

L'HABITATION DU VOILIER DE PLAISANCE EN CROISIÈRE FAMILIALE

ANTHROPOLOGIE D'UN ESPACE ET DES GOUVERNEMENTALITÉS EN JEU

Stéphanie Brulé-Josso

Thèse d'ethnologie, Université de Bretagne Occidentale, Brest, 2010

Effectuer des croisières dans un cadre familial et/ou amical sur des voiliers dits habitables est une activité de loisir relativement importante en France qui, aujourd'hui, soulève des questions sociales diverses et a peu fait l'objet de travaux en sciences sociales.

J'ai choisi de poser un regard anthropologique sur cette pratique située dans un entre-deux disciplinaire, entre champ du maritime et champ de l'habitation. Il s'agit alors d'articuler les apports de disciplines – anthropologie, sociologie, histoire, géographie - et de sous-champs disciplinaires différents – anthropologie maritime, ethnologie nautique, nomadisme marin, anthropologie de l'espace, ethnologie de la bourgeoisie, etc. - pour construire l'objet de recherche, le voilier de plaisance habitable, et la problématique, l'habitation du voilier. Plus précisément, la vie à bord pose la question des liens entre le dispositif spatial, création architecturale et production d'un chantier ou d'une industrie nautique, et les possibilités d'action des occupants.

Outre une démarche d'enquête réalisée par le biais d'entretiens et d'observations effectués auprès de plaisanciers, à terre, à bord, au ponton et en navigation, ainsi qu'auprès de différents professionnels de la filière nautique - architectes navals, commerciaux, maîtres de port, responsables marketing d'industries nautiques, responsables d'institutions nautiques -, j'ai effectué un « terrain marin » sur un voilier de 7 mètres où j'ai occupé la place de chef de bord d'un équipage composé des membres de ma famille et parfois d'amis, lors de petites croisières côtières, et ceci sur une période de trois années. Cela m'a permis d'observer les pratiques de navigation des plaisanciers et, dans une démarche réflexive relationnelle, de mettre en évidence et d'interpréter les difficultés rencontrées liées tant aux places que j'occupais – épouse, mère de jeunes enfants, amie et chef de bord – qu'à la matérialité du voilier sur lequel nous naviguions.

Parallèlement, le dépouillement de sources – ouvrages, journaux et revues nautiques - dont les plus anciennes datent des années 1870, m'a permis de situer les emménagements contemporains des voiliers dans l'histoire de l'architecture des habitations bourgeoises et plus particulièrement dans la société bourgeoise du 19^e siècle, période à laquelle, aux côtés d'une navigation de luxe et de course, une plaisance familiale plus modeste se développe, à l'encontre des représentations actuelles situant son avènement lors de sa massification dans les années de l'après Seconde Guerre mondiale. Je me suis donc attachée à préciser les modalités matérielles et sociales d'une pratique de croisière de promenade et de voyage à bord de petits bateaux dirigés et maniés par leurs propriétaires - seuls ou aidés de professionnels, d'amis, et, à partir des années trente, de leur famille conjugale. Ces yachtsmen naviguent pour se sentir « libres », fuyant une société vécue comme aliénante. Ils incarnent sur l'eau le mythe moderne de l'individu libre, autonome, responsable et « seul maître à bord après Dieu », en développant alors une forme de navigation toujours pratiquée aujourd'hui : « le yacht pour un homme seul »... même accompagné.

La recherche du confort et le maintien de la hiérarchie distinguant un capitaine dirigeant son équipage apparaissent comme des thématiques récurrentes depuis plus d'un siècle. J'ai donc choisi de développer ces thèmes qui éclairent sous un jour neuf la question contemporaine des « bateaux-ventouses » qui ne navigueraient pas assez, encombrant les ports, ainsi que celle de l'exclusion des femmes du désir et du goût de naviguer.

En effet, si, aujourd'hui, de nombreux acteurs du nautisme déplorent la surenchère de confort portuaire à bord de « voiliers-caravanes », les épouses des plaisanciers sont très souvent désignées comme les responsables de cette situation. Or, l'analyse diachronique des discours, des objets et des pratiques du confort en croisière permet de brosser un tableau complexe des pouvoirs ou gouvernementalités des acteurs de la filière de production de l'objet-bateau utilisé par les plaisanciers. Dès les débuts de la pratique, les yachtsmen tiennent à naviguer confortablement et le confort à bord ne se sexualise que lorsque la navigation devient conjugale. La conception de bateaux dotés d'un confort au port et dépourvus d'un confort à la mer est liée à l'industrialisation de la fabrication des navires. Il s'agit en effet de conquérir un vaste public de néophytes en proposant les aménagements d'un studio sur l'eau. Sur terre comme sur mer, le procès du confort est ainsi inexorablement lié à celui de ses inconforts. Aujourd'hui, contrairement au dessin des carènes et notamment celles de course, pratique dominant largement le champ de la navigation à voile, la conception des aménagements des voiliers n'apparaît pas comme une tâche valorisée en architecture navale, ce travail étant alors laissé à des architectes d'intérieur ou à des designers souvent peu au fait des particularités de la navigation.

En 2012, les places de chef de bord sont occupées à plus de 90 % par des hommes. Pour expliquer cette situation, chacun – plaisancier-e-s, architectes, responsables institutionnels, presse nautique et généraliste – évoque le goût « naturel » des hommes pour la voile et son corollaire, le peu de goût des femmes pour la navigation. Il est dit que ces dernières naviguent pour suivre leur compagnon. Les portraits de femmes plaisancières les présentent toujours comme néophytes, tandis que leur époux est initié. Où sont donc passées les filles initiées aux goûts et savoir-naviguer depuis plus d'un demi-siècle ? Il convient alors de s'interroger sur les différentes places qui ont été occupées par les femmes en plaisance - passagères, équipières, maîtresses de maison nautique et parfois capitaines – en lien avec les configurations sociales du bord - équipage féminin, mixte, amical, conjugal, familial. Comment concilier la hiérarchie nautique, obligatoire, avec des relations amicales, conjugales et/ou familiales ? Le modèle de la hiérarchie proposé par Louis Dumont comme englobement de la valeur contraire, et reprise par Irène Théry dans l'analyse de la distinction de sexe – analyse du genre des relations sociales - permet d'éclairer la situation relationnelle singulière de la croisière conjugale. Il convient en effet de ne pas confondre l'autorité – du chef de bord sur son équipage, des parents sur leurs enfants – et les pouvoirs de chacun.

La sexualisation contemporaine du goût et du désir de naviguer serait en lien avec l'échec, à bord, de l'application du modèle égalitaire, du fait de la hiérarchie maritime. Son application dans un cadre de loisir familial n'est aujourd'hui pas questionnée. Au contraire, depuis 2008, la responsabilité du chef de bord et donc son autorité sont renforcées, bien que quelques juristes proposent des solutions alternatives permettant le partage des responsabilités, comme « la garde en commun » ou le « contrat d'équipage ». L'impossible conciliation de la hiérarchie du bord avec l'idéal égalitaire renforce alors la construction de la navigation sur voiliers comme passion masculine et la mise sur le marché de navires au confort domestique équipés pour être maniés par un homme seul. Les gouvernementalités s'incarnant dans la culture matérielle, chacun-e, à bord, selon sa place et son sexe, n'est alors pas en mesure de se subjectiver comme « marin », c'est-à-dire comme désirant et pouvant naviguer par soi-même.