, 2002, *Tourismes 1, Lieux communs*, Paris Belin, 319 p.
- Equipe MIT, 2011, *Tourismes 3, La révolution durable*, ouvrage collectif de l'équipe MIT, sous la direction de Philippe Duhamel, Belin, 2011, 332 p.
- Falt P., 1981, « Les usages sociaux de la croisière », in Pociello (dir.), *Sports et société*, Vigot, 1981, p.261-284
- Forget C., 2005, « Rencontre avec un nomade moderne : le full-time Rver », *Ethnologies*, vol. 27, n° 1, p. 103-130.
- Forget C., 2012, *Vivre sur la route. Les nouveaux nomades nord-américains*, Liber, Montréal, 222 p.
- Forget C., 2017, « Les limites du concept de tourisme résidentiel : étude de cas du caravaning à plein temps », *Téoros* [En ligne], 36, 2 | 2017, mis en ligne le 08 septembre 2017, consulté le 21 janvier 2018. URL : <http://journals.openedition.org/teoros/3065>
- Fort-Jacques T., 2007, « Habiter, c'est mettre l'espace en commun », in Paquot, Lussault et Younes (dir.), *Habiter, le propre de l'humain*, pp. 251-266
- Foucault M., 1984, « Des espaces autres. Conférence au Cercle d'études architecturales, 14 mars 1967 » in *Architecture, Mouvement, Continuité*, n°5, octobre 1984, pp. 46-49.
- Frelat-Kahn B. et Lazzarotti O. (sous dir.), 2012, *Habiter, vers un nouveau concept ?*, Armand Colin, 329 p.

- Gaugue A., 2003, *Affronter la mer. Les marins pêcheurs au X<sup>x</sup>ème siècle*, Hachette, 261 p.
- Gaugue A., 2014, « La conquête plaisancière de la haute mer », *Géoconfluences* dossier Mers et Océans, [http:// geoconfluences.ens-lyon.fr/](http://geoconfluences.ens-lyon.fr/) en ligne le 7 juillet 2014
- Gay J.C., 2004, « Tourisme, politique et environnement aux Seychelles », *Revue Tiers Monde*, 2004/2, p.319-339.
- Gay JC, 2008, « Tourisme, interfaces et discontinuités », in F. Pagney Bénito-Espinal, *Les interfaces. Ruptures, transitions et mutations*, Coll. Espaces tropicaux, 19, Presses universitaires de Bordeaux, p. 151-156
- Gérardot, M., 2007, « Penser en rythmes », *EspacesTemps.net* [En ligne], Travaux, 2007 | Mis en ligne le 8 décembre 2007, consulté le 08.12.2007. URL : <https://www.espacestems.net/articles/penser-en-rythmes/>
- Giard L., 1990, « Histoire d'une recherche », in de Certeau, *L'invention du quotidien*, T1 *arts de faire*, Folio Essais, p. I – XXX
- Gil de Arriba C. et Bouqallal H., 2017, , « Touristes internationaux ou résidents étrangers ? », *Téoros* [En ligne], 36, 2 | 2017, mis en ligne le 21 septembre 2017, consulté le 21 janvier 2018. URL : <http://journals.openedition.org/teoros/306>
- Goffman E., 1968, *Asiles. Etudes sur la condition sociale des malades mentaux et autres reclus*, Editions de Minuit , Paris
- Goffman E., 1973, *La mise en scène de la vie quotidienne, t. 2 Les Relations en public*, Éditions de Minuit, coll. « Le Sens Commun », 1973, 368 p.
- Grataloup C., 2015, « L'invention des océans. Comment l'Europe a découpé et nommé le monde liquide », *Géoconfluences*, URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/oceans-et-mondialisation/articles-scientifiques/l-invention-des-oceans>.
- Gravari-Barbas M. (dir.), 2005, *Habiter le patrimoine. Enjeux, approches, vécu*, P.U.R., Rennes, 618 p.
- Gravari-Barbas M., 2017, « Post-tourisme(s). Evolutions spatiales et temporelles du tourisme », in E. Fagoni (sous dir.), *Les espaces du tourisme et des loisirs*, Colin, p. 403-414.
- Griffet J., 2001, « Le Village flottant », *Ethnologie Française*, n°14, p. 651-660
- Griffet Jean, 1995, *Aventures marines, images et pratiques*, L'Harmattan, 254 p.
- Grout J., 1978, *C'était au temps des yachtsmen*, Gallimard, 379 p.
- Guérin-Pace France, 2006, « Lieux habités, lieux investis : le lien au territoire, une composante identitaire ? » *Economie et statistique*, N° 393-394, pp.101-115.
- Herouard F., 2007, « Habiter et espace vécu : une approche transversale pour une géographie de l'habiter », in Paquot, Lussault et Younes (dir.), *Habiter, le propre de l'humain*, pp. 159-170
- Holm D., 1974, *The circumnavigators : small boat voyagers of modern times*, Prentice-Hall, New York.
- Hoyaux A.F., 2000, *Habiter la ville et la montagne : essai de géographie phénoménologique sur les relations des habitants au lieu, à l'espace et au territoire (exemple de Grenoble et Chambéry)*, Thèse de géographie sous la direction de B. Debarbieux, Grenoble 1, 721 p.
- Hoyaux A.F., 2015, « Habiter : se placer plaçant et se penser pensant », *Annales de Géographie*, 704, p. 366-384.
- Ingold T., 2011 a, *Une brève histoire des lignes*, Zones sensibles, 272 p.

- Ingold T., 2011 b, *Being Alive: Essays on Movement, Knowledge and Description*, Londres, Routledge,
- Ingold T., 2013, *Marcher avec les dragons*, Zones sensibles, 379 p.
- Jennings G., 1999, *Voyages from the centre to the margins: an ethnography of long term ocean cruisers*, Thèse pour le doctorat de philosophie, Université de Murdoch, 1999.
- Kannisto Päivi, 2014, *Global Nomads. Challenges of mobility in the sedentary world*, Tilburg University, 275 p.
- Knafou et al, 1997, « Une approche géographique du tourisme », *L'espace géographique*, vol 26, n°3 pp. 193-204
- Knafou R (sous dir.), 1998, *La planète « nomade ». Les mobilités géographiques d'aujourd'hui*, Belin, 247 p.
- Knafou R. et Stock M., 2003, « Tourisme », in Lévy J. et Lussault M. (dir.), *Dictionnaire de géographie et des sciences de l'espace et du social*, Paris, Belin, 2003, p. 931-934
- Knafou R. 1998, « Vers une géographie du rapport à l'Autre », in Rémy Knafou (éd.), *La planète « nomade ». Les mobilités géographiques d'aujourd'hui*. Paris, Belin, pp. 7-17.
- Lageiste J., 2005, « La circumnavigation de plaisance : voyage d'aventure, source de représentation et modèle de loisir », in Bernard N., (dir), p. 61-72
- Lahire B., 2001, *L'homme pluriel. Les ressorts de l'action*, Paris, Hachette, 392 p.
- Lazarotti O., 2001, *A propos de tourisme et patrimoine : les raisons de l'habiter*, Diplôme d'Habilitation à diriger des recherches, 368 p.
- Lazarotti O., 2005, « L'horizon géographique, entre continu et discontinu », *Le géographe canadien*, vol 49 n°2
- Lazarotti O., 2006 a, *Habiter. La condition géographique*, Belin, 287 p.
- Lazarotti O., 2006 b, « Habiter, aperçus d'une science géographique », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 50, n°139, pp.85-102
- Lazarotti O., 2014 a, *Habiter le monde*, Documentation photographique – Documentation Française, 63 p.
- Lazarotti O., 2014 b, « Prémices d'une auto-géoanalyse », *Géographie et cultures* [En ligne], 89-90 | 2014, <http://journals.openedition.org/gc/3248> ; DOI : 10.4000/gc.3248
- Lazarotti O., 2017, *Une place sur Terre ? Franz Schubert, de l'homme mort à l'habitant libre*. Paris, HD éditeur, 178 p.
- Lazarotti O., 2019, « Qui es-tu Franz Schubert ? Approche géographique d'un singulier », in Calberac, Lazarotti, Levy et Lussault (dir.), p.107-120
- Le Bigot B., 2016, « Le « tour du monde » des backpackers, voyage normalisé ? », *Via* [En ligne], 9 | 2016, mis en ligne le 01 juillet 2016, consulté le 29 janvier 2018. URL : <http://journals.openedition.org/viatourism/316> ; DOI : 10.4000/viatourism.316
- Le Bigot B., 2017, *Penser les rapports aux lieux dans les mobilités privilégiées. Étude croisée des backpackers en Thaïlande et des hivernants au Maroc*, Doctorat de géographie sous la direction de N. Cattan, Université Paris 1, 559 p.
- Lefort I. et Pelletier P., 2015, « Elisée Reclus ou la condition géographique : habiter la terre », *Annales de géographie*, n°704, p. 338-350.
- Lévy J. et Lussault M. (sous dir.), 2000, *Logiques de l'espace, esprit des lieux – Géographies à Cerisy*, Belin, Mappemonde, 351 p.
- Lévy J. et Thibault S. (dir.), 2004, *Les échelles de l'habiter*, rapport de recherche, PUCA Programme « Habitat et vie urbaine », 319 p.

- Lévy J., 2002, « Sur les conditions d'habitabilité de l'espace », *Annales de géographie*, n°626, pp.394-405
- Lévy J., 2003 a, « Capital spatial », in Jacques Lévy, Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003.
- Lévy J., Lussault M., 2003 b « Habiter », in Jacques Lévy, Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003.
- Lévy J., 2012, « Habiter sans condition », in Frelat-Kahn Brigitte et Lazzarotti Olivier (sous dir.), *Habiter, vers un nouveau concept ?*, Armand Colin, p.25-34
- Lévy J., 2019, « Je de cartes », in Calberac, Lazzarotti, Levy et Lussault (dir.), p.27-48
- Lusby C. M. et Anderson S., 2008, « Community and quality of life - the case of ocean cruising », *World leisure*, 4, p.232-42
- Lusby C. M. et Anderson S., Autry C., 2015, « Recreation specialization in ocean cruising » *World Leisure Journal*, Volume 57, 2015 - Issue 4
- Lussault M., 2000, « Action(s) ! » in Levy J. et Lussault M. (sous dir.), p.11-36
- Lussault M., 2003, « Temps » in Jacques Lévy, Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, p. 900-904
- Lussault M., 2007, « Habiter, du lieu au monde », in Paquot, Lussault et Younes (dir.), *Habiter, le propre de l'humain*, pp. 35-52
- Lussault M., 2009, *De la lutte des classes à la lutte des places*, Grasset, 221 p.
- Lussault M., 2013, *L'avènement du Monde. Essai sur l'habitation humaine de la terre*, Seuil, 297 p.
- Lussault M., 2014 a, « Places (Lutte des). », *EspacesTemps.net*, 2014/07/15. URL : <https://www.espacestemp.net/articles/places-lutte-des/>
- Lussault M., 2014 b, « L'espace à toutes vitesses », *Esprit* 2014/12, p. 65-75.
- Lussault M., 2014 c, "Compétences de spatialité.", *EspacesTemps.net*, 15.07.2014 <http://www.espacestemp.net/articles/competences-de-spatialite/>
- Lussault M., 2019, « La spatialité d'abord », in Calberac, Lazzarotti, Levy et Lussault (dir.), p.7-24
- Macbeth J., 1985, *Ocean cruising : a study of alternative deviance*, Thèse, Murdoch University, 493 p.
- Macbeth J., 1992, « Ocean cruising : a sailing subculture », *Sociological review*, 40/2, p. 319-343
- Macbeth J., 2000, « Utopian tourists – cruising is not just about sailing » *Current issues in tourism* 3(1), pp. 20-33
- Mauss M., 1935, « Les techniques du corps », *Journal de Psychologie*, vol. xxxii, n° 3-4, 15 mars-15 avril 1935, consulté en 2018 sur <http://classiques.uqac.ca>
- Ministère des Sports et INSEP, 2000, *Les pratiques sportives en France*, 226 p.
- Moles A. et Rohmer E., 1982, *Labyrinthe du vécu. L'espace : matière d'actions*, Paris, librairie des méridiens, 183 p.
- Moles A., 1992, « Vers une psycho-géographie », in A. Bailly, R. Ferras et D. Pumain, *Encyclopédie de géographie*, Economica, pp.159-188
- Paquot T., 2014, « Un temps à soi. Pour une écologie existentielle », *Esprit*, 12, p.18-35
- Paquot T., Lussault M. et Younes C. (sous dir.), 2007, *Habiter, le propre de l'humain*, La Découverte, 380 p.



- Parrain C., 2009, « Le Vendée Globe ou l' « Everest des mers » : comment revisiter le « Sixième Continent », [http://www.cafe-geo.net/article.php3?id\\_article=1509](http://www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=1509), consulté en septembre 2009
- Parrain C., 2010, *Territorialisation des espaces océaniques hauturiers. L'apport de la navigation à voile dans l'océan atlantique*, Doctorat de géographie, sous la direction de Louis Marrou, Université de la Rochelle, 492 p.
- Péron F. et Rieucan J. (sous dir.), 1996, *La maritimité aujourd'hui*, Paris, L'Harmattan, 336 p.
- Péron F., 1996, « De la maritimité », in F. Péron et J. Rieucan J. (sous dir.), p.13-28.
- Pezeu-Massabuau, 2003, *Habiter, rêve, image, projet* L'Harmattan, 185 p.
- Piolle X., 1990, « Mobilités, identités, territoires », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 65, n°3, p. 149-154
- Radkowski de G.H., *Anthropologie de l'habiter. Vers le nomadisme*. PUF (1963-68), éd. 2002, 166 p.
- Retailé, 1998, « Concepts du nomadisme et nomadisation des concepts », in Knafou R (sous dir.), 1998, pp. 37-58
- Retière D., 2003, *Les bassins de plaisance : structuration et dynamiques d'un territoire. Etude comparative Mor Bras (France) – Solent (Grande Bretagne)*. Thèse de géographie sous la direction de F. Péron, Brest, 327 p.
- Rieucan J. et Cholvy G. (sous dir.), 1992, *Le Languedoc, le Roussillon et la mer*, vol 2, L'Harmattan, 411 p.
- Rieucan J., 1989, « Océan et continent, deux espaces vécus en mutation chez les gens de mer », *Annales de géographie*, n°549, p. 516-537
- Rieucan J., 1992 « Les navigateurs circum-terrestres au départ des ports de plaisance languedociens », in Rieucan et Cholvy G., p. 254-p.271
- Roux M., 1997, *L'imaginaire marin des Français*, L'Harmattan, 219 p.
- Roux M., 1999, *Géographie et complexité*, L'Harmattan, 335 p.
- Schmitz S., 2012, « Le 'mode d'habiter' : analyse de l'usage d'une notion émergente en géographie » in Frelat-Kahn Brigitte et Lazzarotti Olivier (sous dir.), *Habiter, vers un nouveau concept ?*, Armand Colin, 2012, p.35-48
- Schütz A., 2008, *Le chercheur et le quotidien*, Klincksieck, Paris, 286 p.
- Sonnec E., 2006, *La navigation de plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion*. Thèse sous la direction de R. Allain, Université de Haute Bretagne
- Staszack J.F., 2008, « Qu'est-ce que l'exotisme ? », *Le globe*, Tome 148, pp.7-30
- Staszak J. F., 1996, « Ethnogéographies et savoirs géographiques : quelques problèmes méthodologiques et épistémologiques », *Bulletin de l'AGF*, vol.1, p. 39-54
- Stock M., 2001, *Mobilités géographiques et pratiques des lieux Etude théorico-empirique à travers deux lieux touristiques anciennement constitués : Brighton et Hove (Royaume-Uni) et Garmisch-Partenkirchen (Allemagne)*, Thèse de doctorat, janvier 2001, sous la dir. de R. Knafou, Paris 7, 663 p.
- Stock M., 2003-2004 a, « Géographies de l'habiter : encore un tournant ? », *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims*, n° 115-118, pp. 3-8
- Stock M., 2003-2004 b, « Pratiques des lieux, modes d'habiter, régimes d'habiter : pour une analyse *triologique* des dimensions spatiales des sociétés humaines », *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims*, n° 115-118, pp. 213-229

- Stock M., 2004, “ L’habiter comme pratique des lieux géographiques ”, *Espacestems.net*, Textuel, 18.12.2004 (<http://www.espacestems.net/document1138.html>)
- Stock M., 2005, “ Les sociétés à individus mobiles : vers un nouveau mode d’habiter ? L’exemple des pratiques touristiques ”, *Espacestems.net*, Textuel, 23.05.2005 (<http://www.espacestems.net/document1176.html>)
- Stock M., 2006, “ L’hypothèse du mode d’habiter poly-topique ”, *Espacestems.net*, Textuel, 26.02.2006 (<http://www.espacestems.net/document1853.html>)
- Stock M., 2007, « Théorie de l’habiter : questionnements », in Paquot, Lussault et Younes (dir.), *Habiter, le propre de l’humain*, pp. 103-126
- Stock M., 2011, « Habiter avec l’autre : identités et altérités dans les styles d’habiter polytopiques », *Le sujet dans la cité* 2011/1 (n° 2), p. 54-65.
- Stock M., 2012, « Faire avec de l’espace : pour une approche de l’habiter par les pratiques », in Frelat-Kahn et Lazzarotti (dir.), p. 57-76
- Stock M., 2015, « Habiter comme « faire avec l’espace ». Réflexions à partir des théories de la pratique », *Annales de géographie* 2015/4 (N° 704), p. 424-441.
- Tarrius A., 1994, « Territoires circulatoires et espaces urbains : Différentiation des groupes migrants », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°59-60, pp. 51-60
- Tarrius A., 2010, « Territoires circulatoires et étapes urbaines des transmigrant(e)s », *Regards croisés sur l’économie* 2/2010 (n° 8), p. 63-70
- Tarrius A., Costa-Lascoux J., Hily M.A., 2001, « Au-delà des Etats-nations : des sociétés de migrants », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 17, n°2, pp. 37-61.
- Urbain J.D., 1991, *L’idiot du voyage*, Payot, 270 p.
- Urbain J.D., 2002, « Du mythe à la manière. Résider selon Robinson en son île », in P. Bonnin (dir), *Manières d’habiter*, Communications n° 73, septembre 2002, p.65-72
- Urry J., 2000 (Edition française 2005), *Sociologie des mobilités*, Colin, 253 p.
- Vacher L. 2004, « Le tourisme au Kimberley et le ‘big trip’ des retraités australiens », *Le Globe*, Revue genevoise de géographie, 144, pp. 41-55.
- Vacher L., 2014, *Réflexion géographique sur la distance, une approche par les pratiques de tourisme* Volume 1 - Position et projet scientifique Habilitation à Diriger des Recherches sous le parrainage de Philippe Duhamel, Université d’Angers, 255 p.
- Vacher L., 2005, « Les retraités et la mise en tourisme des espaces périphériques en Australie », *Correspondances océaniques*, 4 (1), p.14-15
- Vacher L., 2006, « Partir pour se construire : le tour du monde des backpackers », *Correspondances océaniques*, 5 (1), p.14-15
- Vacher, L. 2013, « Comment les itinérances touristiques des retraités australiens nous interrogent sur la définition du tourisme » in Bourdeau P., François H. et Perrin-Bensahe L. *Fin (?) et confins du tourisme. Interroger le statut et les pratiques de la récréation contemporaine*, l’Harmattan, p.85-98.
- Viard J, 1994, *La société d’archipel*, éditions de l’Aube, 126 p.
- Violier P., Stock M., Knafou R., Gay J.C., Coëffé V. et Ceriani G., 2008, « Conditions géographiques de l’individu contemporain. », *EspacesTemps.net* [En ligne], Travaux, 2008 | Mis en ligne le 13 mars 2008, consulté le 13.03.2008. URL : <https://www.espacestems.net/articles/conditions-geographiques-individu-contemporain/>
- Waldenfels B., 2009, *Topographie de l’étranger*, Van Dieren, 261 p.

Younes C., 2007, « Au tournant de la modernité, habiter entre Terre et monde », in Paquot T., Lussault M. et Younes C. (sous dir.), *Habiter, le propre de l'humain*, La découverte, p.363-375

## II SOURCES

### A Sources publiées

- Allisy D., 1991, « Géorgie du sud : les Alpes de l'océan », *Voiles et voiliers*, n°250, décembre, pp. 152-167
- Allisy D., 1994, « D'amour, belles Marquises », *Voiles et voiliers*, n°277, mars, p. 82-85
- Antoine, 1997, *Globe-flotteur*, Arthaud, J'ai Lu, 281 p.,
- Barbier J., 2008, « Tour du monde: le top ten de Tiamanga », *Voiles et Voiliers.*, n°446, avril 2008, p. 100-114
- Bardiaux M., 1997, (première édition 1958) *Aux quatre vents de l'aventure - Le défi au cap Horn* (Tome 1), 479 p., Arthaud
- Bardiaux M., 1998, (première édition 1959), *Aux quatre vents de l'aventure - Par le chemin des écoliers* (Tome 2), 473 p., Arthaud
- Bernicot L., 2002 (première édition 1939), *La croisière d'Anahita*, 217 p., Voiles Gallimard
- Carr T et P., 1998, « Curlew : un siècle à la voile », *Voiles et voiliers*, n°325, mars, pp.72-77
- Combes P., 1994, « Tuamotu à fleurs d'eau », *Voiles et voiliers*, n°277, Mars, pp. 78-81
- Copie, J. P, 2003, « Trois années pour un rêve », *Voiles et voiliers*, n°387, mai, 2 p.
- Cornell J., 2001, *Routes de grandes croisières*, Loisirs nautiques, 605 p.
- Cornell J., 2002 a, *Escales de grandes croisières*, Loisirs nautiques, 645 p.
- Cornell J., 2002 b, *Objectif Grande croisière*, Loisirs nautiques, 204 p.
- Cornell J., 2007, *Une passion pour la mer. Réflexions sur trois tours du monde*, Noonsite, Londres, 487 p.
- Cornell J., 2017 a, *Où vont tous les bateaux ? Mouvement des voiliers dans le monde en 2015*, <https://cornellsailing.com/>
- Cornell J., 2017 b, *200 000 Miles. A life of adventures*, Cornell Sailing Ltd, 432 p.
- Croguennec M., 2001, « Quand Rouen était le premier port de yachts français », *Le Chasse-Marée*, 145, p.44-51
- Cufre R., 1999, « En catamaran dans le sillage de Vito Dumas », *Voiles et voiliers*, n°339, mai, pp.106-115
- Halluin d' B., 2004, *La Volta. Au cap Horn dans le sillage des grands découvreurs*, Transboréal, 289 p.
- Dardé C et J, 1995, « Le tour du monde en 80 mois », *Voiles et Voiliers*, n°291, pp. 94-101
- Kat de J., 2001, *La légende*, Editions Ancre de marine, Saint Malo, 241 p.
- Neuville de A., 1995, « Le tour du monde a treize ans », *Voiles et voiliers*, n°291, mai pp.90-93
- Toma de E., 1987, « Réussir sa croisière », *Voiles et voiliers*, n° 196, juin, p.88-97
- Toma de E., 1991, « Au rendez-vous des migrants », *Voiles et voiliers*, n°211, mars, 6 p.
- Toma de E., 1994, « Sous le signe du nom », *Voiles et voiliers*, n°283, septembre, pp.80-85
- Decrey M., 2003, « Deux départs pour un grand tour », *Voiles et voiliers*, n°387, mai,

- Deliac P. et G., 1995, « Le tour, pourquoi s'en faire un monde ? », *Voiles et voiliers*, n°291, mai, p. 106-113
- Demai M., 1993, « L'Alaska, c'est exquis », *Voiles et voiliers*, n°271, septembre, 4 p.
- Deniau J.F., 1992, *La mer est ronde*, Gallimard, 307 p.
- Deniau J. F., 1996, « La mer erre, ronde », *Voiles et voiliers*, n°300, février, pp.41-43
- Deniau J.F., Poirot-Delpech B., Janichon G. et Bergeroux NJ, 1988, « Voyage au bout de leur nuit », *Voiles et voiliers*, n°205, mars 88, pp.79-83
- Doliguez B. et Paulet B., 1998, « Journal de bord d'un tourdumondiste », *Voiles et voiliers*, n°328, juin, pp.92-99
- Gallot C., 1991, « Spitzberg. Nuits blanches en Arctique », *Voiles et voiliers*, n°250, septembre, pp.184-195
- Gentil A., 2006, *Par les trois caps ? T'es pas cap*, Editions Ancres de marine,
- Gentil A., 2003, « Les trois caps en solo », *Voiles et voiliers*, n°387, mai, pp.110-115
- Gerbault A., 1970, *Seul à travers l'Atlantique* (première édition 1924), suivi de *A la poursuite du soleil* et *Sur la route du retour* (première édition 1929), Tchou éditeur, 416 p.
- Giquel J., 1991, « L'Atlantique avec un brin de folie », *Voiles et voiliers*, n°211, mars, 7 p.
- Giraud F et Y., 1998, « Morgane de toi », *Voiles et voiliers*, n°325, mars p.78-81
- Gourmelen J.L. et Vibart E., 1998, « Les 40 escales d'un tour du monde idéal », *Voiles et voiliers*, n°326, avril, pp.82-101
- Gourmelen J.L. et Vibart E., 1999, « Ils se préparent au grand départ », *Voiles et voiliers*, n°344, octobre, pp.74-91
- Gourmelen J.L., 1995, « Deux par le monde », *Voiles et voiliers*, n°291, mai pp. 114-119
- Gourmelen J.L., 1997, « Année sabbatique. Du rêve à la réalité », *Voiles et voiliers*, n°315, mai, pp.76-95
- Gourmelen J.L., 1998, « La belette et l'alizée », *Voiles et voiliers*, n°325, mars, pp.68-71
- Gourmelen J.L., 2000, « Un an après, ils n'en sont toujours pas revenu », *Voiles et voiliers*, n°356, octobre, pp.88-97
- Gourmelen J.L., 2003, « Des chiffres et des lettres », *Voiles et voiliers*, n°387, mai, pp.102-105
- Gourmelen J.L., 2009, « Retour de voyage », *Voiles et Voiliers*, n°458 avril 2009, p. 74-78.
- Gourmelen J.L., 2011, « Quand On Veut On Peut », *Voiles et Voiliers*, 488, oct. 2011 p. 82-100.
- Guéry J.L., 1994, « Naissance des Glénans. Les vents héroïques », *Voiles et voiliers*, n°275, janvier, pp.55-64
- Guichet N et Ar vag, 2001, « Les pêcheurs régatiers du Dourduff », *Le Chasse-Marée*, 143, p.8-23
- Haillouy B., 1991, « On peut toujours rêver », *Voiles et voiliers*, n°211, mars, 8 p.
- Hamon H., 1997, *Besoin de mer*, Points Seuil, 280 p.
- Herbulot F., 1977, « La première transat en solitaire, Alfred Johnsen », *Voiles et voiliers*, n°71, janvier, pp. 82-84
- Janichon G., 1989, « Damien, 20 ans après », *Voiles et voiliers*, n°219, mai, p.61-74
- Janichon G., 1990, « Antarctique, le grand beau », *Voiles et voiliers*, n°232, juin, pp.97-105
- Janichon G., 1998 (première édition 1973), *Damien autour du monde – 55 000 milles de défis aux océans*, éd. Transboréales, 573 p.

- Kerchove de N., 2002, « Je navigue avec ma fille », *Voiles et voiliers*, n°375, mai, pp.94-201
- Lamy Y., 2003, « Grand départ. Le rêve tient-il ses promesses », *Voiles et voiliers*, n°385, mars, pp.92-99
- Le Tourmelin J.Y., 1995 (première édition 1953), *Kurun autour du monde 1949-1952*, ed. Hoëbeke, 436 p.
- Leclerc P., 1988a, « Viatique pour l'antarctique - 1 », *Voiles et voiliers*, n°207, mai 88, p. 104-107
- Leclercq P., 1988 b, « Viatique pour l'antarctique - 2 », *Voiles et voiliers*, n°208, juin, pp.98-102
- Lieutaud E., 1999, « Deux ans en bateau-stop », *Voiles et voiliers*, n°343, aout, pp.118-121
- Linard A., 1997, « Les 50 ans des Glénans », *Le Chasse-marée*, 107, p.2-15
- London J., 2002 (première édition 1911), *La croisière du Snark*, Ouest-France, 512 p.
- Lundin S., 1979, « La mer pour un dollar par jour », *Voiles et voiliers*, n°95, janvier, pp. 126-132 et n°96, février p.78-85
- Mailhot C. et Manny D., 2002, *La V'limeuse autour du monde*, tome 1, édition Groupe nautique Grand Nord et Bas Saint-Laurent, Canada, 352 p.
- Mailhot C. et Manny D., 2003, *La V'limeuse autour du monde*, tome 2, édition Groupe nautique Grand Nord et Bas Saint-laurent, 408 p.
- Maillart E., 2002 (première édition 1942), *La vagabonde des mers*, Payot, 366 p.
- Martin-Raguet G., 1989 a, « Le long voyage d'Espérance », *Voiles et voiliers*, n°218, avril
- Martin-Raguet G., 1989 b, « Les oiseaux du voyage », *Voiles et voiliers*, n°218, avril, p. 73-79
- Meffre M et G, 1997, *Les Meffre, deux anges au paradis*, Pages marines, éd. du plaisancier, Caluire et de Loisirs nautiques, Bordeaux, 228 p.
- Mével X., 1997, « Pénélope au fil de l'étrave », *Le Chasse-marée*, 105, p.28-41
- Mével X., 1998, « Loïck Fougeron. Le cap Horn à tout prix ! », *Le Chasse-marée*, 118, p.51-61
- Michka, 1977, *Le grand départ et la vie sur l'eau*, Albin Michel, 239 p.
- Million C., 1999, « Une année sabbatique en sun-fizz », *Voiles et voiliers*, n°343, aout, pp.114-117
- Moitessier B., 1967 (première édition 1966), *Cap Horn à la voile*, Arthaud - Tchou éditeur, 330 p.
- Moitessier B., 1986 (première édition 1971), *La longue route*, Arthaud J'ai Lu, 433 p.
- Moitessier B., 1988 (première édition 1960), *Vagabond des mers du sud*, Arthaud J'ai Lu, 411 p.
- Moitessier B., 1993, *Tamata et l'alliance*, Arthaud J'ai Lu, 505 p.
- Moitessier de Cazalet F., 1999, *60 000 milles à la voile*, L'ancre de marine, Saint-Malo, 219 p.
- Oulié M., 2004 (première édition 1925), *Cinq filles en Méditerranée*, Ouest-France, 288 p.
- Pacher F., 2000, « Oukiva, huit ans en atlantique », *Voiles et voiliers*, n°354, aout, pp.100-107
- Perret M et B., 1984, « Trois p'tits mousses ... et puis s'en vont », *Voiles et voiliers*, n° 162, aout, p.30-37
- Perret M et B., 1987, « Arc en ciel dans les glaces », *Voiles et voiliers*, n° 202, décembre, p.182-191

- Pestel Y., 1981, « Trois caps pour un bout de bonheur », *Voiles et voiliers* n°123, mai, p.36-55
- Pestel Y., 1990 a, « C'est Spica qu'on assassine », *Voiles et voiliers*, n°233, juillet, pp.60-64
- Pestel Y., 1990 b, « La vie d'un bateau », *Voiles et voiliers*, n° 238, décembre, p. 214-225
- Slocum J, 2000 (première édition 1899), *Seul autour du monde sur un voilier de onze mètres*, Chiron, 253 p.
- Smeeton M., 1966, *Une fois suffit*, Arthaud, 285 p.
- Van de Wiele A., 1954, *Pénélope était du voyage*, Flammarion, 330 p.
- Van de Wiele A., 1968, *Au fil de l'étrave*, Arthaud, 255 p.
- Van Dorp J., 1977, « Willy de Roos – les derniers 1 000 milles du passage du nord-ouest », *Voiles et voiliers*, n°81, Novembre, p.21
- Vibart E., 1982, « A quoi rêve l'homme de quart », *Voiles et voiliers*, n°142, décembre, p.46-47
- Vibart E., 1994 a « Huit jours aux Glénans », *Voiles et voiliers*, n°275, janvier, p.66-69 pp.110-121
- Vibart E. 1994 b « Sous le regard des étoiles », *Voiles et voiliers*, n°277, Mars, pp. 64-71
- Vibart E., 1997, « Les gourous de la voile », *Voiles et voiliers*, n°314, avril, pp.84-103
- Vibart E., 1999, « Portrait de Vito Dumas », *Voiles et voiliers*, n°339, mai, p.88-105

## **B Sitographie**

Les dates indiquées sont celles de la grande croisière.

- Anais et Damien, 2017 – en cours en 2019, *Journal de bord*, [www.manweodyyssey.com](http://www.manweodyyssey.com)
- Anne-Sophie et Guillaume, 2015-2016, *Journal de bord*, <https://aita.openstates.com/category/voyages/voyage-voilier-atlantique-2015>
- Antoine et Brigitte, 2003-2004, *Journal de bord*, [www.quincailles.com/amis.htm](http://www.quincailles.com/amis.htm)
- Antoine et Hélène, 2003-2004, *Un saphir sur l'Atlantique*, [www.antoinehelene.net](http://www.antoinehelene.net)
- Anyvonne et Gérard, 1998 - 2012, *La Gazette de l'A.R.B.*, <http://www.getaway-arb.fr/>
- Babinet D., 2001-2003, *Le journal de Piffoël*, [www.piffoel.com](http://www.piffoel.com)
- Baptiste et Annick, 1995-1997 et 2004-2015, *Journal de bord*, <https://www.banik.org/>
- Barbachante, 1993-2004, *Journal de bord*, [www.barbachante](http://www.barbachante)
- Baur S., 2004, *Les carnets de Thoriac*, [www.sail-the-world.com](http://www.sail-the-world.com)
- Beauchêne D., 2004, *L'Antarctique avec Pen Duick VI*, [www.stw.fr](http://www.stw.fr)
- Biquets, 1997 – 2013, *La gazette des Biquets*, <http://www.biquets.net>.
- Bosmans A., 2002, « Marchands de rêves », *Dauphiné Libéré*, 3 fevrier consulté sur [www.tamtamdesbaronnies.com](http://www.tamtamdesbaronnies.com)
- Brasseul J., 2009-en cours en 2019, *Le journal de Joli rêve*, <https://jbrasseul.wordpress.com/>
- Cédric, 2013-2014, *Journal de bord*, <https://krilalouga.wordpress.com/>
- Chacoux S. , 2000 – 2008, *Journal de bord*, [www.enomis.net](http://www.enomis.net) et <http://www.voile.org/>
- Charlotte et Pierre, 2017-en cours en 2019, *Journal de bord*, <http://tivano.org/> et <https://www.facebook.com/tivanotdm/>
- Claire et Philippe, 1999-2005, *Récits d'aventures sur le Tigara*, <http://membres.lycos.fr/tigara>
- Coulon J.M., 1996, *Journal de bord*, <http://www.jeanmichelcoulon.com/>
- Dairou Daniel, 2003, *Le Pacifique sud à bord d'Odoana*, [www.sail-the-world.com](http://www.sail-the-world.com)

Dany et René, 2008-2014, *Journal de bord*, [www.catmousses.ca/Journal\\_de\\_Bord.html](http://www.catmousses.ca/Journal_de_Bord.html)

De Montbron Yves et Constance, 1996-1998, *Journal de bord*, consulté sur <http://force9.free.fr/loren>

Decaix P., 2002 –2012, *Voyage de Taranis*, [www.stw.fr](http://www.stw.fr)

Deliac P. et G. 1995-1996, *Journal de bord*, [www.webandsea.fr](http://www.webandsea.fr)

Demai Michelle, 2001-2002, *Journal de bord*, consulté sur <http://micdemai.free.fr>

Didier, 2003-2004, *Journal de bord*, consulté sur <http://baleines.etc.free>

Florence et Mr Link, 2017 – en cours en 2019, *Journal de bord*, <http://www.mersetmerveilles.com>

Gaétan et Claire, 2010-2013, *Journal de bord*, <http://aufildesmilles.free.fr>

Gallez Jean Baptiste, 1996-2009, *Journal de bord*, [www.stw.fr](http://www.stw.fr) et [www.bateau-annie.com](http://www.bateau-annie.com)

Gausson Loic et Britta, 2003-2005, *Journal de bord*, [www.techfina.ch/hobbit](http://www.techfina.ch/hobbit).

Guytaine et Max L, 2016 – en cours en 2019, *Journal de bord*, <https://stw.fr>.

Havas J.C., 2002-2003, *Journal de bord*, [www.croisierealavoile.com](http://www.croisierealavoile.com)

Hélène et bertrand, 2002-2003, *Journal de bord*, <http://williwaw.free.fr>

Hébert S. et Le Métayer, A. 2017 – en cours en 2019, *Journal de bord*, <https://www.pousseparlevent.com/>

Josset S. et Peube G., 2008-2012, *Un tour du monde en voilier*, <http://www.gwenru.fr/>

Kerchove de N., 2001-2003, *Le voyage de l'Esquilo*, [www.letrieux.com](http://www.letrieux.com)

Lavoie G. et Roberge C., 1999-2004, *Journal de bord*, [www.projetbalthazar.org](http://www.projetbalthazar.org)

Le Gall M., 2003-2004, *Journal de bord*, <http://www.samos.saba.free.fr/>

Léger J., 2003- 2010, *Journal de bord*, consulté sur [www.stw.fr](http://www.stw.fr)

Maheu J.M. et N., 1989-2002, *Le voyage de Mérovée*, consulté sur [www.stw.fr](http://www.stw.fr) et [www.merove.net](http://www.merove.net)

Manu, 2018-2019, *Le journal de Martin et Manu*, <http://www.manu-autourdumonde.com/>

Meffre G. et M., 1978-2003, *Récits de voyage*, <http://www.metapassion.fr.fm>

Naegels P., 2001 –2010, *Journal de bord*, consulté sur [www.amelcaramel.net](http://www.amelcaramel.net)

Olivier et Daphné, 2010 - en cours en 2019, *Journal de bord* <http://www.altitudezero.org/>

Ortmans R. et F., 1996-2003, *Journal de bord*, consulté sur <http://force9.free.fr/loren/fare-nui.htm>

Peyre O, 2008-2014, *Journal de bord*, <https://www.enrouteavecaile.com>

Plante Y., 2001-2002, *Journal de bord*, consulté sur [www.stw.fr](http://www.stw.fr) et [www.petitdelire.com](http://www.petitdelire.com)

Poiraud A., 2004-2011, *Le grand voyage d'Hylas*, consulté sur [www.stw.fr](http://www.stw.fr) et [www.hylas.ws](http://www.hylas.ws)

Rémy et Daniele, 2005-2015, *Journal de bord* <http://www.ventdefolie.net>

Ronan et Lol, 2000-2002, *Journal de bord*, consulté sur <http://www.madeo.free.fr>

Talou et Joël, 2011, *La Galiienne, douze ans d'enfance à bord*, [www.hisset-et-oh.com](http://www.hisset-et-oh.com),

Victor et Julie, 2016 – en cours en 2019, *Journal de bord*, <http://nantesaleau.com/>

Yves et Anna, 2000-2002, *Journal de bord*, <http://membres.lycos.fr/webaloo>

## **C Entretiens**

Alain et Claudie, Puerto de Mogán, novembre 2008

Alain et Jacqueline, Las Palmas, novembre 2008

Bruno Raucourt, Las Palmas, novembre 2008

Chris Benson, Las Palmas, novembre 2008

Christian, Morlaix, août 2012

Christine et Florence Las Palmas, novembre 2008

Dany et René, Las Palmas, novembre 2008

François Jehan Margat Las Palmas, novembre 2008

Jacques B., Crozon, août 2010

Joe et Nancy Heunes, Las Palmas, novembre 2008

Nans et Guillaume, Las Palmas, novembre 2008

Peter et Lona, Puerto de Mogán, novembre 2008

Michel et Annie R., Brignogan 2004 ; Las Palmas novembre 2008

Maurice V., Binic, août 2015



## LISTE DES CARTES

Carte 1 : Itinéraire de Joshua Slocum autour du monde (1895-1898).....	59
Carte 2 : <i>Damien</i> autour du monde (mai 1969-Septembre 1973) .....	73
Carte 3 : Itinéraire de B. Moitessier à bord de <i>Marie-Thérèse</i> (1952).....	74
Carte 4 : Itinéraire de B. Moitessier à bord de <i>Marie Thérèse II</i> (1955-1958).....	74
Carte 5 : Itinéraire de Bernard Moitessier à bord de <i>Joshua</i> 1963-1966.....	75
Carte 6 : Itinéraire de Bernard Moitessier à bord de <i>Joshua</i> 1968-1969.....	76
Carte 7 : Itinéraire de l' <i>Omoa</i> autour du monde (1949-1953).....	77
Carte 8 : Les principales routes de traversées.....	112
Carte 9 : Localisation et calendrier des cyclones dans le monde.....	112
Carte 10 : Le tour classique de <i>Banik</i> en Atlantique (1995-1997).....	114
Carte 11 : Itinéraire autour de l'Atlantique (2015-2016) sur <i>Oléo</i> .....	117
Carte 12 : Le tour du monde de la <i>V'Limeuse</i> (1986-1992) .....	119
Carte 13 : 14 ans autour du monde pour l'équipage de <i>Getaway</i> (1998-2012).....	119
Carte 14 : Le voyage de <i>Mérovée</i> (1989-2002) .....	120
Carte 15 : Itinéraire d'Yves Plante en Atlantique (2001-2002).....	121
Carte 16 : Localisation de Pitcairn (16.a) dans le Pacifique et Tristan da Cunha (16.b) en Atlantique.....	149

## LISTE DES PHOTOGRAPHIES

Photo 1 : Annie van de Wiele à bord d’ <i>Omo</i> vers 1954.....	77
Photo 2 : Voiliers participant à l’ARC sous grand pavois, Las Palmas.....	115
Photo 3 : La course en annexe entre équipages participant à l’ARC.....	116
Photos 4 : Sur les quais d’Horta, dessins fait par les équipages.....	129
Photo 5 : Aux Chagos, le mur d’une maison porte la marque du passage de <i>Mérovée</i> .....	130
Photo 6 : Baptiste et Annick posant devant la plaque attestant de leur passage aux Cocos Keeling.....	130
Photo 7 : La baie de Chaguaramas, un pôle technique du nautisme aux Caraïbes : vue aérienne des installations dédiées à la plaisance et Plan du pôle nautisme .....	138
Photo 8 : <i>Damien</i> à l’île Adelaide, sous le cercle polaire .....	147
Photo 9 : Le port de Picairn .....	149
Photo 10 : Dans le port de Tristan da Cunha, les voiliers ne sont pas à l’abri des vagues.....	149
Photo 11 : <i>Banik</i> au mouillage aux Tobago cays (Grenadines), entre l’île de Petit bateau et celle de Petit Rameau.....	152
Photo 12 : A Sainte Anne (Martinique), en janvier 2017, Victor et Julie estiment le nombre de voiliers au mouillage à près de 300.....	153
Photo 13 : Voiliers au mouillage aux Tuamotus .....	155
Photo 14 : Voiliers au mouillage dans l’archipel des Chagos.....	160
Photo 15 : Fête aux Chagos entre plaisanciers.....	161
Photo 16 : Voilier <i>My home</i> .....	176
Photo 17 : La Marina du Marin (Martinique).....	179
Photo 18 : Forêt de mâts au Marin .....	180
Photo 19 : Marina de Puerto de Mogan, Canaries .....	181
Photo 20 : Le ponton, un espace de convivialité où se retrouver pour l’apéritif.....	182
Photo 21 : Café <i>Chez Peter</i> , à Horta, lieu de rassemblement des plaisanciers.....	184
Photo 22 : Les quais du port d’Horta.....	185
Photo 23: La cuisine sur <i>Happy Squid</i> .....	218
Photo 24 : Le carré de <i>Manwe</i> .....	219
Photos 25 : Cabines sur <i>Manwe</i> .....	219
Photo 26 : La salle de bain sur <i>Manwe</i> .....	220
Photo 27 : Le carré et la cuisine du catamaran <i>Voyage</i> .....	221
Photo 28 : Une cabine à bord du catamaran <i>Voyage</i> .....	221
Photo 29 : Le confort à bord. A bord du catamaran <i>Catmousses</i> , une machine à laver le linge... équipement utile avec quatre enfants à bord .....	224
Photo 30 : Par temps de pluie, le carré de <i>Persévérance</i> devient buanderie.....	226
Photo 31 : Lorsque le bateau gîte, il est nécessaire de prendre ses appuis ... où l’on peut... 230	230
Photo 32 : Pour éviter la chute, les bannettes sont équipées de toiles anti-roulis.....	231
Photo 33 : Routine de la transat sous les alizés à bord de <i>Caramel</i> .....	235
Photo 34 : Sur les tables à cartes, les ordinateurs ont remplacé les cartes papiers.....	244

Photo 35 : Reporter son point sur la carte papier pour rendre tangible la progression du voilier.....	253
Photo 36 : Zones blanches sur les cartes marines de la Péninsule de Parry (Territoires canadiens du Nord-Ouest).....	254
Photo 37 : Flottant au ras de l'eau, les conteneurs tombés des navires constituent un réel danger pour les plaisanciers.....	257
Photo 38 : Les portes du canal de Panama se ferment sur l'Atlantique et s'ouvrent sur le Pacifique.....	268
Photo 39 : : Les fonds peu profonds, les récifs abondants et les nombreux cargos font du détroit de Torres un passage redouté par les plaisanciers.....	270
Photo 40 : Le cap Horn depuis <i>Damien</i> (1971) .....	273
Photo 41 : Le cap Horn depuis <i>la Volta</i> (1999) .....	273
Photos 42 et 43 : La preuve du passage de la ligne est fournie par le GPS : <i>Voyage</i> franchit le cercle polaire arctique en 2002 et <i>Caramel</i> l'Equateur en 2008.....	275

## TABLE DES MATIERES

<b>Organisation du dossier d’Habilitation à diriger des recherches.....</b>	<b>2</b>
<b>Itinéraire de recherche : du tourisme à l’habiter .....</b>	<b>3</b>
<b>Positionnement scientifique : Habiter, la dimension géographique des identités.....</b>	<b>11</b>
Habiter, habitants.....	11
L’habitant tisserand .....	16
Sept milliards d’habitants .....	20
Habitants mobiles .....	25

### LES PLAISANCIERS AU LONG COURS DES HABITANTS DE LA MER

<b>Introduction .....</b>	<b>34</b>
Etudes maritimes.....	34
Les plaisanciers au long cours : approche méthodologique .....	41
<b>PREMIERE PARTIE : ITINERANCES MARITIMES</b>	
Introduction.....	52
<b>Les étapes de la conquête plaisancière du monde .....</b>	<b>55</b>
Naissance de la plaisance.....	55
<i>Une pratique de l’élite .....</i>	<i>55</i>
<i>De la pêche à la plaisance .....</i>	<i>57</i>
<i>A la conquête des mers .....</i>	<i>58</i>
Autonomisation d’une pratique .....	60
<i>Elaboration d’un savoir faire spécifique à la navigation de plaisance.....</i>	<i>60</i>
<i>Exploration de terres lointaines .....</i>	<i>61</i>
Diffusion et popularisation.....	64
<i>Une croissance spectaculaire .....</i>	<i>64</i>
<i>Aménagements.....</i>	<i>66</i>
<i>Les facteurs de diffusion.....</i>	<i>68</i>
<i>La grande croisière depuis 1950.....</i>	<i>72</i>
<b>Devenir un habitant de la mer .....</b>	<b>81</b>
Pourquoi partir ? .....	81
<i>Rompre les amarres.....</i>	<i>81</i>
<i>Voyager à la voile.....</i>	<i>85</i>
Préparer le grand départ.....	88
<i>Du rêve à la décision .....</i>	<i>88</i>
<i>Préparer .....</i>	<i>91</i>
<i>Acquérir les compétences .....</i>	<i>94</i>
<b>Habitants itinérants .....</b>	<b>99</b>
Les temps de l’itinérance .....	100

Faire pause ou l'arrêt temporaire de l'itinérance .....	104
Espaces de l'itinérance maritime.....	107
<i>Une liberté encadrée</i> .....	107
<i>Tours et détours</i> .....	113
<i>Tracer son chemin</i> .....	123
Conclusion partie I : Habitants en chemin.....	128
 <b>DEUXIEME PARTIE : HABITER L'ESCALE</b>	
Introduction.....	134
 <b>Des lieux pour le faire</b> .....	136
Les escales techniques .....	136
Découvrir le monde .....	140
Explorer et conquérir le monde.....	145
Là où il fait bon vivre.....	150
 <b>Se placer</b> .....	163
Altérité.....	164
Exotisme .....	169
Lieux familiers.....	171
Etre chez soi .....	175
L'entre soi des quartiers plaisanciers .....	177
 <b>Voyages maritimes</b> .....	189
Le monde vu de mer .....	189
Savoir itinérer .....	196
 Conclusion partie II : Les rythmes de l'habiter en mer .....	206
 <b>TROISIEME PARTIE : HABITER LE LARGE</b>	
Introduction.....	210
 <b>Habiter un voilier</b> .....	212
Un espace domestique particulier .....	213
En mer pas tout à fait comme à terre.....	229
 <b>Habiter un océan ciel</b> .....	243
Aides techniques à la navigation .....	244
Navigation sensorielle.....	249
Risques et périls .....	255
 <b>Paysages et passages</b> .....	260
Régions océanes.....	260
Sas et passages d'un tour du monde à la voile.....	263
 Conclusion partie III : Habiter en mer, une expérience spatiale particulière.....	277
 <b>Conclusion générale et perspectives de recherches</b> .....	280

<b>BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES</b> .....	297
<b>LISTE DES CARTES</b> .....	311
<b>LISTES DES PHOTOGRAPHIES</b> .....	312