

Les « hommes et les femmes » de voile, la passion de naviguer¹.

Jean-Paul Russier

Diverses circonstances m'ont conduit à m'intéresser à des personnes passionnées par la voile et les bateaux : leur point commun est simple, c'est la passion de la mer, la navigation, le bateau et la voile.

Voici quelques exemples : celui qui construit ou reconstruit un bateau pendant des mois, voir plus, bricoleur et constructeur passionné. Quid des coûts pour la famille ? en temps ? en argent ? en amour du bateau à défaut de l'amour de la compagne ou des enfants ?

Celui qui voudrait réinventer un cargo à voile, un bateau de charge doté des dernières caractéristiques de la modernité, inventeur et chef d'entreprise au futur ! Est-ce bien raisonnable d'aliéner ainsi son temps et son argent, sa vie pour ce qui n'existe pas encore et n'existera peut-être jamais ? Celui qui part (ou repart) pour un grand voyage autour du monde avec sa compagne et ses deux petites filles, navigateur au long cours qui met en péril sa famille ou lui offre le plus beau monde possible ? Celui qui part six mois par an, depuis sa retraite, homme du voyage ? Qui de l'isolement et de la vie d'ermitte des mers ? Quel intérêt pour ses enfants et leur famille ? Celui qui habite et travaille sur un bateau, sédentaire sur l'eau ; ce choix n'obère-t-il pas un autre mode de vie pour sa femme et son fils ? Celui qui hante le monde comme coureur des mers : c'est un skipper qui consacre tout son temps et son énergie à trouver un bateau pour une course qui dure quelques semaines ou quelques mois.

A noter que l'objet de ma recherche, ainsi indiqué à défaut d'être défini, ne se réduit pas au sport et à ses déclinaisons actuelles. Je ne parle pas de la plaisance et des riches oisifs qui sortent quelques jours en mer, autrement dit du tourisme et du loisir. Je ne vise pas non plus les sportifs et héros de la voile tels qu'on les voit dans les médias, avec la professionnalisation, la compétition, la médiatisation ou la marchandisation de cette activité de bateau.

Je me suis centré, pour le moment, sur des hommes et femmes concernés par la mer, les bateaux, la navigation et la voile. Je vise donc un *conglomérat, un ensemble mal défini qui relève du sport, du tourisme tout autant qu'une activité traditionnelle du bord de mer et un jeu*. Cette imprécision voulue, qui correspond

aussi à un moment dans une recherche, le début et l'entrée sur un terrain inconnu, est néanmoins bordée ou organisée autour d'un objet technique, la voile. L'usage de la voile retrouve une vision traditionnelle à l'échelle de l'histoire de l'humanité. Elle charrie des comportements et des sensations, une vision du monde, une attitude par rapport à l'environnement et à l'énergie spécifiques. Elle communique avec le passé et elle ouvre peut-être sur l'avenir.

Encore un mot sur la méthode pour achever ses préliminaires. La méthode assume le *choix d'une conceptualisation minimum et d'une pratique empirique*. C'est un travail de va-et-vient des informations et des données recueillies aux conceptualisations plus qu'une technique hypothético-déductive. Données et théorie s'organisent dans une circularité à la manière des sociologues interactionnistes HS. Becker ou A. Strauss. Les auteurs parlent de théorie fondée (« grounded theory »). On pourrait évoquer une pratique réflexive ; pour expliciter en quelques mots cette méthode disons qu'elle procède comme lorsqu'on fait l'historique d'une recherche sur internet. On suit quelques interrogations au départ et on les révisé au fur et à mesure et bien souvent, on explicite les hypothèses plus qu'on ne les formule au départ.

1. Les hommes et femmes de voile : une population spécifique.

On sait que les gens de bateau et de voile forment une population très spécifique. Sans aucun doute, l'échantillon constitué de manière complètement empirique privilégie des personnalités originales : il est par construction un isolat, un ensemble hors normes. On faisait l'hypothèse de la visibilité des effets sur les grands déterminismes sociaux, âge, sexe, origine géographique, origine sociale sur cette population. On le voit et la suite devrait le confirmer.

Voyons l'âge. Nous avons des hommes et femmes de tous âges dans ce groupe, de 25 à 75 ans. Certes on trouve plus de personnes d'âge moyen, 30 – 50 ans, une population jeune ou d'âge moyen ; parce que la pratique de la voile et les activités qui vont avec se développent à certain moment de la vie et viennent à

¹ L'échantillon a été constitué par le hasard des rencontres et des connaissances. C'est un échantillon boule de neige, constitué, pour le moment, par une vingtaine de personnes que j'ai interviewé pendant une et souvent 2 heures. La méthodologie de ce travail relève d'une sociologie qualitative fondée principalement sur l'entretien, ainsi que sur l'observation et l'interconnaissance d'un milieu. Je navigue personnellement et j'ai non seulement rencontré certaines personnes à cette occasion, mais j'ai l'occasion de découvrir des informations et de les recouper par la rencontre de membres et de personnes en relation les unes avec les autres.

se réduire avec l'avancement en âge. A noter que ces gens proviennent de différentes générations, de celle qui invente littéralement la plaisance à la sortie de la guerre, la plus ancienne, jusqu'à celle des GPS et des matériaux composites.

Le **Sexe** est une variable essentielle pour les sociologues, nous en parlerons en même temps que la situation matrimoniale. L'essentiel de nos interviewés sont des hommes. L'attrait de la voile et de la mer seraient-ils des caractéristiques masculines alors que de nombreuses activités se sont mixées dans les dernières décennies. Est-ce un effet de génération puisque la bibliographie signale la présence des femmes (Lebars, Lacombe 2011) et une plus grande mixité en train de se construire ? Nous sommes au début d'une enquête.

Quoiqu'il en soit, les femmes sont très présentes auprès de ces hommes particuliers, souvent en creux et souvent dans l'ombre. Il y a surtout des « ex » : anciennes femmes et mères des enfants, anciennes compagnes ou femmes divorcées à cause de cette passion dévorante.

Dominique vit seul sur son bateau au port de Rochefort, il a quitté femme et enfants. Patrick assure la garde alternée de ses enfants, il a une autre compagne, mais ne vit pas avec elle.

Olivier évoque ces deux divorces. En quelques mois d'enquêtes, deux couples se sont défaits : comment interpréter ce fait ? On constate une instabilité matrimoniale générale dans toutes les couches de la population, est-ce plus fort dans cette petite population de jeunes marins ? À vérifier.

En tout cas, il faut mettre en parallèle ces hommes seuls, leurs enfants et leur « ex » à distance avec une image positive, l'image idyllique de l'amour. Car évoquer la passion de la mer pour un enquêteur, c'est toujours entendre les images de rencontre magnifiques, les coups de foudre et les moments émouvants lors d'une croisière ou d'une navigation longue. Sans parler des couples idéaux, les couples de navigateurs unis, femme et homme complices complètement fusionnels qui vivent des années sur leur bateau autour du monde avec leurs enfants. Plus prosaïquement, tous, Gilles, Michel, Benoît signalent que le bateau et la navigation doivent être une passion partagée. Ils évoquent les petits et les grands aménagements de la vie à deux.

Passons maintenant à un autre aspect, l'origine **géographique**. Il semble y avoir une forte domination des gens originaires de la région et du bord de la mer. C'est normal puisqu'un des principes de constitution de l'échantillon, c'est la passion de la mer. Mais cette passion de la mer peut être transmise par les parents ou acquise et forgée par soi-même. A côté des locaux, il y a aussi une forte minorité de marins venant de la terre, ayant découvert la mer et le bateau comme un plaisir et une drogue forte. Ils viennent de nombreuses régions proches (Pays de Loire, Région Parisienne ou ailleurs). Ce sont des gens qui ont migré vers les côtes et la mer.

Ainsi Patrick est natif de la région, de l'estran, Guillaume qui vient de l'entre deux mers à côté de Bordeaux. Beaucoup se sont sentis appelés par la mer, comme par un attrait qui ne se discute pas ou une vocation comme Gilles qui est en train de faire son

troisième tour du monde à la voile avec sa femme et ses petites filles.

Il faut développer sur cet attrait de la mer, d'un espace opposé à la terre, au monde rural ou urbain. La mer c'est un espace infini, ouvert sur l'extérieur et sur un monde dangereux, d'autres expériences et d'autres aventures. C'est un lieu qui n'est pas stabilisé. On dit que Kersauson aurait ainsi répondu de guerre lasse aux journalistes à l'arrivée du Vendée Globe qu'il venait de remporter : « qu'est ce qui vous a manqué au cours de ce Vendée Globe, un bon repas, l'affection d'une femme ? non une chaise, un endroit stable ». Plus encore que le déplacement géographique, c'est ce mouvement que les marins recherchent.

Certains « sortent » souvent avec un bateau et ils passent du temps, « pas assez » à leur gré, sur cet engin mobile. D'autres passionnés de bateau et de mer, construisent leur bateau ou habitent sur leur bateau. Naturellement, il y a le fait que cet habitat soit différent, original et décalé ; il y a aussi le coût. Il y a surtout que le bateau porte en lui sa mobilité, réelle ou possible. Les hommes et les femmes de bateau n'ont pas envie de vivre « fixés » à un lieu, à un sol et à une ville. Ils retrouvent le grand discours des aventuriers : « partir », « bouger ! ».

On pourrait travailler la comparaison avec les gens du voyage et leur mobilité culturelle, inscrite dans l'histoire de la communauté (Fonseca, 2003, p 250). Il faudra cependant se méfier de cette interprétation qui est leur présentation. Un entretien avec Vincent C. rappelle que cette vision est l'image qu'ils veulent donner. Il dénonce cette illusion et dit en quelques mots très secs : « nous sommes des terriens, pas des merriens ». Il faut dire qu'il est sorti de la course, du monde des skippers et des préparateurs, il en dénonce l'illusion enchantée.

Autre fait marquant dans les entretiens, la **situation économique et l'acquisition des ressources, le rapport à l'emploi**. Sur ce thème, nous avons d'entrée un ensemble d'informations fortes et de faits quand on applique les références de la sociologie du travail et de l'emploi². Ces hommes et les femmes de voile ne sont pas des ovnis sociaux, leur comportement est compréhensible comme exception et comme marge. Ils n'ont pas un rapport au travail et à l'emploi standard. On pourrait dire qu'ils se situent, souvent voire presque toujours, dans les « autres formes d'emploi » des classifications INSEE.

Si le CDI, contrat à durée indéterminée, reste la norme en France ; si la carrière professionnelle est pour les fonctionnaires et assimilés, une série d'étapes balisées (avec le concours, l'entrée dans la fonction et un emploi à vie) ; celle de nos enquêtés est à des années lumière de ces normes. Ils ont une vie professionnelle décousue : ils accumulent les emplois en CDD, voire sans vrai statut. Ils sont auto-entrepreneur, intermittent du spectacle, retraité.

² A côté des questions classiques des revenus et de la profession, on a été attentif au statut de l'emploi, la stabilisation dans un emploi et l'installation dans une carrière plus ou moins protégée (Boltanski, Chiapello, le nouvel esprit du capitalisme. Castel, les métamorphoses de la question sociale. Castel, Haroche, propriété sociale, propriété de soi).

Avec un regard superficiel, beaucoup des gens étudiés seraient situés dans le non-emploi. En fait, ils renouent avec la société de l'après guerre où le salariat n'était pas la règle dominante.

Une société où on avait beaucoup d'emplois particuliers, sans vraie couverture sociale et sans accès aux protections de la santé ou de la retraite (Salais, 1989).

Certes il faut tenir compte du fait que la norme d'emploi vers laquelle les emplois tendaient, obtenir un CDI après une série de CDD, est en train de s'éroder et ne sera bientôt plus qu'un souvenir. Il y a plusieurs décennies qu'on a vu apparaître les petits boulots, les contrats particuliers et les stages. La stabilisation de l'emploi avec l'âge est un véritable problème pour de nombreuses personnes qu'on qualifie de précaires. La plupart des embauches se font aujourd'hui en dehors de cette norme. Cependant cette norme reste présente et constitue un horizon d'espoir pour beaucoup de salariés ou une revendication salariale lors des manifestations et des discours politiques. Ici, elle n'a même pas de sens. Les hommes et femmes de bateau ne se posent pas la question.

Nous avons une illustration particulièrement nette avec la retraite. Ce statut³ n'est pas dans leur préoccupation alors que c'est une attente et une évidence pour la plupart des salariés.

Nous avons posé la question à Patrick E « et la retraite, vous l'envisagez comment ? ». Il bougonne, ne répond rien, il hausse les épaules et sourit. Arnel S. dit les choses autrement par une boutade : « la retraite il faudrait la prendre tout de suite » !

A côté du statut, un autre point les différencie, c'est la polyvalence et la polyvalence professionnelle. A l'heure où les employés occupent un emploi et cherchent à continuer dans une branche et où ils défendent leur identité professionnelle, les navigateurs sont multiples. Ils sont menuisier, puis mécanicien, puis ils travaillent les matières composites, etc. Ils travaillent de leurs mains et passent d'un emploi à l'autre, d'un secteur à l'autre⁴.

2. Analyse synthétique, des types ou des configurations.

Après cette première analyse qui a commencé à utiliser les données qualitatives, nous allons passer à un second niveau. En effet, la richesse de ces entretiens et les observations n'est pas épuisée par le découpage en quelques grandes dimensions, sexe,

³ Il faut rappeler cette évidence qui n'est pas la même en Angleterre ou aux Etats Unis. La retraite consiste à être payé sans travailler, ou en d'autres termes, obtenir des ressources qui correspondent au nombre d'années travaillées – les trimestres – et aux versements effectués – par le salarié et par son employeur qui cotisent aux caisses de retraite. Revenir sur les décennies de mise en place de la retraite, la construction sociale de ce fait aide à comprendre la spécificité du comportement des hommes de bateau.

⁴ Nous essaierons dans la suite de l'enquête d'être attentifs aux informations concernant la séquence ou la succession des emplois occupés, successivement ou en parallèle.

âge, ... on a va essayer de retracer de la complexité et de revenir aux données concrètes en construisant quelques grands « types » de navigateurs.

Les skippers, professionnaliser sa passion ... aux conditions du marché.

Le premier type qui apparaît c'est celui des skippers. Ce sont les héros évidents de la voile.

On vient de les voir partir et revenir au Vendée Globe, Gabart, Riou, Le Cleach, autrefois Desjoyaux, Poupon et autres. On les a vus quelques minutes avant de disparaître en haute mer, on a revu les premiers avec de grands feux et des bouteilles de champagne qu'ils agitent comme les coureurs des courses automobile. Ils partent seuls pour 80 jours de mer, pour plusieurs dizaines de mille en doublant plusieurs caps très difficile, cap de Bonne espérance au Sud de l'Afrique et cap Horn au fin fond de la Patagonie. Tour du monde en solitaire, sans escale et sans assistance : c'est une des courses les plus dures. Il y a eu plusieurs disparitions et naufrages au cours des précédents Vendée Globe, ce qui rappelle le danger de la course.

A priori, les skippers sont les plus visibles, médiatiquement au moins. Ce sont des héros sportifs qui incarnent la forme actuelle prise par la voile comme pratique de course (classe 60) avec ses dimensions médiatiques et professionnelles. Incarnent-ils mieux la voile et le monde de la voile avec la définition proposée en introduction ?

Les navigateurs de ces courses connues médiatiquement, Vendée Globe, Volvo Race, ..., sont sponsorisés et ont des contrats de travail (CDI). Nicolas C, incarne ce type de manière pure.

Après avoir découvert la mer avec ses parents et grands parents, comme la montagne et le ski, il a finalement choisi le monde de la mer et la voile et il a choisi le sous monde de la course. Il en détaille les règles du jeu et les conditions financières : qu'est ce qui pousse une entreprise à financer un projet de course ? Ou en d'autres termes, pourquoi une entreprise consacre-t-elle beaucoup d'argent à attribuer des ressources à un jeune homme ou à une jeune femme (il y a une certaine mixité des courses, Lebars, Lacombe, 2011) qui veulent pratiquer la voile à plein temps. Ce sont souvent des entreprises qui n'ont rien à voir avec le monde de la voile qui payent : PRB, revêtement de sol, Foncia, immobilier, Macif, mutuelle, Safran, entreprise de mécanique... Il y a des raisons de marketing direct faire connaître une marque et faire vendre ; ou marketing, interne, créer une identification d'un collectif de travail, des salariés d'une entreprise, à un projet technique et risqué.

A côté de cette sociologie du travail du milieu marin (le skipper, l'équipe, architecte naval et constructeur, préparateur et routeur, ...), il faut faire la place d'une analyse sportive et médiatique. Quels sont les prétendants, quel est leur histoire ? Les étapes de la sélection pour ces très grandes courses : mini transat proto, course de sélection, course du Figaro. Ces courses se font avec des bateaux dont les caractéristiques sont fixées. Il faut faire une place importante à la dimension médiatique : les personnages importants ne sont pas forcément les meilleurs, ce sont ceux qui savent se « vendre ». Cette réalité est encore plus forte que dans des sports plus

connus comme le foot ou le ski étant donné la taille des entreprises et des investissements.

Benoit R. aurait pu à un moment de sa vie se lancer vraiment dans cette carrière, semble-t-il.

Il avait accompli la première étape : se faire connaître lors d'un Vendée Globe grâce à un bon placement et à un coup médiatique. Il refuse de le faire parce qu'il tient à lier pratique de la voile et un mode de vie indépendant, la défense de la cause humanitaire. Son bateau est sponsorisé gratuitement, c'est lui qui sert à faire connaître ses causes plus qu'elles ne lui rapportent. Il a une activité indépendante, des sorties payantes en mer sur un ancien bateau de course et vit avec une journaliste free lance dotée de qualification et de diplôme (HEC). Il est difficile de mesurer dans quelle mesure cette présentation est une reconstruction a postériori.

C'est l'état de l'enquête et de notre connaissance – reconstruction du milieu.

Autre exemple, Jean Christophe D. qui est maintenant le skipper attitré d'une classe 40. Au cours de son entretien, il rit beaucoup, il se défend d'être vraiment un skipper. Il parle d'opportunité qu'il a saisie. Toute son attitude met à distance la réalité du skipper que je vois et la carrière et ses exigences officielles. Il est skipper – coureur professionnel mais par quels hasards, manière de rappeler qu'il n'y croit pas trop.

Les navigateurs au long cours et les extraterrestres.

En fait, les vrais représentants de ce monde de la voile tel que défini, sport et tradition de l'usage de la voile, ce sont d'autres personnes.

Ceux qui partent pour le tour du monde naturellement. Ils veulent vivre libres et naviguer. Ils s'en donnent les moyens : voir la question de la caisse de bord, les économies que l'on constitue avant un voyage au long cours : c'est-à-dire le minimum économique réduit à la nourriture et à quelques dépenses d'usage. Gilles et Armel S. vivent sur leurs revenus.

Maisons réparées et louées en Bretagne, piges de journaliste de Gilles qui envoient ses articles depuis son bateau. Ajouter à cela que la famille d'Armel est aisée, comme elle le signale.

Ajouter encore qu'Armel travaillait régulièrement dans un emploi bien rémunéré, architecte naval. Ils viennent de partir pour 4 ou 5 ans, sans savoir exactement le moment de leur retour, avec leur deux petites filles, 3 et 6 ans.

Ce sont des couples caractéristiques quant aux ressources et quant aux caractéristiques familiales, couple jeunes avec des enfants jeunes. A noter que la vie de ces hommes et femmes n'est pas banale : des couples très denses, fusionnels, qui vivent des années ensemble dans un espace réduit. Au départ, il y a toujours un coup de foudre pour la mer et pour l'autre ; et une volonté d'ouverture, de respect et de curiosité pour l'humanité qu'ils veulent transmettre à leurs enfants.

Ce sont des exceptions, un peu comme les aventuriers du « grand tour » (on employait la même formule au 19^e siècle pour les jeunes bourgeois – aristocrate) qui

partaient visiter l'Europe ou le monde alors que ce périple comportait de vrais risques).

D'autres représentants de ce type sont plus âgés. Avec les années, les navigateurs deviennent plus sédentaires, mais ils gardent le même genre de vie : ainsi Patrick D entre les voyages qu'il a fait et les prochains, construit ou répare des bateaux. Il répare aussi des maisons même si ce n'est pas sa tasse de thé ; cela rentre dans une logique financière et un travail autonome et qualifié, sans chef. Il est polyvalent et fait toutes les activités et il a construit et achevé sa maison, une très belle maison au bord de la mer. Séparé de sa femme, il a des enfants qui vivent tantôt avec lui, tantôt avec leur mère.

On a dans ce groupe le type idéal des navigateurs, en n'oubliant pas que les élus sont rares.

Nombreux sont les rêves de tour du monde qui s'arrêtent faute d'argent et finissent dans les petits boulots et le rêve. Nombreux sont les couples qui se défont. D'autres ont fait ce grand voyage, l'Atlantique, les Antilles, le Pacifique, Tahiti... ceux qui partent ou viennent de partir et ceux qui sont partis. Ne pas embellir le tableau : nombreux sont ceux qui partent et stagnent aux Antilles, « blancs tropicalisés et alcoolisés ». Ainsi Dominique et Damien qui en parlaient lors d'une navigation sur le Joshua. Dominique qui n'a peut être jamais fait de vrais voyages (à vérifier ??) mais partageait le rêve et l'allusion au Graal, Dominique vit de petits travaux d'entretien, il est séparé de sa femme et ses enfants. Depuis Damien est aux Antilles.

Il y aurait bien d'autres groupes à dessiner, ceux qui inventent et réinventent la voile comme une réalité toujours nouvelle ou encore ceux qui la pratiquent sans imagination, c'est-à-dire la masse des personnes qui utilisent un bateau petit ou grand, simple ou sophistiqué pour quitter la terre et passer du temps en mer, avec pour seul force le vent. Ce dernier groupe est beaucoup plus nombreux que ceux que nous venons de dessiner. Il est moins original et caractéristique. C'est dire encore une fois que notre investigation doit se poursuivre.

Conclusion : aller au delà du noyau dur des voileux

A la fin de ce périple, conformément à ma méthode empirique et réflexive, je peux noter ceci.

Attirés par ces hommes étranges de la mer, les marins et les navigateurs, j'ai progressivement centré mon regard sur une partie d'entre eux : parmi les gens de mer comme ils se nomment, (« on parle du syndicat des gens de mer »), j'ai éliminé les professionnels. Les pêcheurs, les marins de commerce et ceux qui font la guerre. Je me suis intéressé aux amateurs et aux amoureux de la mer (ce sont dans certains cas les mêmes, mais le dimanche !). Et plus encore, j'ai privilégié ceux qui se servent de bateaux à voile, dériveurs ou habitables, et j'ai éliminé les utilisateurs de canots à moteur.

Avec ce centrage, la voile, objet immémorial que les civilisations connaissent depuis des décennies ou des millénaires, je me garantis un regard à distance de notre société. Décalé des plaisanciers qui hantent les salons nautiques comme des sportifs pris dans les courants de professionnalisation, la compétition ou la marchandisation. Je centrai mon regard sur une pratique du bateau, ancienne, classique ou traditionnelle qui incarne le noyau dur de la navigation. On pourrait dire sans jeu de mots qu'ils font vivre un patrimoine immémorial.

Bibliographie.

ARNAUD P., 2012, Mare nostrum, navire et navigation en Méditerranée et sur l'océan d'Homère à la conquête d'El Andalous, octobre, Conférence au musée maritime de La Rochelle.

BECKER H.S., 1988, *Les mondes de l'art*, présentation PM. Menger, 1982 (éd originale).

BERNARD N. (dir), 2005, *Le nautisme : acteurs, pratiques et territoires*, Presses Universitaires de Rennes.

BOLTANSKI L., CHIAPELLO E., 1999, *le nouvel esprit du capitalisme*, Gallimard.

FURON – BAZAN O., le yachting, in CAILLOIS R., 1967, *Les jeux et les hommes*, Encyclopédie du jeu, La Pleiade, Gallimard.

CASTEL R., 1995, *Les métamorphoses de la question sociale*, Fayard.

CASTEL R., HAROCHE C., 2001, *Propriété privée, propriété sociale, propriété de soi*, Fayard.

COLLECTIF, 1978-79, *Loisir sur l'eau, histoire de la plaisance en France, exposition Maison de la Marine, 1640-1940*

FONSECA I., (2003) , *Enterrez-moi debout, l'odyssée des tziganes*, Albin Michel, Paris.

GRIFFET J, 2001, le village flottant, *Ethnologie française*, n°4

GUIGUENO V., 2007, Un spectacle médiatique pour la ville et le monde, La coupe de l'Amérique et New York (1893-1903), *Le temps des médias*, 2, n° 9

JALLAT D., 2001, L'espace de pratique de la voile légère en France : histoire, styles et représentations, Thèse de doctorat, Université de Paris Sud.

LAFABREGUE Claude, 2005, *Bulletin de Méthodologie Scientifique*, analyse secondaire sur les chiffres des fédérations sportives de voile.

LE BARS Cecile, LACOMBE Philippe, 2011, *Ethnologie française*, Les navigatrices de course au large,

ROUTIER G., 2011, De l'engagement au désengagement corporel, le danger dans les sports de nature, Thèse de doctorat.

SALAI R., 1989, *L'invention du chômage*, PUF

STRAUSS A., GLASER B., 1965, *The discovery of a grounded theory, strategies for qualitative research*, Transaction publishers, livre Google.

SONNIC E., La navigation de plaisance : territoires de pratiques, territoires de gestion, Thèse de géographie, Université de Bretagne Occidentale.