

## LES PLAISANCIERS ET LE VRAI MARIN

[Stéphanie Brulé-Josso](#)

Presses Universitaires de France | « [Ethnologie française](#) »

2012/4 Vol. 42 | pages 733 à 745

ISSN 0046-2616

ISBN 9782130593539

Article disponible en ligne à l'adresse :

-----  
<https://www.cairn.info/revue-ethnologie-francaise-2012-4-page-733.htm>  
-----

Distribution électronique Cairn.info pour Presses Universitaires de France.

© Presses Universitaires de France. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

# Les plaisanciers et le vrai marin



Stéphanie Brulé-Josso  
Centre de recherche bretonne et celtique

## RÉSUMÉ

L'idéalisation de la figure du « vrai marin », toujours professionnel, a accompagné le développement de la voile de plaisance depuis la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, navigation maritime de loisir en mal de légitimité vis-à-vis des marines professionnelles. Plusieurs figures du professionnel sont convoquées dont le marin pêcheur, l'officier de marine et le coureur au large. Cet article analyse les liens que l'on peut faire entre ces figures du « vrai marin » et les problématiques de la plaisance contemporaine.

*Mots-clés* : Anthropologie maritime. Navigation de plaisance. Marine professionnelle. Course au large. Bretagne.

Stéphanie Brulé-Josso  
CRBC, EA 4451  
Université de Bretagne Occidentale  
Faculté des Lettres et Sciences humaines  
20, rue Duquesne  
CS 93837  
29238 Brest Cedex 3  
brule-jossostephanie@wanadoo.fr

À Brest, le 7 janvier 2012, le voilier mené par le skipper Loïck Peyron remporte le Trophée Jules Verne, qui récompense le tour du monde à la voile le plus vélocement mené en équipage, sans escale et sans assistance. L'envoyé spécial de *France-Soir* décrit une arrivée en fanfare : « Même le temps n'aura pas empêché les Brestois d'accueillir leurs héros [...] C'est donc sous une pluie fine mais ininterrompue que des milliers de personnes se sont rassemblées pour célébrer cette nouvelle page de l'histoire du trophée Jules Verne. Dès 9 heures du matin, des dizaines de bateaux de plaisance avaient pris le large pour aller au-devant de *Banque populaire V*, véritable formule 1 des mers [...] À l'entrée du port, la fête était encore plus impressionnante : plus de 5 000 Brestois se tenaient sur les digues et les pontons pour accueillir dignement les héros » [Morel, 2012]. La foule amassée est composée de néophytes comme de plaisanciers aguerris ou débutants : « Je suis envieux, cet exploit me fait rêver », a déclaré Ronan, un navigateur averti qui affirme compter 15 transats en monocoque et en trimaran à son actif, ainsi qu'une expérience de navigation en Antarctique. « Je suis

pleine d'admiration pour le courage et la volonté de cet équipage » a affirmé Maryvonne, avouant qu'elle avait peur de la mer. « Je fais de la voile depuis plusieurs années. Mon rêve serait de faire comme eux », s'est pour sa part enthousiasmé Gaétan, 12 ans » [AFP, 2012].

L'étude de la navigation de plaisance en voiliers habitables permet, d'une part, de décrire une pratique ancienne et importante en Bretagne<sup>1</sup> et, d'autre part, de renouveler le champ de l'anthropologie maritime. Ce dernier, en effet, s'est largement développé autour de la marine de pêche [Geistdoerfer, 1991 : 447-448] et, dans une moindre mesure, de la marine marchande [Duval, 1998 a] et militaire [Dufoulon, 1998]. Si la navigation de plaisance sportive et compétitive est un objet de recherche en sociologie [Créac'h, 2003 ; Le Bars, 2009], celle de croisière, effectuée en famille ou entre amis, largement majoritaire puisque constituant plus de 90 % des pratiques contemporaines [Fédération des Industries Nautiques, 1994, 2001], a été explorée par les géographes [Bernard, 1993, 2005] et les sociologues [Falt, 1981 ; Michot, 1994, 2005 ; Créac'h, 2003] mais, comparativement, bien peu par les ethnologues [Duval,

1998 b ; Julien et Rosselin, 2006]. C'est pourquoi je me suis attachée, depuis 1998, à mieux connaître et comprendre les acteurs de la petite croisière familiale et amicale des côtes de la Manche et atlantiques françaises en m'appuyant sur différents objets : le dépouillement de diverses sources anciennes dont l'hebdomadaire *Le Yacht*<sup>2</sup> et le mensuel *Bateaux*<sup>3</sup> ; une expérience de terrain de plusieurs années de cabotage en famille, à la journée ou à la semaine, en Bretagne sud ; enfin, un travail d'enquête auprès de professionnels du nautisme et de plaisanciers rencontrés dans différents ports, à terre, ou lors de leurs navigations.

Dans les conversations à bord, comme dans les colonnes de la presse nautique, la convocation de figures idéalisées de marins professionnels est récurrente. Pour les plaisanciers amateurs, l'idéalisation<sup>4</sup> des professionnels en tant que « vrais marins » s'accompagne d'une identification<sup>5</sup> à leurs attributs, réels ou imaginaires. Ces processus d'idéalisation/identification participeraient à la construction de la pratique depuis ses débuts. Je propose de situer ces figures d'identification sur une longue durée afin de mieux saisir les paradoxes d'une plaisance contemporaine se pensant comme « moderne » en s'appropriant des représentations, des organisations sociales et matérielles issues de stéréotypes « traditionnels ».

Si les « plaisanciers » rencontrés ne se reconnaissent pas dans cette appellation et lui préfèrent celle de « voileux », ils aspirent pour autant à devenir ces « vrais marins » qui s'incarnent aujourd'hui dans les figures de régatiers ou de coureurs au large reconnus [Brulé-Josso, 2005]. Le « vrai marin » est défini par ses qualités morales et physiques. Armande, la quarantaine, cadre supérieur, est interrogée en 1998 sur son bateau au port en compagnie de son époux, à la veille d'un « grand voyage » en famille : « On reconnaît un marin à son regard, honnête, pas fuyant. Ça se voit dans le corps : ce n'est pas anodin d'être constamment sur l'eau. Un marin caractéristique, c'est Tabarly, quel qu'un de fidèle, d'honnête. » Ludovic, cadre moyen, est interrogé en 2003, au retour d'un « grand voyage » de dix années effectué en Méditerranée et en Atlantique, en compagnie de son épouse et de ses trois enfants. Il revendique une « éthique » propre à la pratique du bateau : « Le marin est quand même quelqu'un de solidaire, d'autonome, de responsable, d'humain ! Respectueux des éléments et des autres. C'est un peu les qualités du marin, et de n'importe quel marin : le cap-hornier du début du siècle ou un pêcheur à Brest actuellement. » En revanche, la

« masse » des plaisanciers qui ne respecte pas ces valeurs est exclue de la catégorie des « vrais marins » : « Ils cassent tout le truc si tu veux. »

Pour les pratiquants amateurs de la navigation à voile, les vrais marins, ce sont les autres, les professionnels. Remarquons qu'en quelques phrases, les principales figures d'identification sont évoquées : marins pêcheurs d'ici et d'ailleurs, d'hier et d'aujourd'hui, coureurs au large et officiers de marine. Depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, la navigation de plaisance se développe en effet en se référant aux marines de pêche et de guerre. Les autres marines, marchande et scientifique, sont moins sollicitées en tant que modèle d'identification même si elles influencent les modes de navigation des plaisanciers depuis plus d'un siècle (navigation hauturière, nouveaux territoires de navigation comme les pôles, observations scientifiques donnant un but à la navigation, etc.).

La rhétorique associant types physique et moral, profession et territoire n'est pas nouvelle : les élites urbaines du XIX<sup>e</sup> siècle brossaient déjà à grands traits les figures du marin, du paysan, du Breton, du marin breton, etc. Dans l'introduction de ce numéro, Jean-François Simon et Laurent Le Gall suggèrent que c'est en se référant à ces « stéréotypes » traditionnels que les peintres de Pont-Aven des années 1880 inventèrent une « modernité à l'imparfait (du subjectif) ». Ce questionnement invite à nous interroger sur les liens entre les identifications des plaisanciers aux « vrais marins » – les professionnels idéalisés – et la construction d'un loisir « moderne », la navigation maritime pour le plaisir.

## ■ Le yachting sur les côtes françaises : un loisir très moderne

Depuis plus de cent cinquante ans, en mer, l'enthousiasme propre au « mythe » de la « modernité » [Akoun, 1999] est exprimé avec force et constance par les amateurs de voile se sentant « libres » de parcourir « les derniers espaces de liberté ». Les chroniqueurs de la presse nautique du XIX<sup>e</sup> siècle dénoncent les « conventions sociales insupportables », les « gens désagréables », les « voisins fâcheux », les « mauvaises odeurs, les bruits et la poussière des villes », celles-ci apparaissant comme des « prisons de pierre ». Les plaisanciers d'aujourd'hui se plaignent tout autant des « bruits des voisins d'appartement », des « mauvaises odeurs et de la pollution des villes » et de la « société qui emprisonne ». Ces

récriminations justifient leur désir de prendre la mer, la navigation de plaisance leur permettant de supporter la vie à terre.

Dès le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, des propriétaires de yachts se sont lancés en effet dans une bataille juridique pour avoir le droit de mener seuls leurs navires, sans la compagnie d'un capitaine professionnel. Ils obtiennent une dispense de « rôle d'équipage » et échappent à la réglementation de l'Inscription maritime en vigueur dans les marines professionnelles. Nicolas Guichet [1993 : 50] montre que la mise en place d'un « permis de navigation de plaisance » s'accompagne de « nouvelles valeurs » à l'instar de « la liberté de navigation ». Le propriétaire qui navigue seul sur son petit yacht apparaît alors comme un « véritable *yachtsman* » ; il s'oppose aux « faux-amateurs » fortunés, issus de la haute bourgeoisie et de l'aristocratie, qui utilisent la plaisance comme une pratique de distinction sociale en s'affichant sur de grands yachts de luxe [Bouyer, 1879 : 405]. Pratiquée par la petite et moyenne bourgeoisie, la navigation de croisière et de promenade en mer cohabite avec celle de course, plutôt aristocratique. Les valeurs défendues sont différentes. Celles qui pourraient être qualifiées de « modernes » [Akoun, 1999] s'incarnent dans la petite navigation de plaisance : le « vrai *yachtsman* » est un individu autonome, qui rompt avec la tradition, se sent libre, fort de ses savoir-faire et de ses savoirs nautiques acquis avec labeur. Il est propriétaire de son navire payé grâce à son travail à terre et affronte seul les vents et les marées.

Depuis plus d'un siècle, la communauté des « vrais marins » apparaît aux yeux des amateurs comme cet idéal à atteindre qui suscite à la fois l'enthousiasme à l'idée d'acquérir un statut convoité et le rejet de ceux qui ne peuvent pas y prétendre. Aujourd'hui, les colonnes des magazines nautiques ne dénoncent plus l'illégitimité des « faux-amateurs » mais celle des « plaisanciers moyens ». Cette dénomination péjorative est utilisée couramment par les plaisanciers eux-mêmes et les professionnels du nautisme pour désigner « les autres », c'est-à-dire ceux qui ne naviguent pas comme il faudrait.

### ■ Asseoir sa légitimité

Si la mer représente pour les *yachtsmen* un espace de liberté, elle est aussi un territoire que se partagent depuis longtemps différentes marines professionnelles.

Il devient donc nécessaire aux partisans du yachting d'asseoir leur légitimité vis-à-vis de ces dernières comme, par exemple, en énumérant diverses compétences maritimes propres à l'exercice de leur sport [*Le Yacht*, 1883 : 293]. La navigation de plaisance constituerait ainsi une source d'emploi pour les matelots et stimulerait la construction navale des chantiers français. Les innovations architecturales issues de la course pourraient être transférées à la conception des navires de pêche ou de commerce. Les valeurs morales propres à ce sport pourraient être diffusées vers les autres marines. Enfin, la plaisance deviendrait un conservatoire des savoirs et savoir-faire liés à la navigation à la voile, celle-ci disparaissant dans les marines professionnelles au profit de la motorisation.

Au-delà de ces particularités propres au yachting, les hommes ne seraient-ils pas égaux face aux dangers de la navigation ? C'est la thèse développée par les *yachtsmen* des années 1880 qui cherchent à appartenir à la communauté des gens de mer : « Une campagne à la mer, que ce soit à bord d'un yacht, d'une barque de pêche ou un bâtiment de l'État, rend nécessaire, chez ceux qui l'entreprennent et qui veulent être en état de l'accomplir jusqu'au bout, un examen sérieux des difficultés qu'elle comprend et un acquis de la science de la navigation indispensable pour les vaincre. La mer, en effet, présente pour tous les mêmes dangers et ne distingue pas entre ceux qui les affrontent » [*Le Yacht*, 1883 : 293].

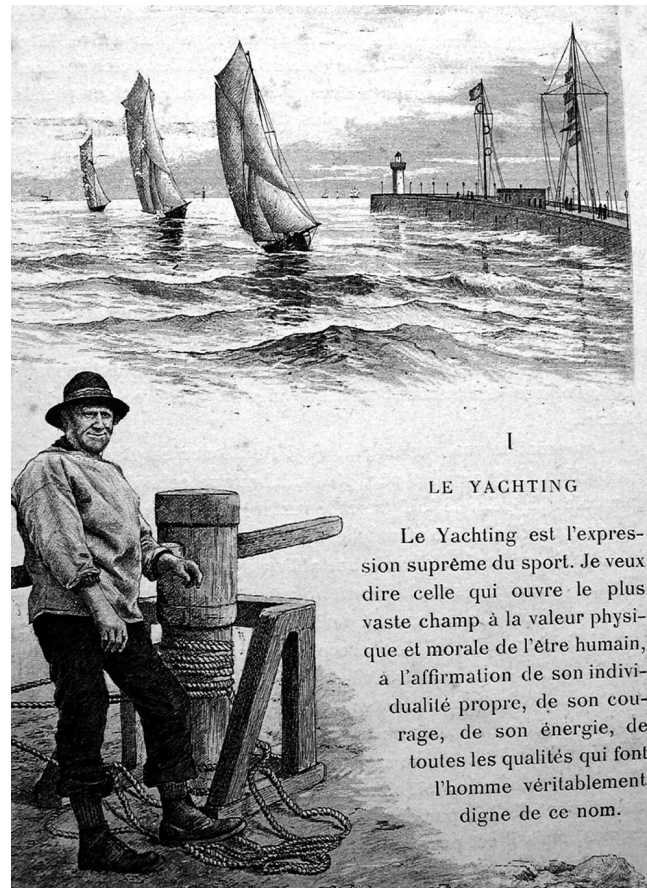
### ■ Des « professionnels » indispensables au développement de la plaisance

L'appel à la *communitas* des marins, au nom des dangers universels de la navigation en mer, repose plus prosaïquement sur une préoccupation majeure des *yachtsmen* : le recrutement de marins professionnels. Certes, la navigation en solitaire a toujours été présentée comme un idéal à atteindre, des aventuriers comme Joshua Slocum prouvant à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle qu'il était possible de réaliser seul un tour du monde sur un petit bateau [*Le Yacht*, 1898 : 593]. Cependant, cette forme de navigation, qui requiert une expérience confirmée, ne peut pas être pratiquée par tous les amateurs. Au surplus, les voiliers menés en course demandent de nombreux hommes d'équipage : il convient donc de recruter des « professionnels » entraînés. Où peut-on les trouver ?

Pour le *yachtsman* Philippe Daryl, il faut faire appel aux pêcheurs ainsi que cela se pratique au Royaume-Uni : « Les spécialistes de la course en mer sont pour la plupart des pêcheurs de Colchester, qui, tous les ans, s'exercent à la manœuvre du yacht, après la saison des huîtres. Les gens de Colchester sont des loups de mer, personne n'en doute. Mais croit-on que ceux de Cancale et de Saint-Servan ne les vaudraient pas, après un entraînement approprié ? » [Daryl, 1890 : 97-98].

Outre les compétences en navigation des marins pêcheurs, celles qui se rapportent à la construction navale sont également appréciées par les *yachtsmen* qui reconnaissent les « qualités marines » des bateaux de travail. De nombreux adeptes de la croisière transforment des bateaux de pêche en yachts en les pontant et en les dotant d'aménagements [*Le Yacht*, 1892 : 131]. Les chroniqueurs du *Yacht* déplorent toutefois l'absence de professionnels sur les yachts français : « Nous n'en sommes pas, comme les Anglais, à préférer, comme le dit le *Land and Water*, les "professionnels", pour la raison qu'il n'y a pas, chez nous, de professionnels » [*Le Yacht*, 1883 : 294]. Aussi proposent-ils d'embarquer des marins d'État : « Tout le monde y gagnerait : les marins de l'État qui se perfectionneraient dans l'une des branches les plus importantes de la navigation, et les propriétaires de yachts qui ont besoin d'équipages » [*Le Yacht*, 1883 : 294].

Si, en France, les marins professionnels n'embarquent pas sur les yachts, c'est en raison de la législation qui ne compte pas le temps passé à bord pour la pension de retraite [*Le Yacht*, 1882 : 257]. La navigation sur yachts échappant à l'Inscription maritime, elle est alors peu valorisée par les marins professionnels qui, de ce fait, ne reconnaissent pas l'autorité du propriétaire, amateur exempté de diplôme, pour exercer son commandement. Pour un inscrit maritime, naviguer sur un yacht « a pour résultat de faire craindre au marin que ses camarades ne le considèrent comme diminué par son embarquement » [*Le Yacht*, 1882 : 257]. Outre le manque chronique de matelots, ce conflit d'autorité est perçu comme « l'inconvénient le plus grave » de la législation en vigueur. Cette situation entravant le développement de la navigation de plaisance est, paradoxalement, une conséquence du désir de « liberté » des *yachtsmen* qui souhaitent se dégager des réglementations contraignantes [*Le Yacht*, 1882 : 246]. L'idée d'un « brevet de capitaine de yacht », légitimant la compétence du propriétaire dans son rôle de commandement, sera cependant rejetée, car elle s'opposait au principe de liberté cher aux adeptes de la navigation



#### LE YACHTING

Le Yachting est l'expression suprême du sport. Je veux dire celle qui ouvre le plus vaste champ à la valeur physique et morale de l'être humain, à l'affirmation de son individualité propre, de son courage, de son énergie, de toutes les qualités qui font l'homme véritablement digne de ce nom.

Pour vanter les mérites du yachting, « expression suprême du sport », l'ouvrage de Philippe Daryl met en scène, en premier plan, un marin professionnel, représentant la figure de « l'homme véritablement digne de ce nom » [Daryl, 1890 : 15].

de plaisance. Bien que la question d'un permis de navigation obligatoire soit régulièrement posée par l'administration depuis les années 1880, aujourd'hui, le chef de bord d'un voilier en est toujours exempt contrairement à ses homologues qui exercent sur des navires motorisés.

Au tournant du siècle, l'idéalisation du marin professionnel, considéré par le *yachtsman* Petitcolin comme « l'âme » du navire de plaisance (« Le *Béniguet*, c'est lui, et, lui, c'est le *Béniguet* ; il en est l'âme, c'est lui qui le rend ce qu'il est ; ils ne font qu'un, incorporés l'un dans l'autre » [Petitcolin, 1901 : 68]), cohabite avec son rejet, à l'image de ce propriétaire anglais débarquant ses matelots, « fatigué de leur insubordination et de leur paresse » [*Le Yacht*, 1879 : 319]. L'idéalisation romantique du professionnel reste toutefois cantonnée à la littérature, la presse spécialisée relayant plus

largement l'insubordination des matelots et son corollaire, le déficit d'autorité du propriétaire de yacht. *Yachtsmen* issus de la bourgeoisie citadine, pêcheurs, matelots du commerce ou de la marine de guerre, patrons ou capitaines ne partagent pas la même culture maritime : « Réunir sur un même bord des hommes qui ne se connaissent pas [...] maintenir la discipline au milieu d'un personnel dans lequel les rôles ne sont pas définis, tenir compte des préséances [...] dans un espace restreint qui ne permet pas de donner à chacun la place qui convient à son rang, sont autant de petits problèmes dont la solution demande chez celui qui veut les résoudre, beaucoup d'intelligence, de tact et surtout de patience » [*Le Yacht*, 1883 : 258]. Pour remédier à cette situation, quels sont les outils dont peuvent user les propriétaires de voiliers ? Même si le yacht « n'est pas comme un navire de guerre ou de commerce » [*Le Yacht*, 1879 : 74], il est conseillé aux *yachtsmen* d'appliquer à leur bord une discipline calquée sur celle des navires militaires, comme le système des quarts, les permissions, le port de vêtements uniformes et le respect d'une certaine étiquette.

### ■ Les officiers de marine : un modèle d'autorité

Dépourvus d'un brevet de capitaine de plaisance, souhaitant néanmoins diriger eux-mêmes leur navire, les *yachtsmen* du XIX<sup>e</sup> siècle se réfèrent avec force au modèle de commandement en vigueur dans les marines professionnelles et plus particulièrement dans les marines d'État. Pour les amateurs issus de la petite et moyenne bourgeoisie, commander son yacht est l'occasion d'occuper un rôle d'autorité qu'ils n'exercent pas à terre. À bord, le capitaine est en effet considéré « comme un roi » [Larousse, 1876], « seul maître après Dieu ». Il doit veiller à faire respecter l'étiquette, c'est-à-dire l'observation de règles inspirées par la marine militaire : « Comme en tout à bord d'un yacht, le modèle à suivre est celui d'un navire de guerre [...] Toutes ces questions d'étiquette ont beaucoup plus d'importance à bord d'un yacht que sur un grand navire de commerce ou de guerre, précisément parce qu'elles tiennent lieu du code absent » [Daryl, 1890 : 300-306]. À la fin du siècle, l'identification des amateurs de plaisance au corps des officiers de marine est telle que le ministre de la Marine doit les rappeler à l'ordre car leurs costumes ressemblent trop à ceux des



Gravure d'« un professionnel » dont les compétences sont convoitées à bord des yachts de course [Daryl, 1890 : 96].

marins professionnels : « Les équipages des navires de plaisance [doivent] éviter avec soin tout ce qui pourrait rappeler l'uniforme des officiers de marine » [*Le Yacht*, 1898 : 272].

La référence à l'officier de marine perdure pendant l'entre-deux-guerres, période où les équipages d'amateurs remplacent peu à peu les professionnels, devenus trop chers et encore plus rares du fait de la disparition de la voile sur les bateaux de travail. Pour le propriétaire de yacht, asseoir la légitimité de son autorité de capitaine s'avère toujours nécessaire lorsqu'il doit commander un équipage composé d'amis avec lesquels, à terre, il entretient des relations égalitaires. La navigation familiale est alors plébiscitée : l'épouse et les enfants obéissant à l'autorité du *pater familias* remplacent avantageusement professionnels et amis insubordonnés. Copiée sur celle des officiers de marine, la

casquette avec visière symbolise l'autorité du chef de bord et de famille. La publicité pour le couvre-chef de marque Berteil agrège les propriétaires de grands comme de petits bateaux dans la même communauté distinctive des capitaines de yachts.

Durant les années d'entre-deux-guerres se développe une plaisance de luxe représentée par des bateaux de course-croisière équipés du « confort domestique moderne » venu des États-Unis [Le Goff, 1994]. L'installation de moteurs auxiliaires permet de fournir à bord l'électricité nécessaire au fonctionnement de machines utilisées pour la navigation et la vie quotidienne : « [l'électricité] constitue un des éléments fondamentaux de notre confort, et où donc, plus qu'à bord, le confort est-il apprécié davantage ? » [Le Yacht, 1926 : 510-511]. À bord, les modes de décoration en vigueur dans les appartements bourgeois s'ajoutent aux multiples équipements ménagers. Des architectes navals s'offusquent de cette surenchère de luxe et plaident pour une rationalisation des aménagements destinés à la navigation : il convient de choisir entre « une villa flottante ou un yacht capable de naviguer » [Breuille, 1931 : 4-6]. L'association du modèle domestique bourgeois et des stéréotypes empruntés à la marine militaire incite de nouveaux plaisanciers issus des classes moyennes à se tourner vers d'autres figures d'identification.

### ■ Les patrons pêcheurs de Concarneau, figures tutélaires « des Glénans »

Après la Seconde Guerre mondiale, d'anciens résistants en quête de « liberté », séduits par la « beauté » de l'archipel des Glénans<sup>6</sup> situé au large de Concarneau, y fondent un premier camp nautique qui deviendra, au cours du second XX<sup>e</sup> siècle, l'un des plus importants centres français et européens de formation à la croisière. Aujourd'hui, il est très communément dit et écrit que la « plaisance moderne » est née à cette période et que le Centre nautique des Glénans est l'institution qui a contribué à cet avènement. Pour ses fondateurs, l'héritage culturel revendiqué est celui des pêcheurs, et plus particulièrement celui des patrons de thoniers. C'est auprès d'eux que les premiers Glénanais ont appris la « mer réelle ». L'un de ces pionniers s'exprime dans un ouvrage rédigé collectivement : « Mes premières connaissances véritables, je les dois aux pêcheurs. Je m'efforçais de construire un ensemble cohérent à partir



Dans les années 1930, à l'heure où les propriétaires commandent eux-mêmes leur équipage familial et amical, la référence à l'autorité de l'officier de marine s'impose. Publicité pour la casquette Berteil : « Du plus petit... jusqu'au plus grand [yacht] » [Le Yacht, 1931 : vi].

des explications données au cours de conversations interminables avec mes amis caseyeurs ou thoniers, pour qui la mer était un champ à labourer et un milieu vivant plus qu'un parc de loisir » [Centre nautique des Glénans, 1978 : 275].

La figure idéalisée du « vrai marin » est alors incarnée par les pêcheurs de Concarneau. Ils servent de modèle d'identification à une génération qui souhaite rompre la filiation avec les *yachtsmen* d'avant-guerre, ces derniers étant associés à une élite fortunée ne naviguant pas vraiment. Le recours aux stéréotypes « traditionnels » fonde une nouvelle « modernité » de la plaisance : « J'ai eu la chance d'aborder la navigation en 1946, quand tout était encore liberté, ordre et tradition autour de la mer », se souvient Philippe Viannay,

fondateur du Centre nautique des Glénans. « Un peuple courageux et fruste habitait ses rivages [...]. D'autres, au fond de magasins un peu mystérieux, ne servaient que la pêche, ses filets, ses voiles et ses gréements, ses bottes et ses cirés. Des chantiers dressaient en plein air des charpentes en chêne qui devenaient des navires. Quelques plaisanciers, appartenant à un milieu fermé singeant la Marine nationale, dont ils adoptaient la casquette et les rites, troublaient peu un équilibre presque séculaire » [Viannay, 1988 : 239].

La filiation revendiquée avec le peuple des pêcheurs nourrit l'idée d'une « démocratisation » de la navigation. Le mythe d'une plaisance « moderne », ouverte à tous, repose sur l'appropriation d'une figure du marin d'autant plus « traditionnelle » que la pêche sur les navires à voile est en train de disparaître. Si la navigation sur voiliers s'est largement massifiée depuis cinquante ans, elle ne s'est cependant pas démocratisée et demeure toujours pratiquée par les catégories sociales moyennes et supérieures [Michot, 2005 ; Créac'h, 2003].

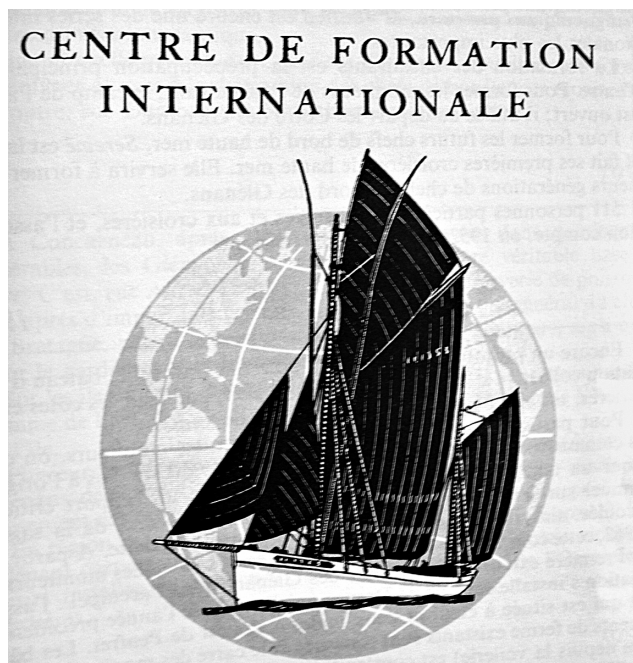
Après la guerre, les casquettes blanches ou bleu marine, faisant référence à la figure de l'officier, laissent place aux cirés, marinières et surcoûts inspirés des tenues des pêcheurs. Le *yachtsman* Jean Merrien, héritier de la plaisance de l'entre-deux-guerres, conseille de « ne pas porter un surcoût à terre, ni en dehors du très mauvais temps, [car] on serait tout à fait ridicule » [Merrien, 2001 : 786]. Au sein de la *communitas* des marins de plaisance, les « anciens » et les « modernes » se distinguent par leur apparence vestimentaire et, entre autres traits culturels, par leur vocabulaire : les « capitaines » laissent alors place aux « chefs de bord ». Néanmoins, l'allure plus décontractée de ces derniers n'altère en rien l'importance donnée à leur rôle d'autorité sur leur équipage familial ou amical. L'idée d'un mode de gouvernement différent, brièvement évoquée dans les années 1970, est vite abandonnée, la législation maritime imposant un seul chef de bord, unique responsable du bateau et de son équipage. Au détour des années 1980, sur les pontons, les surcoûts jaunes empruntés aux marins pêcheurs laissent place à des combinaisons rouges et bleues, copiées sur celles de nouvelles figures d'identification : les coureurs au large.

## ■ Les coureurs au large, nouveaux héros professionnels

Pour les plaisanciers interrogés aujourd'hui, Éric Tabarly incarne le « vrai marin » : il est celui qui « a permis le développement de la voile en France ». À la fois officier de marine, fils de *yachtsman* et défenseur du Centre nautique des Glénans, promoteur d'innovations techniques et conservateur de yachts classiques, amateur de courses et de croisières en famille, Éric Tabarly a réuni les différentes figures historiques du « vrai marin » professionnel. Au-delà de ce qui ressemble à des contradictions, il incarne une nouvelle figure idéalisée : le coureur au large, qui marque l'avènement d'une nouvelle « modernité » en plaisance.

La victoire d'Éric Tabarly en 1964 dans la transatlantique anglaise en solitaire consacre la professionnalisation de la course au large, nouvelle appellation des courses-croisières qui se sont développées en France depuis les années 1920<sup>7</sup>. Le mouvement de professionnalisation des courses océaniques se développe dès l'après-guerre : pour rivaliser avec les Anglo-Saxons, les coureurs français sur voiliers habitables rompent avec l'idée de croisière en rationalisant les tâches et les aménagements. « La professionnalisation prend la forme d'un enseignement méthodique nécessaire à la réalisation de projets qui lient, de manière indissociable, performances sportives et réussites économiques et commerciales » [Créac'h, 2003 : 479-480]. C'est en effet à cette période que la construction navale s'industrialise : fonctionnant selon une logique de marché, elle développe des gammes de produits pour répondre à la demande du « plaisancier moyen » ou « client moyen » [Quil, 1981 : 139]. Dans les années 1970, Éric Tabarly forme à son bord des équipiers qui deviendront à leur tour des coureurs au large dits de « 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> génération Tabarly ». La pratique s'institutionnalise au début des années 1990 avec la création du centre d'entraînement de course au large situé à Port-la-Forêt (Finistère sud). À la différence des autres marins professionnels, les coureurs au large sont d'abord des amateurs de voile passionnés qui exercent un métier à terre et, dans un second temps, tentent de se professionnaliser [Le Bars et Lacombe, 2011]. La rupture avec la première appartenance est toutefois nettement affirmée, ainsi que le souligne l'exclamation de Lucie<sup>8</sup> lorsque j'utilise le terme de plaisance pour désigner l'activité de son mari : « Mais c'est un coureur, un professionnel, pas un plaisancier ! C'est comme un coureur de Formule 1, mais en mer ! »





Le thonier est l'emblème choisi par les membres du Centre de Formation Internationale, association créée en 1946, qui deviendra par la suite le Centre nautique des Glénans, reconnu comme l'initiateur de la « plaisance moderne » [Centre nautique des Glénans, 1978 : 283].

Aujourd'hui, les coureurs au large, « vrais marins », nouveaux héros des plaisanciers amateurs, bénéficient d'une légitimité même auprès des marins pêcheurs. Si, pour ces derniers, « les plaisanciers ne sont pas des marins » [Biget, 1989 : 22], les coureurs au large ou régatiers professionnels deviennent objets d'identification. Lors du Défi des ports de pêche qui s'est tenu en 2011 pour la 24<sup>e</sup> fois à Granville, « durant une semaine, les professionnels de la mer [se sont affrontés] dans une série de régates (allers-retours olympiques et parcours côtiers) toujours très disputées dans le meilleur esprit sportif » [Défi des ports de pêche, 2011]. L'idéalisation de la figure du coureur au large n'est pas réservée aux adeptes de la navigation à voile. L'important dispositif médiatique, lié au système du sponsoring, relaie auprès d'une large population le « mythe moderne » de l'homme « libre » qui affronte seul les éléments naturels sur une machine performante bénéficiant des techniques les plus avancées. Les collectivités territoriales organisent avec soin ces événements nautiques afin d'asseoir leur communication. Ainsi l'arrivée de Loïck Peyron a-t-elle été minutieusement orchestrée par l'association « Brest événements

nautiques », regroupant la ville de Brest, Brest Métropole Océane, le conseil général du Finistère, la région Bretagne et la chambre de commerce et d'industrie de Brest. Le programme en ligne mentionne pour le jeudi 5 janvier 2012 une « vacation audio avec le bateau », pour le vendredi 6, « en direct [une] visioconférence avec le skipper de *Banque Populaire V* ». Le samedi 7, jour prévu de l'arrivée, « les visiteurs seront accueillis au stand de Banque Populaire de l'Ouest où seront distribués des drapeaux et des posters à l'effigie du multicoque blanc et bleu [...] ». Brest métropole océane proposera du café chaud à tous ceux qui auront fait le déplacement » [Brest événements nautiques, 2012]. L'apparition du bateau dans la rade doit se conformer au planning. Un journaliste du *Télégramme* s'étonne que l'équipage, une fois le franchissement de la ligne d'arrivée près d'Ouessant, ait retardé au lendemain son retour sur la terre ferme. Interrogé à ce sujet, le skipper explique l'importance de la mise en scène de l'événement : « Parce que c'est plus joli de voir un bateau arriver sous voiles de jour, surtout dans le goulet de Brest qui est un endroit magnifique. C'est à peine frustrant mais on va apprécier ces derniers moments, en se mettant à la cape, comme le faisaient les vieux navires à voile. Un peu de vieille marine ne nuit pas. Ensuite, on rentrera au lever du jour avec un peu de bruine car c'est ce qu'on fait de mieux pour le teint. Et surtout pour partager avec le plus grand nombre cette belle histoire » [Eliès, 2012].

Le développement de la course au large est considéré par de nombreux acteurs comme un important potentiel touristique et économique. Ainsi, la technopole de Lorient promeut la course au large comme une « filière innovante ». En 2005, le département « Eurolarge Innovation » est créé, « dédié à l'accompagnement, à l'animation et à la promotion de la filière technologique du nautisme sur l'ensemble de la Région Bretagne » [Lorient Technopole Innovations, 2012 a]. Les qualités reconnues aux coureurs au large sont liées à celles prêtées à l'innovation technologique ainsi qu'à la réussite économique : « La rencontre de marins d'exception, exigeants et à la recherche de performance, avec un tissu économique depuis longtemps tourné vers la mer, réactif et innovant, a permis l'émergence d'une filière d'excellence de la course au large [...]. La collaboration permanente entre les coureurs, les entreprises mais aussi les laboratoires de recherche du territoire permet aux skippers bretons de naviguer aujourd'hui sur les voiliers les plus performants du monde » [Lorient Technopole Innovations, 2012 b : 3]. Le

**Vêtements de Protection pour la Pêche et le Bateau**

**HELIOSPORTS**

TISSU GRIS METAL  
triple enduction garanti imperméable

Combinaison « HERMETIC » pour le hors-bord  
Manteau « NOROIT » pour le bateau  
Marinière - Anorak - Pantalon - Suroît  
Modèles déposés - Hommes et dames  
Ces vêtements se font en tissu blanc pour  
les yachtsmen

Pour le détail :

**Salon Nautique et du Camping**  
29, av. de la Grande Armée, Paris - PAS. 86-40  
Pour le gros : **Ets HELIOSPORTS**  
7, Passage Moncey, Paris-17<sup>e</sup> - MAR. 69-56



Des années d'après-guerre jusqu'aux années 1980, le modèle vestimentaire convoqué en plaisance est celui des marins pêcheurs. Le surroit remplace la casquette à visière : « Vêtements de protection pour la pêche et le bateau » [*Le Yacht*, 1954 : 10].

rêve américain s'affiche en dernière page de la plaquette, mentionnant une *sailing valley*. Le transfert de ces innovations technologiques au « marché du nautisme grand public » concourt-il à développer les navigations rêvées par les amateurs ?

## ■ L'ombre des héros sur les pratiques des amateurs

En comparaison avec les héros nautiques qui sillonnent les océans à vive allure, chevauchent des machines de course à la pointe des innovations techniques, les timides navigations des « plaisanciers moyens » sont dévalorisées, voire dénoncées. Ce discours se développe dès les débuts de la professionnalisation de la course au large, dans les années d'après-guerre : « Nous pouvons classer ceux qui sortent du port en deux catégories : les plaisanciers qui passent leurs vacances à terre et ceux qui passent leurs vacances sur l'eau. [...] Les plaisanciers "terriens" pensent d'abord à la "promenade". La promenade est la sortie de quelques heures, le matin ou l'après-midi. Partir d'un point fixe, y revenir. Nous rangeons même dans la promenade la sortie de la journée, avec pique-nique à terre ou sur l'eau », peut-on lire dans la jeune revue *Bateaux* qui prône l'ouverture de la plaisance au plus grand nombre [Dumet, 1959]. Le journaliste qualifie de « marins » les plaisanciers qui pratiquent la croisière de longue durée,

hauturière, selon le modèle de la « course-croisière ». Érigée comme la forme la plus haute de la navigation en « vrais marins », la course-croisière, appelée aujourd'hui course au large, est-elle compatible avec le temps de loisir amical, conjugal ou familial ? Les couples naviguant à la journée avec de jeunes enfants doivent pourtant surmonter de nombreuses difficultés tant dans l'organisation de la vie à bord que dans la navigation et les manœuvres, la sortie et l'entrée de port restant parmi celles les plus techniques. Cependant, à la lecture de ces lignes, les amateurs apprennent qu'ils ne sont pas considérés comme appartenant à la « famille » des « marins » mais qu'ils restent condamnés à la « classe » des « terriens »... Si la navigation à la journée ou de quelques jours effectuée sur de courtes distances est reconnue comme une pratique de croisière légitime dans les années 1930, vingt ans plus tard, à l'heure de la massification de la plaisance, elle ne l'est plus et apparaît comme une forme de navigation « terrienne ».

Aujourd'hui, les informations diffusées à la Cité de la voile Éric Tabarly, inaugurée à Lorient en 2008, passent sous silence la navigation dite de promenade ou de croisière côtière d'après-guerre – et *a fortiori* celle d'avant-guerre. Seule la navigation hauturière en solitaire est convoquée au panthéon de la plaisance : « Après 1945, la voile se limite à la course-croisière en équipage, aux régates de dériveurs et à de rares individualistes qui, dans le sillage de Joshua Slocum et Alain Gerbault, cherchent sur l'océan l'aventure en solitaire. [...] Symbolisant le combat d'un homme contre la nature, la course en solitaire donne aux Français une nouvelle figure au mythe marin. Jeune, incarnant la modernité, l'officier de Marine Tabarly entre dans la légende de la voile. Ensuite, sa succession de victoires avec des voiliers constamment innovants accompagne le développement des industries nautiques, propulsant la France au premier plan de la navigation de plaisance. »<sup>9</sup>

Paradoxalement, le développement des industries nautiques françaises à partir des années 1970 n'a pas permis aux plaisanciers de naviguer autant qu'ils le rêvaient. Pour séduire une clientèle novice, les chantiers se sont attachés à produire des voiliers dont les aménagements reproduisent ceux d'un petit studio terrestre : « Aujourd'hui, la vie quotidienne à bord d'un petit voilier, peut et doit être aussi confortable que celle qu'on pourrait mener à terre dans un studio convenable », déclare un spécialiste d'architecture navale [Borg, 1977 : 182]. La recherche du « confort à

la mer » qui caractérisait la conception des voiliers des années 1950 est alors supplantée par celle du « confort au port ». La presse nautique s'alarme de la multiplication des « bateaux caravanes » poussant les plaisanciers à la sédentarité : « Les emménagements adaptés aussi bien à la vie au port qu'à la navigation ne sont pas légion. Toutefois il ne faut pas croire que ces deux qualités soient incompatibles. En construisant des bateaux conçus pour ne pas naviguer, certains chantiers ont une bonne part de responsabilités dans le fait que beaucoup de propriétaires n'osent pas s'aventurer en mer. Nous abordons là un des problèmes clés du voilier habitable, c'est-à-dire la prédominance du caractère de logement par rapport aux autres fonctions d'un bateau » [Bateaux, 1975 : 175]. Une décennie plus tard, un journaliste s'interroge sur « 15 ans de progrès » en plaisance et critique la conception des nouveaux « bateaux-gadgets », à l'accastillage coûteux et superflu, et aux aménagements domestiques parfois dangereux en mer : « Là où nos pères se contentaient d'un minimum d'espace et de finitions, limitées à la peinture intérieure de la coque, nous avons droit aux cabines individuelles, aux rembourrages capitonnés et à la moquette, sans parler des tubes fluorescents et de l'eau courante. Il est tentant de remettre en question l'utilité de toute cette sophistication à la fois coûteuse et superflue » [Maupas, 1984 : 187-188].

Pour rendre le « studio flottant » performant en mer, les architectes et les chantiers des années 1970 s'attachent à insérer les aménagements domestiques dans une carène victorieuse en course. La conception des formes du bateau et celle des aménagements, qui étaient deux tâches intimement liées en architecture navale, sont dissociées. Le travail sur les aménagements est dévalorisé vis-à-vis de celui sur les carènes, ces dernières étant conçues dans un souci de performances en vitesse. Les performances en confort de navigation, valorisées sur les *cruisers* du XIX<sup>e</sup> siècle et sur les voiliers de course-croisière de l'entre-deux-guerres, n'apparaissent plus que dans le cahier des charges des voiliers de luxe. Ceux de petite et moyenne tailles, destinés aux « plaisanciers moyens », en sont dépourvus. En adhérant à l'idée d'une plaisance « moderne » portée par la course au large, les acteurs du nautisme véhiculent implicitement des stéréotypes, comme celui de « plaisanciers moyens » classés dans la famille des « terriens » ou encore celui de femmes « naturellement » attachées à trouver à bord un confort domestique terrestre. Ainsi les professionnels interrogés ne considèrent-ils pas qu'il soit nécessaire de concevoir des



Aujourd'hui, les publicités diffusées dans la presse nautique déclinent lunettes, montres et vestes de quart portées par les nouvelles figures idéalisées du marin professionnel : les coureurs au large et les régatiers.

Extrait d'une publicité pour les lunettes Julbo mettant en scène Franck Cammas sur son multicoque sponsorisé par Groupama [Voiles et voiliers, 2010 : 25].

bateaux adaptés à un usage marin, « puisque les plaisanciers ne naviguent pas » et que leurs épouses désirent « un appartement flottant ». Aujourd'hui,

l'aménagement des voiliers est laissé à un nouveau corps professionnel, les designers, qui, parfois, travaillent sans se référer à un usage en mer. Les formes et les aménagements de pont des bateaux contemporains destinés aux amateurs sont calqués sur les bateaux de course au large : les larges carènes offrent un vaste volume intérieur, permettent des aménagements confortables et privilégient la vitesse à défaut de qualités marines propres à encourager des novices à sortir du port.

La référence prédominante à la figure du coureur au large se traduit également par l'adoption d'un mode de navigation spécifique : dans la presse spécialisée, la navigation en solitaire est décrite comme le modèle à adopter en croisière. En effet, des aides techniques à la navigation, souvent issues de la course, permettent à une personne seule de manier son navire. Pourtant, en plaisance, les sorties en mer se font très largement dans un cadre familial ou amical. La pratique de navigation dite « en solitaire accompagné » exclut de fait les équipiers et les équipières. Ces dernières ne sont aujourd'hui que 2 % à occuper le rôle de capitaine [Fédération des industries nautiques, 2001 : 35], le modèle hiérarchique du chef de bord et de famille dirigeant épouse, enfants et amis fonctionnant toujours. Loin du mythe de la démocratisation, la navigation sur voiliers reste donc une pratique fermée qui exclut les femmes [Le Bars et Lacombe, 2011] et les novices [Créac'h, 2003] du goût et des savoir-naviguer à la voile, l'innovation technique ne rimant pas avec l'innovation sociale.

Le discours contemporain dominant dans le milieu nautique convoque avec force les signes de la modernité,

l'idée de « progrès » étant systématiquement associée à la mise sur le marché de nouveaux bateaux dits « modernes » à destination du grand public. Cette « modernité » est portée par la course au large, érigée en filière d'excellence, en association avec des entreprises et des laboratoires de recherche. L'identification des plaisanciers amateurs aux coureurs au large est facilitée par la forte médiatisation et le transfert des innovations techniques aux bateaux de série. L'analyse des pratiques et des discours des plaisanciers amateurs montre que la prégnance du modèle de la course au large n'est pas sans conséquences sociales et matérielles sur la plaisance ordinaire : les « bateaux ventouses », nommés « caravanes flottantes », encombrant les ports, leur « confort au port » ne facilitant pas leur habitation en navigation [Brulé-Josso, 2010, 2011] ; les bateaux « marins », copiés sur ceux de la course au large, nécessitent l'usage de savoir-naviguer en course, excluant de fait les néophytes ; le modèle de gouvernement hiérarchique, obligatoire en plaisance de loisir, calqué sur les marines professionnelles, impose l'autorité d'un chef de bord, qui, dans un cadre familial, est inconditionnellement masculin, rendant caducs le modèle relationnel égalitaire et l'autorité parentale partagée en vigueur à terre. Le discours dominant naturalisant le peu de goût des femmes pour la voile, stéréotype nécessaire au maintien du « mythe moderne », n'incite pas les acteurs du nautisme à s'interroger sur les effets de l'idéalisation du coureur professionnel et de ses attributs « traditionnels » : être un homme menant seul son bateau taillé pour la course. ■

## I Notes

1. La navigation de plaisance s'institutionnalise en France dès 1840 avec la création de la Société des régates du Havre. Par émulation, les Brestoïses fondent à leur tour, en 1847, une société des régates [Créac'h, 2003 : 48]. À Nantes, le Cercle nautique est créé en 1858. En 1883, *Le Yacht* publie un article sur « La géographie du yachting en France » [*Le Yacht*, 1883 : 354-357]. Les yachts de plus de 3 tonnes sont recensés en fonction de leur tonnage et de leur port d'attache : les côtes bretonnes totalisent le tiers de la flotte française (523 unités), Nantes arrivant en tête (68 unités), suivi de Saint-Malo/Saint-Servan et Dinard, Vannes, Lorient, Brest et Douarnenez,

Roscoff et Morlaix puis Saint-Nazaire. Aujourd'hui, la flotte de voiliers habitables immatriculés en France est estimée à plus de 160 000 unités. La région Bretagne est celle qui présente le plus de voiliers immatriculés, toutes tailles confondues. C'est également la région où naviguent le plus de voiliers de moins de 10 mètres de longueur [*Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer*, 2010].

2. L'hebdomadaire *Le Yacht, journal de la navigation de plaisance* est le premier périodique français consacré à la navigation pour le loisir, que ce soit en course ou en croisière. Des articles traitent également de l'actualité des autres marines : militaire, de pêche, marchande et scientifique. Le périodique a été édité à Paris entre mars 1878 et juin 1968.

3. La revue *Bateaux* paraît mensuellement depuis 1958, souhaitant guider ceux qui accèdent à la voile, aider les initiés à se perfectionner et à se repérer dans l'offre grandissante des voiliers produits en série. Le périodique *Voiles et voiliers*, édité à Paris depuis 1971, privilégie l'information sur les régates en voilier habitable et en voile légère.

4. Pour Laplanche et Pontalis, l'idéalisation est un « processus psychique par lequel les qualités et la valeur de l'objet sont portées à la perfection. L'identification à l'objet réalisé contribue à la formation et à l'enrichissement des instances dites idéales de la personne » [Laplanche et Pontalis, 1992 : 186].

5. L'identification est définie par Laplanche et Pontalis comme « un processus

psychologique par lequel un sujet assimile un aspect, un attribut de l'autre et le transforme, totalement ou partiellement, sur le modèle de celui-ci » [Laplanche et Pontalis, 1992 : 187].

6. L'archipel des Glénan, situé aujourd'hui sur le territoire de la commune de Fouesnant-Glénan, dans le Finistère sud, est orthographié sans « s » alors que le Centre nautique dit

« des Glénans » (CNG), installé sur certaines des îles de l'archipel depuis 1946, s'orthographie avec un « s ».

7. Les navigations océaniques en solitaire, inaugurées dans le monde anglo-saxon dès le XIX<sup>e</sup> siècle, sont mises à l'honneur, en France, par Alain Gerbault, au début des années 1920.

8. Lucie, 35 ans, anciennement chef de bord en école de croisière, ne naviguant plus depuis qu'elle partage la vie d'un coureur au large, est interrogée à son domicile en 2001.

9. « Éric Tabarly, le héros national. L'invention de la course au large en solitaire », panneau présenté à la Cité de la voile Éric Tabarly, à Lorient. Observation effectuée en 2010.

## I Références bibliographiques

AFP, consulté en février 2012, « Trophée Jules-Verne : Loïck Peyron et son équipage accueillis à Brest après leur record », *France-Soir*, publié le 7 janvier 2012, <http://www.francesoir.fr/actu/trophee-jules-verne-banque-pop-v-skippe-par-loick-peyron-s-empare-du-record-171485.html#>.

AKOUN André, 1999, « Modernité » in André Akoun et Pierre Ansart (dir.), *Dictionnaire de sociologie*, Paris, Le Robert-Le Seuil : 349-350.

BATEAUX, 1975, « Voiliers habitables non transportables de moins de 10 mètres » : 200.

BERNARD Nicolas, 1993, *Ports de plaisance et structuration de l'espace littoral finistérien*, thèse de géographie (Jean-Claude Bodéré, dir.), Brest, Université de Bretagne Occidentale.

BERNARD Nicolas (dir.), 2005, *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.

BIGET Denis, 1989, *Marins pêcheurs et plaisanciers. Propositions pour une recherche et une analyse d'une culture maritime*, licence de sociologie (Jacques Cochin, dir.), Rennes, Université Rennes 2.

BORG Gérard, 1977, *Nauticus. Encyclopédie pratique du bateau*, tome 4 : *Guide pratique de la vie à bord*, Paris, éditions Maritimes et d'Outre-Mer-Robert Laffont.

BOUYER Léon, 1879, « Le yachting français », *Le Yacht*, 86 : 405.

BREST ÉVÉNEMENTS NAUTIQUES, consulté en février 2012, « Brest port des records accueille le Maxi Banque populaire V, du 5 au 7 janvier 2012 », <http://www.brest-evenements-nautiques.fr/autres-evenements/17-brest-port-des-records-accueille-le-maxi-banque-populaire-v>.

BREUILLE E., 1931, « Du choix d'un yacht », *Le Yacht*, 2493 : 4-6.

BRULÉ-JOSSO Stéphanie, 2005, « La figure d'Éric Tabarly et le développement de la plaisance française. Naissance et évolution d'un mythe », *Montagnes Méditerranéennes*, 22 : 61-67.

BRULÉ-JOSSO Stéphanie, 2010, *L'habitation du voilier de plaisance en croisière familiale. Anthropologie d'un espace et des gouvernements en jeu*, thèse d'ethnologie (Jean-François Simon, dir.), Brest, Université de Bretagne Occidentale.

BRULÉ-JOSSO Stéphanie, 2011, « Le "confort inconfortable" du voilier de plaisance habitable, entre architectes navals et plaisanciers » in Gilles Raveneau et Olivier Sirost (dir.), *Anthropologie des abris de loisirs*, Nanterre, Presses universitaires de Paris Ouest : 127-139.

CENTRE NAUTIQUE DES GLÉNANS, 1978, *La mer vue des Glénans*, Paris, Le Seuil.

CRÉAC'H Cécile, 2003, *Les usages sociaux des voiliers. Enjeux culturels des modes d'appropriation de la navigation*, thèse de sociologie (Jean-Michel Faure, dir.), Nantes, Université de Nantes.

DARYL Philippe, 1890, *Le yacht : histoire de la navigation maritime de plaisance*, Paris, Ancienne maison Quantin, Librairies-imprimeries réunies, May et Motteroz.

DÉFI DES PORTS DE PÊCHE, consulté en juillet 2011, « Présentation du Défi des ports de pêche », <http://www.defidesportsdepeche.com/presentation>.

DIRECTION GÉNÉRALE DES INFRASTRUCTURES, DES TRANSPORTS ET DE LA MER, consulté en mai 2010, « La plaisance en quelques chiffres, 1<sup>er</sup> septembre 2008 au 31 août 2009 », <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-secteur-economique-de-la-plaisance>.

DUFOLON Serge, 1998, *Les gars de la Marine. Ethnographie d'un navire de guerre*, Paris, Métailié.

DUMET Jean, 1959, « Voiliers habitables d'aujourd'hui », *Bateaux*, 17 : 43-44.

DUVAL Maurice, 1998 a, *Ni morts, ni vivants : marins ! Pour une ethnologie du huis clos*, Paris, Presses universitaires de France.

DUVAL Maurice, 1998 b, « Toutes voiles dehors, cap sur le rêve ! » in Christian Bromberger (dir.), *Passions ordinaires. Du match de football au concours de dictée*, Paris, Bayard : 433-452.

ELIÈS Philippe, consulté en février 2012, « Loïck Peyron. "La satisfaction du travail bien fait" », *Le Télégramme*, <http://brest.letelegramme.com/local/finistere-nord/brest/ville/loick-peyron-la-satisfaction-du-travail-bien-fait-07-01-2012-1557751.php>, posté le 7 janvier 2012.

FALT Pierre, 1981, « Les usages sociaux de la croisière » in Christian Pociello (dir.), *Sports et société. Approche socio-culturelle des pratiques*, Paris, Vigot : 261-284.

FÉDÉRATION DES INDUSTRIES NAUTIQUES (FIN), SOFRES, 1994, « Les Français et les loisirs nautiques et aquatiques. Enquête sur les pratiques », *Cahier espaces*, 35 : 28-32. – 2001, *Enquête sur le parc français. Synthèse globale. Bateaux de plus et moins de 6 mètres*, Paris, FIN.

GEISTDOERFER Alette, 1991, « Maritime (anthropologie) » in Pierre Bonte et Michel Izard (dir.), *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie*, Paris, Presses universitaires de France : 447-448.

GUICHET Nicolas, 1993, *Naissance et développement de la navigation de plaisance au XIX<sup>e</sup> siècle, du Havre à Dunkerque*, DEA d'histoire (Jean-Pierre Hirsch, dir.), Lille, Université Lille 3.

JULIEN Marie-Pierre et Céline ROSSELIN, 2006, « Culture matérielle incorporée et processus d'identification.

Navigateurs de compétition et croisiéristes “bord à bord” », *Corps en société*, Poitiers, ICOTEM-MSHS : 75-91.

LAPLANCHE Jean et Jean-Bernard PONTALIS, 1992 [1967], *Vocabulaire de la psychanalyse*, Paris, Presses universitaires de France.

LAROUSSE Pierre, 1876, « Yacht », in *Grand dictionnaire universel du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Larousse.

LE BARS Cécile, 2009, *Ensemble-séparés. Les carrières des navigatrices de course au large à l'épreuve du genre*, thèse de sociologie (Philippe Lacombe, dir.), Brest, Université de Bretagne Occidentale.

LE BARS Cécile et Philippe LACOMBE, 2011, « Les navigatrices de course au large. Une socialisation professionnelle spécifique », *Ethnologie française*, XLI, 4 : 717-726.

LE GOFF Olivier, 1994, *L'invention du confort. Naissance d'une forme sociale*, Lyon, Presses universitaires de Lyon.

LE YACHT, 1879, « Guide pratique du yachtsman », 74 : 309-310.

- 1882, « Les équipages de yachts », 232 : 257.
- 1882, « Les rôles d'équipage et la navigation de plaisance », 246 : 369.
- 1882, « Les rôles d'équipage et la navigation de plaisance », 247 : 377.
- 1883, « Les équipages de yachts », 258 : 53.
- 1883, « La marine de l'État et le yachting », 284 : 293-294.
- 1883, « Géographie du yachting en France », 290 : 354-357.
- 1892, « L'Écureuil. Cotre de 1 tonneau <sup>1</sup>/<sub>2</sub> (Jauge de course) », 737 : 131.
- 1898, « Circulaire au sujet de la tenue des officiers qui n'appartiennent pas à la marine militaire », 1056 : 272.
- 1926, « L'électricité à bord », 2272 : 510-511.
- 1931, « Publicité Berteil », 2602 : VI.
- 1954, « Publicité Héliosports », 3414 : 10.

LORIENT TECHNOPOLE INNOVATIONS, consulté en février 2012a, « Qui sommes-nous ? », <http://www.lorient-techno-pole.com/qui-sommes-nous/>.

- consulté en février 2012 b, « Eurolarge Innovation. Des entreprises au service de la course au large », <http://www.eurolarge.fr/wp-content/uploads/2010/09/16P-EUROLARGE-NEW2011.pdf>.

MAUPAS Didier, 1984, « James Bond contre Moitessier », *Bateaux*, 308.

MERRIEN Jean, 2001 [1954], *Dictionnaire de la mer*, Paris, Omnibus.

MICHOT Thierry, 1994, « Loisirs nautiques. Essai de construction des styles de pratiques », *Cahier espaces*, 35 : 33-39.

MICHOT Thierry, 2005, « Le champ des pratiquants de la plaisance : stabilité des habitus » in Nicolas Bernard (dir.), *Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires*, Rennes, Presses universitaires de Rennes : 167-176.

MOREL Thomas, consulté en février 2012, « À Brest, Loïck Peyron fait une arrivée en fanfare », *France-Soir*, <http://www.francesoir.fr/sport/autres-sports/a-brest-loick-peyron-fait-une-arrivee-en-fanfare-171523.html>, publié le 7 janvier 2012.

PETITCOLIN André, 1901, *La vie de la mer*, Paris, Plon.

QUIL Claude (dir.), 1981, *Connaissance de l'architecture et de la construction navales de plaisance*, Cenon, Loisirs nautiques.

VIANNAY Philippe, 1988, *Du bon usage de la France : Résistance, journalisme, Glénans...*, Paris, Ramsay.

VOILES ET VOILIERS, 2010, « Publicité Julbo », 472 : 25.

## ■ ABSTRACT

### Amators and the True Sailor

The idealisation of the figure of the “true sailor”, always a professional, has gone hand in hand with the development of pleasure sailing since the second half of the 19<sup>th</sup> century, even professional sailors developed reluctance towards leisure sea yachting. A selection of professional figures is studied here, including the fisherman, the naval officer and the ocean racer. The paper investigates the way in which the figures of these “real seamen” and the debatable issues of contemporary pleasure sailing relate.

*Keywords* : Maritime anthropology. Pleasure sailing. Professional sailing. Boat racing. Brittany.

## ■ ZUSAMMENFASSUNG

### Der Segler und der wahre Seemann

Die Idealisierung des „wahren Seemanns“ und seiner Berufung, hat die Entwicklung des Segelns als Freizeitsport seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begleitet ; wobei der Hobbysegler seit jeher hinter dem professionellen Seefahrer zurück stand. Zum Beispiel hinter den Hochseefischer, dem Marineoffizier oder dem Hochseesegler. Der Beitrag betrachtet die Verbindung zwischen der Figur des „wahren Seemanns“ und dem Freizeitvergnügen.

*Stichwörter* : Maritime Anthropologie. Segeln. Professionelle Seefahrt. Hochseeregatta. Bretagne.